
Straße:	A 39 / B 4	
Nächster Ort:	Braunschweig	Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
Baulänge:	0,3 km	
Länge der Anschlüsse:	-	
Landkreis:	Kreisfreie Stadt Braunschweig	

- FESTSTELLUNGSENTWURF -

Immissionstechnische Untersuchungen

für den

Ersatzneubau des Bauwerks BS 2 am Autobahnkreuz Braunschweig Süd (A 39 / B 4)

<p>Aufgestellt:</p> <p>Wolfenbüttel, den 12.02.2018 Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel</p> <p>im Auftrage gez. Peuke gez. Kl gez. Hart</p>	

Erläuterungsbericht

zur schalltechnischen Untersuchung nach 16. BImSchV

1 Rechtliche Grundlagen	1
1.1 Allgemeines.....	1
1.2 Rechtliche Beurteilung.....	4
2 Technische Grundlagen.....	5
2.1 Berechnungsverfahren.....	5
2.2 Bemessungsverfahren	6
3 Straße, Stadtbahn, Verkehr, Bebauung	7
3.1 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten.....	7
3.2 Bebauungen, Nutzungsarten	8
4 Verkehrslärmimmissionen	10
5 Lärmschutzmaßnahmen.....	11
6 Kosten des Lärmschutzes	11
Fundstellen	12

Erläuterungsbericht

1 Rechtliche Grundlagen

1.1 Allgemeines

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Neufassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013, zuletzt geändert durch Art. 55 vom 29.3.2017, in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) 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 der betroffenen Bebauung in eine Gebietskategorie.

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

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

Nachfolgend der Text der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV:

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

Auf Grund des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes 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 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

§ 2 Immissionsgrenzwerte

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

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

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

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

(4) Die Bundesregierung erstattet spätestens im Jahre 2025 und dann fortlaufend alle zehn Jahre dem Deutschen Bundestag Bericht über die Durchführung der Verordnung. In dem Bericht wird insbesondere dargestellt, ob die in § 2 Absatz 1 genannten Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen und ob weitere Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche erforderlich sind.

§ 3 Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen

Der Beurteilungspegel für Straßen ist nach Anlage 1 zu berechnen. Die Berechnung hat getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

§ 4 Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege

(1) Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist nach Anlage 2 zu berechnen. Die Berechnung hat getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen.

(2) Bei der Berechnung sind insbesondere folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

1. die Schallpegelkennwerte von Fahrzeugen und Fahrwegen,
2. die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg,
3. die Besonderheiten des Schienenverkehrs durch Auf- oder Abschläge
 - a) für die Lästigkeit von Geräuschen infolge ihres zeitlichen Verlaufs, ihrer Dauer, ihrer Häufigkeit und ihrer Frequenz sowie
 - b) für die Lästigkeit ton- oder impulshaltiger Geräusche.

(3) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 ist für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden. § 43 Absatz 1 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bleibt unberührt.

§ 5 Festlegung akustischer Kennwerte für abweichende Bahntechnik und schalltechnische Innovationen

(1) Abweichende Bahntechnik oder schalltechnische Innovationen dürfen bei der Berechnung des Beurteilungspegels nach § 4 Absatz 1 Satz 1 nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde in einem Verfahren nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 für die Berechnung akustische Kennwerte festgelegt hat.

Abweichende Bahntechnik ist Technik, die nicht in Anlage 2 Nummer 3 bis 6 oder Beiblatt 1 bis 3 aufgeführt ist und die einem der folgenden Bereiche zuzuordnen ist:

1. Fahrbahnarten,
2. Schallminderungsmaßnahmen am Gleis oder am Rad oder
3. bahnspezifische Schallminderungsmaßnahmen im Ausbreitungsweg.

Schalltechnische Innovationen sind technische Neu- und Weiterentwicklungen zu der in Anlage 2 Nummer 3 bis 6 oder Beiblatt 1 bis 3 aufgeführten Bahntechnik, die Auswirkungen auf die Geräuschemission und -immission dieser Bahntechnik haben.

(2) Über die Festlegung akustischer Kennwerte entscheidet auf Antrag für die Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt und für sonstige Bahnen die jeweils nach Landesrecht zuständige Behörde. Ein akustischer Kennwert ist festzulegen, wenn die Emissionsdaten der abweichenden Bahntechnik oder der schalltechnischen Innovationen für diese Technik bezeichnend sind und wenn bei schalltechnischen Innovationen die akustischen Kennwerte von den in Anlage 2 Nummer 3 bis 6 oder Beiblatt 1 bis 3 jeweils genannten Kennwerten wesentlich abweichen. Eine wesentliche Abweichung muss mindestens die in der Anlage 2 Nummer 9.2.2 genannten Werte erreichen.

(3) Berechtig, einen Antrag nach Absatz 2 Satz 1 zu stellen, sind

1. Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
2. Inhaber der Schutzrechte von abweichenden Bahntechniken oder von schalltechnischen Innovationen und
3. Lizenznehmer von abweichenden Bahntechniken oder von schalltechnischen Innovationen.

(4) Der Antrag nach Absatz 2 Satz 1 muss folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

1. eine Beschreibung der abweichenden Bahntechnik oder schalltechnischen Innovation, für die die Festlegung akustischer Kennwerte beantragt wird, wobei insbesondere darzulegen ist, worin sich die abweichende Bahntechnik oder schalltechnische Innovation von der in Anlage 2 aufgeführten entsprechenden Technik unterscheidet,
 2. das Gutachten einer anerkannten Messstelle nach Anlage 2 Nummer 9.3,
 3. einen Vorschlag, zu welcher Regelung der Anlage 2 Nummer 3 bis 6 oder Beiblatt 1 bis 3 die abweichende Bahntechnik ergänzend oder die schalltechnische Innovation abweichend beschrieben werden kann, unter Beifügung eines Datenblattes, das die in der vorgeschlagenen Zuordnung üblichen akustischen Kennwerte darstellt,
 4. eine Beschreibung, wie sich die akustische Wirksamkeit durch betriebsüblichen Verschleiß verändert.
- (5) Die zuständige Behörde gibt dem Antragsteller die Entscheidung nach Absatz 2 Satz 1 schriftlich bekannt. Die zuständige Behörde macht zudem eine Festlegung akustischer Kennwerte nach Absatz 2 Satz 1 öffentlich bekannt.

Schlussformel
Der Bundesrat hat zugestimmt.

1.2 Rechtliche Beurteilung

Im vorliegenden Fall soll das vorhandene Brückenbauwerk „BS 2“ im Zuge der Bundesstraße 4 und der Stadtbahntrasse mit den Linien 1 und 2, die mit diesem Bauwerk die Autobahn 39 queren, abgerissen und durch einen Neubau an gleicher Stelle ersetzt werden. Der Querschnitt und die Höhenlage sind im Vergleich zum Bestandsbauwerk geringfügig breiter und höher (Regelquerschnitt 1, Variante 4.2). Die Stadtbahn wird auf dem Bauwerk BS 2 auf separater Trasse mit zwei Gleisen geführt. Auch diese Gleislage ändert sich nur geringfügig.c

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ist zu prüfen, ob sich durch diese Baumaßnahme eine wesentliche Änderung nach 16. BImSchV ergibt. Ein „erheblicher baulicher Eingriff“, als Voraussetzungen der Prüfung der „wesentlichen Änderung“, muss dabei vorliegen. In Punkt 10.1 (2) der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR 97- werden Beispiele aufgelistet, bei denen dieser „erhebliche bauliche Eingriff“ vorliegt bzw. nicht vorliegt. Die VLärmSchR 97 führen daneben aus (BVerwG, Urteil vom 9.02.1995 – 4C 26.93 – NVwZ 1995, 907), dass der Eingriff auf einer Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit abzielen muss. Da dies aber nicht der Fall ist, dient die nachfolgende

Untersuchung lediglich der Abschätzung ob sich überhaupt an der Situation etwas ändert. Danach ergibt sich durch diese Baumaßnahme weder eine Erhöhung des Beurteilungspegels des von den geänderten Verkehrswegen ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A), noch eine Erhöhung auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht. Dieses trifft für beide zu beurteilende Verkehrswege, Bundesstraße 4 und Stadtbahntrasse, zu. Beide Verkehrswege, Bundesstraße 4 und Stadtbahntrasse, sind dabei getrennt zu beurteilen, da es sich um zwei unterschiedliche Verkehrswege handelt.

2 Technische Grundlagen

2.1 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). Die Methoden für die Berechnung des Schienenlärms ergibt sich aus Anlage 2 (zu §4), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03).

Erläuterung:

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

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

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

L_r T für die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr und

Lr 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 Berechnung wurde beim Straßenlärm mit dem Teilstück-Verfahren der RLS-90, die beim Schienenlärm mit den Berechnungsformeln der Schall 03 unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms „SoundPLAN, Version 7.4“ durchgeführt. Grundlage bildet ein dreidimensionales Ausbreitungsmodell, in dem alle Höhen berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen (Unterlage 17.1.2) als Emissions- und Beurteilungspegel zusammengestellt. In Teil 2, Zusammenstellung der Beurteilungspegel, sind auf Seite 6 - 10 der Unterlage 17.1.2 die Beurteilungspegel der Prüfung der „wesentlichen Änderung“ der B4, auf den Seiten 11 – 15 die Beurteilungspegel der Prüfung der „wesentlichen Änderung“ der Stadtbahn aufgeführt. Diese Prüfung erfolgte an 5 repräsentativen Immissionsorten. Hierbei handelt es sich um die Gebäude Stendalweg 41 (Objekt Nr. 1), Stendalweg 45 (Objekt Nr. 2), Rohrwiesensteg 5 (Objekt Nr.3) und den Gebäuden Wolfenbüttler Straße 48, 49 und 51 (Objekt Nr. 4 – 6).

Die Gebäude mit den Objekt-Nr. 1-5 befinden sich östlichen des Bauwerks „BS 2“ nördlich und südlich der A 39 jeweils in Wohnbaugebieten, der Beurteilungspunkt mit der Objekt-Nr. 6 befindet sich südwestlich des Bauwerks in einem Gewerbegebiet.

Die untersuchten Immissionsorte (Gebäude, Hausseiten, Etagen) sind in dem Lageplan der Unterlage 17.1.3 und in den Berechnungsunterlagen (Unterlage 17.1.2) durch Immissionsortnummern gekennzeichnet.

2.2 Bemessungsverfahren

Zur Bemessung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, sowie zur Durchführung der ggf. zu leistenden Entschädigungen für die Aufwendungen

von passiven Lärmschutzmaßnahmen, sind die am Ende des Erläuterungsberichtes unter „Fundstellen“ aufgeführten Vorschriften und Richtlinien maßgebend.

3 Straße, Stadtbahn, Verkehr, Bebauung

3.1 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten

Die B 4 geht an der OD-Tafel, unmittelbar nördlich der Baustrecke, in die L 295 über. In südlicher Richtung beginnt die A 395 südlich der Anschlussstelle Leipziger Straße (Kreisstraße 29).

Das neue Bauwerk „BS 2“ befindet sich bei dem Bau-km A 39 1+273,864, welcher dem Bau-km B 4 4+198,726 gleichzusetzen ist. Der Querschnitt und die Höhenlage sind im Vergleich zum Bestandsbauwerk geringfügig breiter und höher (Regelquerschnitt 1, Variante 4.2). Dieses wurde bei den Berechnung berücksichtigt.

Die Stadtbahn wird auf dem Bauwerk BS 2 auf separater Trasse mit zwei Gleisen geführt. Die Linien 1 und 2 führen derzeit über diese Trasse. Mögliche Änderungen, die sich im Prognosejahr 2030 durch das Stadtbahnausbaukonzept ergeben können, wurden nicht berücksichtigt. Durch dieses Ausbaukonzept werden dann ggf. weniger als die hier angesetzten Stadtbahnen fahren. Somit liegt die Berechnung auf der „sicheren Seite“.

Grundlage der schalltechnischen Berechnungen des Straßenverkehrslärm bildet eine Verkehrsuntersuchung, in der SHP Ingenieure die Prognosewerte für das Jahr 2030 richtungsbezogen ermittelt haben. Neben den DTV-Werten wurden auch Angaben zu den schalltechnische maßgebenden Schwerverkerhsanteilen „p“ für Tag und Nacht mit ermittelt.

Des Weiteren liegen den Berechnungen zur Stadtbahn die von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH angebenen Fahrplandaten inkl.

Fahrtenhäufigkeiten und Fahrzeugarten vom März 2017 der Stadtbahnlinien 1 und 2 für die Strecke zwischen Richmondweg und Sachsendamm zugrunde.

Die vorhandene Lärmschutzwände, die sich östlich der B 4 und nördlich und südlich der A 39 befinden, wurden in den schalltechnischen Berechnungen mit berücksichtigt.

Alle maßgebenden Berechnungsparameter der Straßenlärmrechnung sind in den Seite 1-3 der Unterlage 17.1.2 aufgeführt. In der Tabelle auf Seite 1 (Prognose ohne Ausbau) und in der Tabelle auf Seite 2 (Prognose mit Ausbau) werden die Ausgangsdaten und die Maßgebenden Emissionspegel angegeben. In dem Plan auf Seite 3 sind die jeweiligen Abschnitte dargestellt.

Die Längsneigung der B 4 im Baustreckenbereich liegt unter 5 %.

Als Straßenbelag wurde in den Berechnungen eine lärmindernde Straßenoberfläche mit dem Korrekturwert $D_{STRO} = -2 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt.

Die Berechnungsparameter und Emissionspegel der Stadtbahn werden auf den Seiten 4 und 5 dokumentiert.

3.2 Bebauungen, Nutzungsarten

Im Umfeld der Baumaßnahme Neubau des Bauwerks BS 2 sind Wohn- und Gewerbegebiete vorhanden. An 5 repräsentativen Immissionsorten wurden die jeweils maßgebenden Beurteilungspegel ermittelt. Östlich der B 4 befinden sich südlich und nördlich der A 39 Wohngebiete (Immissionsorte mit den Objekt-Nummern 1 - 5). Das Gebäude mit Nr. 6 befindet sich westlich der B 4 in einem Gewerbegebiet. Diese Einstufung als Wohngebiet (Gruppe 2 der 16. BImSchV) bzw. als Gewerbegebiet (Gruppe 4 der 16. BImSchV) wurde der Bewertung in dieser schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt.

Die Beurteilungspunkte in dieser schalltechnischen Untersuchung wurden nur an die Gebäude gesetzt, in denen eine zu schützende Nutzung nach 16. BImSchV vorhanden ist.

Wohnbaugebiet

Bei den Gebäuden mit der Objekt-Nr. 1 und 2 handelt es sich um Reihenendhäuser. Bei dem Gebäude mit der Objekt-Nr. 3 um einen Wohnblock mit 8 Etagen.

Bei den Gebäuden mit den Objekt-Nummern 4 und 5 handelt es sich um einzelnstehende Wohngebäude.

An allen o.g. Gebäuden wurde die Schutzbedürftigkeit der Schutzkategorie 2 (Wohnbaugebiete) nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zu Grunde gelegt.

Gewerbegebiet

Das Gebäude Nr. 6, das sich im Gewerbegebiet befindet, ist 2-geschossig. Hierbei handelt es sich um einen Gewerbebetrieb mit Büroräumen im Obergeschoss. Eine Nachtnutzung ist an diesem Gebäude nicht zu erkennen.

An dem o.g. Gebäude wird die Schutzbedürftigkeit der Schutzkategorie 4 (Gewerbegebiet) nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zu Grunde gelegt.

Weiterhin sind in § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV bezüglich der Tag- und Nachtnutzung der Gebäude genauere Angaben enthalten. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Für das o.g. Gebäude Nr. 6 wurde daher ausschließlich von einer Tagnutzung ausgegangen. Im Rahmen der Ortsbesichtigung konnte keine Nachtnutzung erkannt werden. Daher wurde der Nacht- Immissionsgrenzwerte in der Tabelle 1 auf Seite 10 bzw. Tabelle 2 auf Seite 15 der Unterlage 17.1.2 nicht berücksichtigt.

4 Verkehrslärmimmissionen

Die Zusammenstellung der Beurteilungspegel dieser schalltechnischen Untersuchung kann der Unterlage 17.1.2 „Berechnungsunterlagen“ entnommen werden. Auf der Seite 1 und 2 werden die Emissionspegel der B 4, auf der Seite 4 und 5 die Emissionspegel der Stadtbahn mit den jeweiligen Ausgangsdaten der Berechnung angegeben. In der Zusammenstellung der Beurteilungspegel (ab Seite 6) sind zwei Tabellen enthalten. In der Tabelle 1 werden die maßgebenden Beurteilungspegel von der B 4, in der Tabelle 2 (ab Seite 11) die maßgebenden Beurteilungspegel von der Stadtbahn für die Gebäude (Nr. 1-6) aufgeführt.

Die untersuchten Gebäude sind in der 1. Spalte durch die jeweiligen Objektnummern gekennzeichnet, die auch in dem Lageplan der Unterlage 17.1.3 mit angegeben wird. Des Weiteren gibt die 1. Spalte den Punktnamen bestehend aus Straßennamen und Hausnummer wieder. Es folgen weitere Angaben zum Berechnungspunkt, zur Gebietseinstufung, den maßgebenden Grenzwerten, den ermittelten Beurteilungspegeln und den ermittelten Anspruch auf Lärmschutz.

An allen untersuchten Beurteilungspunkten, die für diese Baumaßnahme als repräsentative Beurteilungspunkte zu bewerten sind, wurde die Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz nach 16. BImSchV geprüft. Da sich durch die Baumaßnahme keine Erhöhung der Beurteilungspegel ergibt, besteht nach 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz. Diese unveränderte Lärmsituation ergibt sich aus der symmetrischen Verbreiterung der Straße, bei der die entfernte Richtungsfahrbahn einerseits geringfügig abrückt, und andererseits die entgegengesetzte Richtungsfahrbahn geringfügig an die Immissionsorte heranrückt. Weiterhin führt auch die geringe Änderung in der Höhe, sowohl bei der Straße wie auch bei der Stadtbahn, zu keiner Erhöhung der Beurteilungspegel.

Damit ergibt sich aus der Baumaßnahme „Neubau Bauwerk BS2“ keine wesentliche Änderung nach §1 (2) der 16. BImSchV und somit auch an keiner

Stelle ein Anspruch auf Lärmschutz.

5. Lärmschutzmaßnahmen

- entfallen –

6. Kosten des Lärmschutzes

- entfallen

Nachgeprüft:

Wolfenbüttel, den

Nds. Landesbehörde für

Straßenbau und Verkehr

Geschäftsbereich Wolfenbüttel

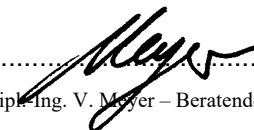
.....

Bearbeitet:

Elze, Mai 2017

Ingenieurbüro für

Immissionsschutz

.....

Dipl.-Ing. V. Meyer – Beratender Ingenieur

Fundstellen:

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Neufassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (veröffentlicht: Bundesgesetzblatt (BGBl) I S. 1274), das durch Artikel 55 des Gesetzes vom 29. 03. 2017 (BGBl. I S. 626) geändert wurde
 - „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)“ vom 12.06.1990 (veröffentlicht: BGBl. I, S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269) geändert wurde
 - „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“, bekannt gegeben vom BMV mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 (veröffentlicht: Verkehrsblatt (VkBl.) 1990, Heft 7, S. 258 ff) unter Berücksichtigung der Berichtigung Februar 1992, bekannt gegeben vom BMV mit ARS 17/1992 vom 18.03.1992 (veröffentlicht: Verkehrsblatt 1992, Heft 7, S. 208), mit Ergänzungen durch ARS 14/1991 (VkBl. 1991 S. 480), ARS 05/2002 (VkBl. 2002 S.313), ARS 05/2006 (VkBl. 2006 S.186), ARS 03/2009 (VkBl. 2009 S. 260) und ARS 22/2010 (VkBl. 2010 S.397)
- 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 I S. 172, 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329) geändert wurde
 - „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -“, bekannt gegeben vom BMV mit ARS Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 (veröffentlicht: VkBl. 1997, S. 434) und ergänzt durch ARS 20/2006 (VkBl. 2006 S. 665)
 - Verfügung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zur Variantenuntersuchung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, 22/31260 vom 13.03.2012

Berechnungsunterlagen zur schalltechnischen Untersuchung

Gliederung	Seite
Teil 1 Emissionspegel	1 - 5
Emissionspegel der B4- Prognose ohne Ausbau	1
Emissionspegel der B4- Prognose mit Ausbau.	2
Übersicht der Emissionsabschnitte.....	3
Emissionspegel der Straßenbahn- Prognose mit/ ohne Ausbau.....	4 - 5
Teil 2 Zusammenstellung der Beurteilungspegel	6 - 15
Prüfung der wesentlichen Änderung an der B 4.	6 - 10
Prüfung der wesentlichen Änderung der Straßenbahn.....	11-15

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Prognose ohne Ausbau -**

Unterlage 17.1.2

Straße	Abschnittsname	DTV	vPkw	vLkw	k	k	M	M	p	p	DStrO	DStg	Drefl	LmE	LmE
		Kfz/24h	km/h	km/h	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	%	%	dB	dB	dB
B4 Richt. Süden ohne Ausbau	01	17600	50	50	0,0558	0,0135	981	238	2,0	5,0	0,00	0,0	0,0	62,2	57,7
B4 Richt. Süden ohne Ausbau	02	14450	50	50	0,0558	0,0134	806	194	1,0	3,0	0,00	0,0	0,0	60,6	55,8
B4 Richt. Süden ohne Ausbau	03	14450	80	80	0,0558	0,0134	806	194	1,0	3,0	-2,00	0,0	0,0	62,5	57,3
B4 Richt. Süden ohne Ausbau	04	19250	80	80	0,0558	0,0133	1075	256	3,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	64,7	59,3
B4 Richt. Süden ohne Ausbau	05	33350	80	80	0,0542	0,0167	1806	556	6,0	11,0	-2,00	0,0	0,0	68,2	64,5
B4 Richt. Norden ohne Ausbau	06	32450	80	80	0,0559	0,0133	1813	431	5,0	11,0	-2,00	0,0	0,0	67,8	63,4
B4 Richt. Norden ohne Ausbau	07	26750	80	80	0,0558	0,0133	1494	356	5,0	10,0	-2,00	0,0	0,0	67,0	62,3
B4 Richt. Norden ohne Ausbau	08	15800	80	80	0,0558	0,0134	881	213	2,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	63,4	58,5
B4 Richt. Norden ohne Ausbau	09	15800	50	50	0,0558	0,0134	881	213	2,0	5,0	0,00	0,0	0,0	61,7	57,2
B4 Richt. Norden ohne Ausbau	10	16800	50	50	0,0558	0,0134	938	225	3,0	5,0	0,00	0,0	0,0	62,6	57,5
B 4 Richt. Süden-Rampe o. Ausbau	11	5950	70	70	0,0562	0,0126	334	75	3,0	6,0	-2,00	0,0	0,0	58,5	53,3
B 4 Richt. Süden-Rampe o. Ausbau	12	1150	70	70	0,0571	0,0109	66	13	3,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	51,5	45,2
B4 Richt. Norden-Rampe o. Ausbau	13	3400	70	70	0,0561	0,0129	191	44	5,0	11,0	-2,00	0,0	0,0	57,0	52,5
B4 Richt. Norden-Rampe o. Ausbau	14	14350	70	70	0,0560	0,0131	803	188	2,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	61,8	56,9

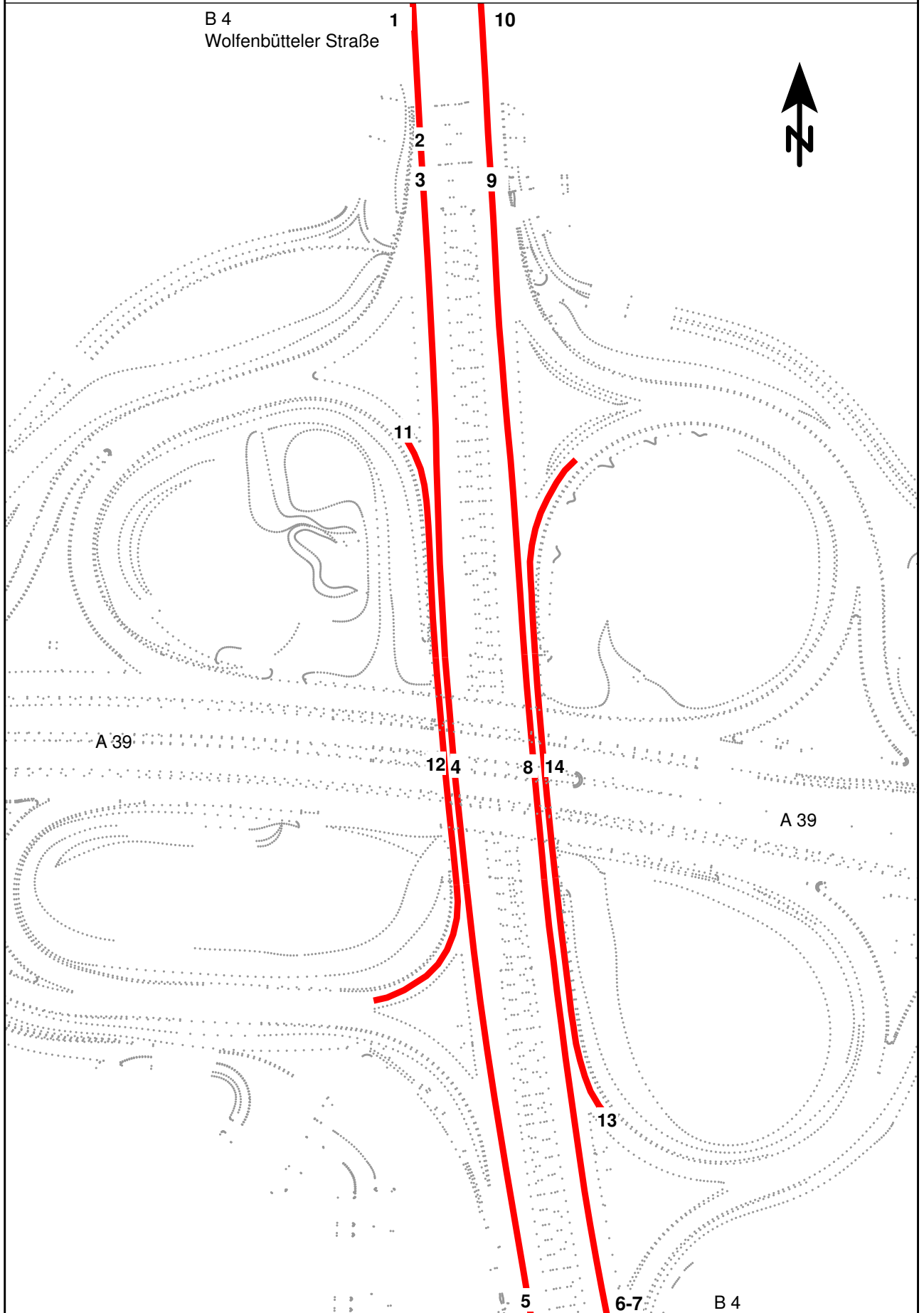
**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Prognose mit Ausbau -**

Unterlage 17.1.2

Straße	Abschnittsname	DTV	vPkw	vLkw	k	k	M	M	p	p	DStrO	DStg	Drefl	LmE	LmE
		Kfz/24h	km/h	km/h	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	dB	dB	dB	Tag	Nacht
							Kfz/h	Kfz/h	%	%				dB(A)	dB(A)
B4 Richt. Süden mit Ausbau	01	17600	50	50	0,0558	0,0135	981	238	2,0	5,0	0,00	0,0	0,0	62,2	57,7
B4 Richt. Süden mit Ausbau	02	14450	50	50	0,0558	0,0134	806	194	1,0	3,0	0,00	0,0	0,0	60,6	55,8
B4 Richt. Süden mit Ausbau	03	14450	80	80	0,0558	0,0134	806	194	1,0	3,0	-2,00	0,0	0,0	62,5	57,3
B4 Richt. Süden mit Ausbau	04	19250	80	80	0,0558	0,0133	1075	256	3,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	64,7	59,3
B4 Richt. Süden mit Ausbau	05	33350	80	80	0,0542	0,0167	1806	556	6,0	11,0	-2,00	0,0	0,0	68,2	64,5
B4 Richt. Norden mit Ausbau	06	32450	80	80	0,0559	0,0133	1813	431	5,0	11,0	-2,00	0,0	0,0	67,8	63,4
B4 Richt. Norden mit Ausbau	07	26750	80	80	0,0558	0,0133	1494	356	5,0	10,0	-2,00	0,0	0,0	67,0	62,3
B4 Richt. Norden mit Ausbau	08	15800	80	80	0,0558	0,0134	881	213	2,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	63,4	58,5
B4 Richt. Norden mit Ausbau	09	15800	50	50	0,0558	0,0134	881	213	2,0	5,0	0,00	0,0	0,0	61,7	57,2
B4 Richt. Norden mit Ausbau	10	16800	50	50	0,0558	0,0134	938	225	3,0	5,0	0,00	0,0	0,0	62,6	57,5
B 4 Richt. Süden-Rampe m. Ausbau	11	5950	70	70	0,0563	0,0126	335	75	3,0	6,0	-2,00	0,0	0,0	58,5	53,3
B 4 Richt. Süden-Rampe m. Ausbau	12	1150	70	70	0,0571	0,0109	66	13	3,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	51,5	45,2
B4 Richt. Norden-Rampe m. Ausbau	13	3400	70	70	0,0561	0,0129	191	44	5,0	11,0	-2,00	0,0	0,0	57,0	52,5
B4 Richt. Norden-Rampe m. Ausbau	14	14350	70	70	0,0560	0,0131	803	188	2,0	5,0	-2,00	0,0	0,0	61,8	56,9

Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammenstellung der Emissionsabschnitte -
Prüfung der wesentlichen Änderung an der B 4

Unterlage 17.1.2



Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd - Emissionspegel der Straßenbahn -

Unterlage 17.1.2

Linie 2		Gleis: 2		Richtung: Wenden - Siegfriedviertel			Abschnitt: 1 Km: 0+000					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags			nachts		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	Straßenbahn Hochflurfahrzeug	10,0	-	60	36	-	66,9	-	-	-	-	-
2	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 26m	20,0	-	60	26	-	70,0	42,3	-	-	-	-
3	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 30m	22,0	2,0	60	30	-	70,4	42,7	-	63,0	35,3	-
4	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 36m	95,0	12,0	60	36	-	76,7	49,0	-	70,8	43,1	-
-	Gesamt	147,0	14,0	-	-	-	78,6	50,6	-	71,4	43,7	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+000	Straßenbahn: feste Fahrbahn			-	-	-					-	
Linie 2		Gleis: 2		Richtung: Wenden - Siegfriedviertel			Abschnitt: 2 Km: 0+683					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags			nachts		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	Straßenbahn Hochflurfahrzeug	10,0	-	60	36	-	63,5	-	-	-	-	-
2	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 26m	20,0	-	60	26	-	66,5	42,3	-	-	-	-
3	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 30m	22,0	2,0	60	30	-	66,9	42,7	-	59,5	35,3	-
4	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 36m	95,0	12,0	60	36	-	73,2	49,0	-	67,3	43,1	-
-	Gesamt	147,0	14,0	-	-	-	75,1	50,6	-	67,9	43,7	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+683	Straßenbahn: feste Fahrbahn			-	-	-					3,0	
Linie 2		Gleis: 2		Richtung: Wenden - Siegfriedviertel			Abschnitt: 3 Km: 0+746					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags			nachts		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	Straßenbahn Hochflurfahrzeug	10,0	-	60	36	-	66,9	-	-	-	-	-
2	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 26m	20,0	-	60	26	-	70,0	42,3	-	-	-	-
3	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 30m	22,0	2,0	60	30	-	70,4	42,7	-	63,0	35,3	-
4	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 36m	95,0	12,0	60	36	-	76,7	49,0	-	70,8	43,1	-
-	Gesamt	147,0	14,0	-	-	-	78,6	50,6	-	71,4	43,7	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+746 1+350	Straßenbahn: feste Fahrbahn Straßenbahn: feste Fahrbahn			-	-	-					-	
Linie 1		Gleis: 1		Richtung: Stöckheim - Heidberg			Abschnitt: 4 Km: 0+000					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags			nachts		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	Straßenbahn Hochflurfahrzeug	8,0	1,0	60	36	-	65,9	-	-	59,9	-	-
2	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 26m	19,0	-	60	26	-	69,7	42,0	-	-	-	-
3	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 30m	22,0	2,0	60	30	-	70,4	42,7	-	63,0	35,3	-
4	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 36m	95,0	14,0	60	36	-	76,7	49,0	-	71,4	43,7	-
-	Gesamt	144,0	17,0	-	-	-	78,5	50,6	-	72,3	44,3	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+000	Straßenbahn: feste Fahrbahn			-	-	-					-	

Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd - Emissionspegel der Straßenbahn -

Unterlage 17.1.2

Linie 1		Gleis: 1		Richtung: Stöckheim - Heidberg			Abschnitt: 5 Km: 0+605					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags			nachts		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	Straßenbahn Hochflurfahrzeug	8,0	1,0	60	36	-	62,5	-	-	56,5	-	-
2	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 26m	19,0	-	60	26	-	66,3	42,0	-	-	-	-
3	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 30m	22,0	2,0	60	30	-	66,9	42,7	-	59,5	35,3	-
4	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 36m	95,0	14,0	60	36	-	73,2	49,0	-	67,9	43,7	-
-	Gesamt	144,0	17,0	-	-	-	75,1	50,6	-	68,8	44,3	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+605	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		3,0		-	
Linie 1		Gleis: 1		Richtung: Stöckheim - Heidberg			Abschnitt: 6 Km: 0+667					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags			nachts		
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
1	Straßenbahn Hochflurfahrzeug	8,0	1,0	60	36	-	59,5	-	-	53,5	-	-
2	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 26m	19,0	-	60	26	-	63,3	42,0	-	-	-	-
3	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 30m	22,0	2,0	60	30	-	63,9	42,7	-	56,5	35,3	-
4	Straßenbahn Niedeflurfahrzeug 36m	95,0	14,0	60	36	-	70,2	49,0	-	64,9	43,7	-
-	Gesamt	144,0	17,0	-	-	-	72,1	50,6	-	65,8	44,3	-
Schiene- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
0+667 1+351	Standardfahrbahn Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
2	Station	Bau- oder Betriebskilometer
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
7	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
8-9	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
10-11	Bezug	Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau tags/nachts
12-13	Planfall	Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau tags/nachts
14-15	Diff. Plan/Bezug	Differenz Prognose mit/ohne Ausbau tags/nachts
16	Anspruch	Anspruch auf passiven Lärmschutz tags/nachts bzw. Entschädigung Außenwohnbereich

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der B 4**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 1

Punktname	Station	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv
							Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S12-10	S13-11	
1	km	3	4	5	m	m	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Obj.-Nr. 1 wes. Änd.: nein															
Stendalweg 41	0+540	O	EG	WA	35,49	1,34	59	49	50	46	50	46	0,0	0,0	nein
	0+540	O	1.OG	WA	35,49	4,14	59	49	52	47	52	47	0,0	0,0	nein
	0+540	O	2.OG	WA	35,49	6,94	59	49	64	60	64	60	0,0	0,0	nein
	0+542	N	EG	WA	32,48	1,32	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+542	N	1.OG	WA	32,48	4,12	59	49	61	56	61	56	0,0	0,0	nein
	0+542	N	2.OG	WA	32,48	6,92	59	49	66	61	66	61	0,0	0,0	nein
	0+541	W	EG	WA	28,68	1,33	59	49	59	55	59	55	0,0	0,0	nein
	0+541	W	1.OG	WA	28,68	4,13	59	49	64	60	64	60	0,0	0,0	nein
	0+541	W	2.OG	WA	28,68	6,93	59	49	67	63	67	63	0,0	0,0	nein
	0+536	W	EG	WA	27,50	1,37	59	49	59	55	59	55	0,0	0,0	nein
	0+536	W	1.OG	WA	27,50	4,17	59	49	64	60	64	60	0,0	0,0	nein
	0+536	W	2.OG	WA	27,50	6,97	59	49	67	63	67	63	0,0	0,0	nein
	0+533	S	EG	WA	30,10	1,40	59	49	58	54	58	54	0,0	0,0	nein
	0+533	S	1.OG	WA	30,10	4,20	59	49	62	58	62	58	0,0	0,0	nein
	0+533	S	2.OG	WA	30,10	7,00	59	49	66	62	66	62	0,0	0,0	nein
Obj.-Nr. 2 wes. Änd.: nein															
Stendalweg 45	0+560	O	EG	WA	62,14	0,86	59	49	45	41	45	41	0,0	0,0	nein
	0+560	O	1.OG	WA	62,14	3,66	59	49	47	43	47	43	0,0	0,0	nein
	0+560	O	2.OG	WA	62,14	6,46	59	49	62	58	62	58	0,0	0,0	nein
	0+562	N	EG	WA	59,09	0,85	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein
	0+562	N	1.OG	WA	59,09	3,65	59	49	60	55	60	55	0,0	0,0	nein
	0+562	N	2.OG	WA	59,09	6,45	59	49	63	59	63	59	0,0	0,0	nein
	0+560	W	EG	WA	55,33	0,86	59	49	59	54	59	54	0,0	0,0	nein
	0+560	W	1.OG	WA	55,33	3,66	59	49	62	58	62	58	0,0	0,0	nein
	0+560	W	2.OG	WA	55,33	6,46	59	49	64	59	64	59	0,0	0,0	nein
	0+556	W	EG	WA	54,34	0,91	59	49	59	54	59	54	0,0	0,0	nein
	0+556	W	1.OG	WA	54,34	3,71	59	49	62	57	62	57	0,0	0,0	nein
	0+556	W	2.OG	WA	54,34	6,51	59	49	64	60	64	60	0,0	0,0	nein
	0+553	S	EG	WA	56,98	0,94	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein
	0+553	S	1.OG	WA	56,98	3,74	59	49	59	54	59	55	0,0	0,0	nein
	0+553	S	2.OG	WA	56,98	6,54	59	49	63	59	63	59	0,0	0,0	nein
Obj.-Nr. 3 wes. Änd.: nein															
Rohrwiesensteg 5	0+512	O	EG	WA	199,76	1,76	59	49	43	38	43	38	0,0	0,0	nein
	0+512	O	1.OG	WA	199,76	4,56	59	49	44	39	44	39	0,0	0,0	nein
	0+512	O	2.OG	WA	199,76	7,36	59	49	45	40	45	40	0,0	0,0	nein
	0+512	O	3.OG	WA	199,76	10,16	59	49	46	41	46	41	0,0	0,0	nein
	0+512	O	4.OG	WA	199,76	12,96	59	49	47	43	47	43	0,0	0,0	nein
	0+512	O	5.OG	WA	199,76	15,76	59	49	46	42	46	42	0,0	0,0	nein
	0+512	O	6.OG	WA	199,76	18,56	59	49	43	39	43	39	0,0	0,0	nein
	0+512	O	7.OG	WA	199,76	21,36	59	49	41	37	41	37	0,0	0,0	nein
	0+521	N	EG	WA	192,09	1,70	59	49	50	45	50	45	0,0	0,0	nein
	0+521	N	1.OG	WA	192,09	4,50	59	49	50	45	50	45	0,0	0,0	nein
	0+521	N	2.OG	WA	192,09	7,30	59	49	51	46	51	46	0,0	0,0	nein
	0+521	N	3.OG	WA	192,09	10,10	59	49	51	46	51	46	0,0	0,0	nein
	0+521	N	4.OG	WA	192,09	12,90	59	49	51	46	51	46	0,0	0,0	nein
	0+521	N	5.OG	WA	192,09	15,70	59	49	51	46	51	46	0,0	0,0	nein
	0+521	N	6.OG	WA	192,09	18,50	59	49	50	45	50	45	0,0	0,0	nein
	0+521	N	7.OG	WA	192,09	21,30	59	49	50	45	50	45	0,0	0,0	nein
	0+525	O	EG	WA	183,37	1,66	59	49	46	42	46	42	0,0	0,0	nein
	0+525	O	1.OG	WA	183,37	4,46	59	49	47	42	47	42	0,0	0,0	nein
	0+525	O	2.OG	WA	183,37	7,26	59	49	47	42	47	42	0,0	0,0	nein
	0+525	O	3.OG	WA	183,37	10,06	59	49	47	42	47	42	0,0	0,0	nein
	0+525	O	4.OG	WA	183,37	12,86	59	49	48	43	48	43	0,0	0,0	nein
	0+525	O	5.OG	WA	183,37	15,66	59	49	48	43	48	43	0,0	0,0	nein
	0+525	O	6.OG	WA	183,37	18,46	59	49	42	38	42	38	0,0	0,0	nein
	0+525	O	7.OG	WA	183,37	21,26	59	49	42	38	42	38	0,0	0,0	nein
	0+528	N	EG	WA	181,84	1,64	59	49	53	48	53	48	0,0	0,0	nein
	0+528	N	1.OG	WA	181,84	4,44	59	49	53	48	53	48	0,0	0,0	nein
	0+528	N	2.OG	WA	181,84	7,24	59	49	53	48	53	48	0,0	0,0	nein
	0+528	N	3.OG	WA	181,84	10,04	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+528	N	4.OG	WA	181,84	12,84	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der B 4**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 1

Punktname	Station	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv
							Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S12-10	S13-11	
1	km	3	4	5	m	m	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Rohrwiesensteg 5	0+528	N	5.OG	WA	181,84	15,64	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+528	N	6.OG	WA	181,84	18,44	59	49	53	49	53	49	0,0	0,0	nein
	0+528	N	7.OG	WA	181,84	21,24	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+529	W	EG	WA	179,68	1,64	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+529	W	1.OG	WA	179,68	4,44	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+529	W	2.OG	WA	179,68	7,24	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+529	W	3.OG	WA	179,68	10,04	59	49	54	50	54	50	0,0	0,0	nein
	0+529	W	4.OG	WA	179,68	12,84	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+529	W	5.OG	WA	179,68	15,64	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+529	W	6.OG	WA	179,68	18,44	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+529	W	7.OG	WA	179,68	21,24	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+527	W	EG	WA	179,29	1,65	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+527	W	1.OG	WA	179,29	4,45	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+527	W	2.OG	WA	179,29	7,25	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+527	W	3.OG	WA	179,29	10,05	59	49	54	50	54	50	0,0	0,0	nein
	0+527	W	4.OG	WA	179,29	12,85	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+527	W	5.OG	WA	179,29	15,65	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+527	W	6.OG	WA	179,29	18,45	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+527	W	7.OG	WA	179,29	21,25	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+525	W	EG	WA	178,79	1,67	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+525	W	1.OG	WA	178,79	4,47	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+525	W	2.OG	WA	178,79	7,27	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+525	W	3.OG	WA	178,79	10,07	59	49	54	50	54	50	0,0	0,0	nein
	0+525	W	4.OG	WA	178,79	12,87	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+525	W	5.OG	WA	178,79	15,67	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+525	W	6.OG	WA	178,79	18,47	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+525	W	7.OG	WA	178,79	21,27	59	49	55	51	55	51	0,0	0,0	nein
	0+529	N	EG	WA	160,55	1,63	59	49	53	48	53	48	0,0	0,0	nein
	0+529	N	1.OG	WA	160,55	4,43	59	49	53	48	53	48	0,0	0,0	nein
	0+529	N	2.OG	WA	160,55	7,23	59	49	53	48	53	48	0,0	0,0	nein
	0+529	N	3.OG	WA	160,55	10,03	59	49	53	49	53	49	0,0	0,0	nein
	0+529	N	4.OG	WA	160,55	12,83	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+529	N	5.OG	WA	160,55	15,63	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+529	N	6.OG	WA	160,55	18,43	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+529	N	7.OG	WA	160,55	21,23	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+536	O	EG	WA	143,02	1,57	59	49	46	41	46	41	0,0	0,0	nein
	0+536	O	1.OG	WA	143,02	4,37	59	49	46	41	46	41	0,0	0,0	nein
	0+536	O	2.OG	WA	143,02	7,17	59	49	46	41	46	41	0,0	0,0	nein
	0+536	O	3.OG	WA	143,02	9,97	59	49	47	42	47	42	0,0	0,0	nein
	0+536	O	4.OG	WA	143,02	12,77	59	49	47	42	47	42	0,0	0,0	nein
	0+536	O	5.OG	WA	143,02	15,57	59	49	47	42	47	42	0,0	0,0	nein
	0+536	O	6.OG	WA	143,02	18,37	59	49	47	42	47	42	0,0	0,0	nein
	0+536	O	7.OG	WA	143,02	21,17	59	49	45	40	45	40	0,0	0,0	nein
	0+538	N	EG	WA	141,54	1,54	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+538	N	1.OG	WA	141,54	4,34	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+538	N	2.OG	WA	141,54	7,14	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+538	N	3.OG	WA	141,54	9,94	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+538	N	4.OG	WA	141,54	12,74	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+538	N	5.OG	WA	141,54	15,54	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+538	N	6.OG	WA	141,54	18,34	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
0+538	N	7.OG	WA	141,54	21,14	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein	
0+539	W	EG	WA	139,41	1,54	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein	
0+539	W	1.OG	WA	139,41	4,34	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein	
0+539	W	2.OG	WA	139,41	7,14	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein	
0+539	W	3.OG	WA	139,41	9,94	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein	
0+539	W	4.OG	WA	139,41	12,74	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein	
0+539	W	5.OG	WA	139,41	15,54	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein	
0+539	W	6.OG	WA	139,41	18,34	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein	
0+539	W	7.OG	WA	139,41	21,14	59	49	58	54	58	54	0,0	0,0	nein	
0+537	W	EG	WA	139,01	1,55	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein	
0+537	W	1.OG	WA	139,01	4,35	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein	
0+537	W	2.OG	WA	139,01	7,15	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein	
0+537	W	3.OG	WA	139,01	9,95	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein	
0+537	W	4.OG	WA	139,01	12,75	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein	
0+537	W	5.OG	WA	139,01	15,55	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein	

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der B 4**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 1

Punktname 1	Station km 2	HFront 3	SW 4	Nutz 5	SA m 6	H I-A m 7	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv 16
							Tag 8	Nacht 9	Tag 10	Nacht 11	Tag 12	Nacht 13	S12-10 14	S13-11 15	
Rohrwiesensteg 5	0+537	W	6.OG	WA	139,01	18,35	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+537	W	7.OG	WA	139,01	21,15	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+535	W	EG	WA	138,51	1,57	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+535	W	1.OG	WA	138,51	4,37	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+535	W	2.OG	WA	138,51	7,17	59	49	56	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+535	W	3.OG	WA	138,51	9,97	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+535	W	4.OG	WA	138,51	12,77	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+535	W	5.OG	WA	138,51	15,57	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+535	W	6.OG	WA	138,51	18,37	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+535	W	7.OG	WA	138,51	21,17	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+537	N	EG	WA	129,03	1,56	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+537	N	1.OG	WA	129,03	4,36	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+537	N	2.OG	WA	129,03	7,16	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+537	N	3.OG	WA	129,03	9,96	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+537	N	4.OG	WA	129,03	12,76	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein
	0+537	N	5.OG	WA	129,03	15,56	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+537	N	6.OG	WA	129,03	18,36	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+537	N	7.OG	WA	129,03	21,16	59	49	57	53	57	53	0,0	0,0	nein
	0+533	W	EG	WA	118,08	1,59	59	49	55	51	55	51	0,0	0,0	nein
	0+533	W	1.OG	WA	118,08	4,39	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+533	W	2.OG	WA	118,08	7,19	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+533	W	3.OG	WA	118,08	9,99	59	49	58	54	58	54	0,0	0,0	nein
	0+533	W	4.OG	WA	118,08	12,79	59	49	59	55	59	55	0,0	0,0	nein
	0+533	W	5.OG	WA	118,08	15,59	59	49	60	55	60	55	0,0	0,0	nein
	0+533	W	6.OG	WA	118,08	18,39	59	49	60	56	60	56	0,0	0,0	nein
	0+533	W	7.OG	WA	118,08	21,19	59	49	60	56	60	56	0,0	0,0	nein
	0+516	S	EG	WA	157,31	1,74	59	49	52	48	52	48	0,0	0,0	nein
	0+516	S	1.OG	WA	157,31	4,54	59	49	54	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+516	S	2.OG	WA	157,31	7,34	59	49	55	51	55	51	0,0	0,0	nein
	0+516	S	3.OG	WA	157,31	10,14	59	49	54	50	54	50	0,0	0,0	nein
0+516	S	4.OG	WA	157,31	12,94	59	49	55	51	55	51	0,0	0,0	nein	
0+516	S	5.OG	WA	157,31	15,74	59	49	55	51	55	51	0,0	0,0	nein	
0+516	S	6.OG	WA	157,31	18,54	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein	
0+516	S	7.OG	WA	157,31	21,34	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein	
Obj.-Nr. 4 wes. Änd.: nein															
Wolfenbütteler Str. 49	0+873	S	EG	WA	61,35	1,26	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+873	S	1.OG	WA	61,35	4,06	59	49	59	54	59	54	0,0	0,0	nein
	0+873	W	EG	WA	63,48	1,26	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+873	W	1.OG	WA	63,48	4,06	59	49	60	55	60	55	0,0	0,0	nein
	0+873	S	EG	WA	64,83	1,26	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+873	S	1.OG	WA	64,83	4,06	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+873	S	EG	WA	67,37	1,26	59	49	56	52	56	52	0,0	0,0	nein
	0+873	S	1.OG	WA	67,37	4,06	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+874	O	EG	WA	68,57	1,26	59	49	50	46	50	46	0,0	0,0	nein
	0+874	O	1.OG	WA	68,57	4,06	59	49	52	48	52	48	0,0	0,0	nein
	0+878	O	EG	WA	67,72	1,25	59	49	50	45	50	45	0,0	0,0	nein
	0+878	O	1.OG	WA	67,72	4,05	59	49	52	48	52	48	0,0	0,0	nein
	0+881	S	EG	WA	67,41	1,24	59	49	49	44	49	44	0,0	0,0	nein
	0+881	S	1.OG	WA	67,41	4,04	59	49	52	48	52	48	0,0	0,0	nein
	0+884	O	EG	WA	67,27	1,22	59	49	49	44	49	44	0,0	0,0	nein
	0+884	O	1.OG	WA	67,27	4,02	59	49	52	48	52	48	0,0	0,0	nein
	0+888	N	EG	WA	60,46	1,21	59	49	54	50	54	50	0,0	0,0	nein
	0+888	N	1.OG	WA	60,46	4,01	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+887	W	EG	WA	55,59	1,21	59	49	56	51	56	51	0,0	0,0	nein
	0+887	W	1.OG	WA	55,59	4,01	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+887	N	EG	WA	50,67	1,21	59	49	55	50	55	50	0,0	0,0	nein
	0+887	N	1.OG	WA	50,67	4,01	59	49	57	52	57	52	0,0	0,0	nein
	0+885	W	EG	WA	45,77	1,22	59	49	59	55	59	55	0,0	0,0	nein
	0+885	W	1.OG	WA	45,77	4,02	59	49	61	56	61	56	0,0	0,0	nein
	0+883	W	EG	WA	45,98	1,23	59	49	60	55	60	55	0,0	0,0	nein
	0+883	W	1.OG	WA	45,98	4,03	59	49	61	56	61	56	0,0	0,0	nein
	0+882	S	EG	WA	51,61	1,23	59	49	58	54	58	54	0,0	0,0	nein
	0+882	S	1.OG	WA	51,61	4,03	59	49	60	55	60	55	0,0	0,0	nein
	0+878	W	EG	WA	58,17	1,25	59	49	59	54	59	54	0,0	0,0	nein

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der B 4**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 1

Punktname	Station	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv
							Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S12-10	S13-11	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Wolfenbütteler Str. 49	0+878	W	1.OG	WA	58,17	4,05	59	49	61	56	61	56	0,0	0,0	nein
Obj.-Nr. 5 wes. Änd.: nein															
Wolfenbütteler Str. 48	0+896	O	EG	WA	24,54	2,22	59	49	53	49	54	49	0,0	0,0	nein
	0+896	O	1.OG	WA	24,54	5,02	59	49	65	60	65	60	0,0	0,0	nein
	0+896	O	2.OG	WA	24,54	7,82	59	49	66	61	66	61	0,0	0,0	nein
	0+896	S	EG	WA	24,84	2,22	59	49	58	53	58	53	0,0	0,0	nein
	0+896	S	1.OG	WA	24,84	5,02	59	49	65	60	65	60	0,0	0,0	nein
	0+896	S	2.OG	WA	24,84	7,82	59	49	66	61	66	61	0,0	0,0	nein
	0+899	O	EG	WA	25,46	2,20	59	49	53	48	53	49	0,0	0,0	nein
	0+899	O	1.OG	WA	25,46	5,00	59	49	64	59	64	59	0,0	0,0	nein
	0+899	O	2.OG	WA	25,46	7,80	59	49	66	61	66	61	0,0	0,0	nein
	0+906	O	1.OG	WA	26,15	4,93	59	49	63	58	63	58	0,0	0,0	nein
	0+906	O	2.OG	WA	26,15	7,73	59	49	65	61	65	61	0,0	0,0	nein
	0+910	N	EG	WA	23,98	2,05	59	49	59	54	59	54	0,0	0,0	nein
	0+910	N	1.OG	WA	23,98	4,85	59	49	64	59	64	59	0,0	0,0	nein
	0+910	N	2.OG	WA	23,98	7,65	59	49	66	61	66	61	0,0	0,0	nein
	0+910	N	EG	WA	21,21	2,05	59	49	60	56	60	56	0,0	0,0	nein
	0+910	N	1.OG	WA	21,21	4,85	59	49	64	60	64	60	0,0	0,0	nein
	0+910	N	2.OG	WA	21,21	7,65	59	49	66	62	66	62	0,0	0,0	nein
	0+910	N	EG	WA	19,15	2,04	59	49	62	57	62	57	0,0	0,0	nein
	0+910	N	1.OG	WA	19,15	4,84	59	49	65	60	65	60	0,0	0,0	nein
	0+910	N	2.OG	WA	19,15	7,64	59	49	67	62	67	62	0,0	0,0	nein
	0+910	N	EG	WA	16,38	2,04	59	49	63	58	63	58	0,0	0,0	nein
	0+910	N	1.OG	WA	16,38	4,84	59	49	67	62	67	62	0,0	0,0	nein
	0+910	N	2.OG	WA	16,38	7,64	59	49	67	63	67	63	0,0	0,0	nein
	0+911	N	EG	WA	14,62	2,03	59	49	63	59	63	59	0,0	0,0	nein
	0+911	N	1.OG	WA	14,62	4,83	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein
	0+911	N	2.OG	WA	14,62	7,63	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein
	0+907	W	EG	WA	13,48	2,11	59	49	67	62	67	62	0,0	0,0	nein
	0+907	W	1.OG	WA	13,48	4,91	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein
	0+907	W	2.OG	WA	13,48	7,71	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein
	0+903	S	EG	WA	13,89	2,17	59	49	67	62	67	62	0,0	0,0	nein
	0+903	S	1.OG	WA	13,89	4,97	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein
	0+903	S	2.OG	WA	13,89	7,77	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein
	0+900	W	EG	WA	14,35	2,19	59	49	67	62	67	62	0,0	0,0	nein
0+900	W	1.OG	WA	14,35	4,99	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein	
0+900	W	2.OG	WA	14,35	7,79	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein	
0+897	W	EG	WA	14,03	2,22	59	49	67	63	67	63	0,0	0,0	nein	
0+897	W	1.OG	WA	14,03	5,02	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein	
0+897	W	2.OG	WA	14,03	7,82	59	49	68	63	68	63	0,0	0,0	nein	
0+896	S	EG	WA	19,26	2,22	59	49	64	59	64	59	0,0	0,0	nein	
0+896	S	1.OG	WA	19,26	5,02	59	49	66	61	66	61	0,0	0,0	nein	
0+896	S	2.OG	WA	19,26	7,82	59	49	67	62	67	62	0,0	0,0	nein	
Obj.-Nr. 6 wes. Änd.: nein															
Wolfenbütteler Str.51	0+790	O	EG	GE	59,11	1,13	69	-	62	-	62	-	0,0	0,0	nein
	0+790	O	1.OG	GE	59,11	3,93	69	-	64	-	64	-	0,0	0,0	nein
	0+771	O	EG	GE	55,44	1,00	69	-	63	-	63	-	0,0	0,0	nein
	0+771	O	1.OG	GE	55,44	3,80	69	-	64	-	64	-	0,0	0,0	nein
	0+758	N	EG	GE	60,39	0,87	69	-	60	-	60	-	0,0	0,0	nein
	0+758	N	1.OG	GE	60,39	3,67	69	-	64	-	64	-	0,0	0,0	nein
	0+761	W	EG	GE	67,98	0,91	69	-	53	-	53	-	0,0	0,0	nein
	0+761	W	1.OG	GE	67,98	3,71	69	-	63	-	63	-	0,0	0,0	nein
	0+778	W	EG	GE	70,82	1,05	69	-	49	-	49	-	0,0	0,0	nein
	0+778	W	1.OG	GE	70,82	3,85	69	-	63	-	63	-	0,0	0,0	nein
	0+779	N	EG	GE	76,29	1,05	69	-	54	-	54	-	0,0	0,0	nein
	0+779	N	1.OG	GE	76,29	3,85	69	-	62	-	62	-	0,0	0,0	nein
	0+786	W	EG	GE	83,07	1,10	69	-	53	-	53	-	0,0	0,0	nein
	0+786	W	1.OG	GE	83,07	3,90	69	-	62	-	62	-	0,0	0,0	nein
	0+798	S	EG	GE	64,22	1,17	69	-	61	-	61	-	0,0	0,0	nein
	0+798	S	1.OG	GE	64,22	3,97	69	-	64	-	64	-	0,0	0,0	nein

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
2	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
3	SW	Stockwerk
4	Nutz	Gebietsnutzung
5	SA	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
6	H I-A	Höhe des Immissionsortes über Achse Verkehrsweg
7-8	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
9-10	Bezug	Beurteilungspegel Prognose ohne Ausbau tags/nachts
11-12	Planfall	Beurteilungspegel Prognose mit Ausbau tags/nachts
13-14	Diff. Plan/Bezug	Differenz Prognose mit/ohne Ausbau tags/nachts
15	Anspruch	Anspruch auf passiven Lärmschutz tags/nachts bzw. Entschädigung Außenwohnbereich

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der Straßenbahn**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 2

Punktname	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S12-10	S13-11	
1	2	3	4	m	m	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Obj.-Nr. 1 wes. Änd.: nein														
Stendalweg 41	O	EG	WA	45,16	1,67	59	49	35	28	35	28	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	45,16	4,47	59	49	37	30	37	30	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	45,16	7,27	59	49	51	44	51	44	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	42,13	1,66	59	49	41	34	41	34	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	42,13	4,46	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	42,13	7,26	59	49	53	46	53	46	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	38,35	1,67	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	38,35	4,47	59	49	50	43	50	43	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	38,35	7,27	59	49	55	48	55	48	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	37,24	1,70	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	37,24	4,50	59	49	50	43	50	43	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	37,24	7,30	59	49	55	48	55	48	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	39,87	1,70	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	39,87	4,50	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein
S	2.OG	WA	39,87	7,30	59	49	54	47	54	47	0,0	0,0	nein	
Obj.-Nr. 2 wes. Änd.: nein														
Stendalweg 45	O	EG	WA	71,60	1,37	59	49	35	28	35	28	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	71,60	4,17	59	49	36	29	36	29	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	71,60	6,97	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	68,54	1,37	59	49	41	34	41	34	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	68,54	4,17	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	68,54	6,97	59	49	50	43	50	43	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	64,79	1,37	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	64,79	4,17	59	49	48	42	48	42	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	64,79	6,97	59	49	51	44	51	44	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	63,86	1,39	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	63,86	4,19	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	63,86	6,99	59	49	51	44	51	44	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	66,53	1,39	59	49	40	33	40	33	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	66,53	4,19	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
S	2.OG	WA	66,53	6,99	59	49	49	43	49	43	0,0	0,0	nein	
Obj.-Nr. 3 wes. Änd.: nein														
Rohrwiesensteg 5	O	EG	WA	209,57	1,94	59	49	35	28	35	28	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	209,57	4,74	59	49	36	29	36	29	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	209,57	7,54	59	49	36	29	36	29	0,0	0,0	nein
	O	3.OG	WA	209,57	10,34	59	49	36	30	36	30	0,0	0,0	nein
	O	4.OG	WA	209,57	13,14	59	49	37	30	37	30	0,0	0,0	nein
	O	5.OG	WA	209,57	15,94	59	49	36	29	36	29	0,0	0,0	nein
	O	6.OG	WA	209,57	18,74	59	49	28	21	28	21	0,0	0,0	nein
	O	7.OG	WA	209,57	21,54	59	49	29	22	29	22	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	201,92	1,92	59	49	40	34	40	34	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	201,92	4,72	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	201,92	7,52	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
	N	3.OG	WA	201,92	10,32	59	49	42	36	42	36	0,0	0,0	nein
	N	4.OG	WA	201,92	13,12	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	N	5.OG	WA	201,92	15,92	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	N	6.OG	WA	201,92	18,72	59	49	41	34	41	34	0,0	0,0	nein
	N	7.OG	WA	201,92	21,52	59	49	41	34	41	34	0,0	0,0	nein
	O	EG	WA	193,20	1,88	59	49	38	31	38	31	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	193,20	4,68	59	49	39	32	39	32	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	193,20	7,48	59	49	39	32	39	32	0,0	0,0	nein
	O	3.OG	WA	193,20	10,28	59	49	39	32	39	32	0,0	0,0	nein
	O	4.OG	WA	193,20	13,08	59	49	39	33	39	33	0,0	0,0	nein
	O	5.OG	WA	193,20	15,88	59	49	40	33	40	33	0,0	0,0	nein
	O	6.OG	WA	193,20	18,68	59	49	32	26	32	26	0,0	0,0	nein
	O	7.OG	WA	193,20	21,48	59	49	31	24	31	24	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	191,64	1,88	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	191,64	4,68	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	191,64	7,48	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	N	3.OG	WA	191,64	10,28	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
N	4.OG	WA	191,64	13,08	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein	

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der Straßenbahn**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 2

Punktname	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S12-10	S13-11	
1	2	3	4	m	m	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Rohrwiesensteg 5	N	5.OG	WA	191,64	15,88	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	N	6.OG	WA	191,64	18,68	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	N	7.OG	WA	191,64	21,48	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	189,49	1,88	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	189,49	4,68	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	189,49	7,48	59	49	44	38	44	38	0,0	0,0	nein
	W	3.OG	WA	189,49	10,28	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	4.OG	WA	189,49	13,08	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	5.OG	WA	189,49	15,88	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	6.OG	WA	189,49	18,68	59	49	45	39	45	39	0,0	0,0	nein
	W	7.OG	WA	189,49	21,48	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	189,10	1,88	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	189,10	4,68	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	189,10	7,48	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	3.OG	WA	189,10	10,28	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	4.OG	WA	189,10	13,08	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	5.OG	WA	189,10	15,88	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	6.OG	WA	189,10	18,68	59	49	45	39	45	39	0,0	0,0	nein
	W	7.OG	WA	189,10	21,48	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	188,62	1,89	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	188,62	4,69	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	188,62	7,49	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	3.OG	WA	188,62	10,29	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	4.OG	WA	188,62	13,09	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	5.OG	WA	188,62	15,89	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	6.OG	WA	188,62	18,69	59	49	45	39	45	39	0,0	0,0	nein
	W	7.OG	WA	188,62	21,49	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	170,35	1,88	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	170,35	4,68	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	170,35	7,48	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	N	3.OG	WA	170,35	10,28	59	49	43	37	43	37	0,0	0,0	nein
	N	4.OG	WA	170,35	13,08	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	N	5.OG	WA	170,35	15,88	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	N	6.OG	WA	170,35	18,68	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	N	7.OG	WA	170,35	21,48	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	O	EG	WA	152,76	1,87	59	49	37	30	37	30	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	152,76	4,67	59	49	37	31	37	31	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	152,76	7,47	59	49	38	31	38	31	0,0	0,0	nein
	O	3.OG	WA	152,76	10,27	59	49	38	31	38	31	0,0	0,0	nein
	O	4.OG	WA	152,76	13,07	59	49	38	31	38	31	0,0	0,0	nein
	O	5.OG	WA	152,76	15,87	59	49	38	32	38	32	0,0	0,0	nein
	O	6.OG	WA	152,76	18,67	59	49	38	31	38	31	0,0	0,0	nein
	O	7.OG	WA	152,76	21,47	59	49	33	26	33	26	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	151,23	1,86	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	151,23	4,66	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	151,23	7,46	59	49	44	38	44	38	0,0	0,0	nein
	N	3.OG	WA	151,23	10,26	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	N	4.OG	WA	151,23	13,06	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	N	5.OG	WA	151,23	15,86	59	49	45	39	45	39	0,0	0,0	nein
	N	6.OG	WA	151,23	18,66	59	49	45	39	45	39	0,0	0,0	nein
N	7.OG	WA	151,23	21,46	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein	
W	EG	WA	149,10	1,85	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein	
W	1.OG	WA	149,10	4,65	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein	
W	2.OG	WA	149,10	7,45	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein	
W	3.OG	WA	149,10	10,25	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein	
W	4.OG	WA	149,10	13,05	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein	
W	5.OG	WA	149,10	15,85	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein	
W	6.OG	WA	149,10	18,65	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein	
W	7.OG	WA	149,10	21,45	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein	
W	EG	WA	148,72	1,86	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein	
W	1.OG	WA	148,72	4,66	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein	
W	2.OG	WA	148,72	7,46	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein	
W	3.OG	WA	148,72	10,26	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein	
W	4.OG	WA	148,72	13,06	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein	
W	5.OG	WA	148,72	15,86	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein	

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der Straßenbahn**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 2

Punktname	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S12-10	S13-11	
1	2	3	4	m	m	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Rohrwiesensteg 5	W	6.OG	WA	148,72	18,66	59	49	47	41	47	41	0,0	0,0	nein
	W	7.OG	WA	148,72	21,46	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	148,26	1,88	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	148,26	4,68	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	148,26	7,48	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	W	3.OG	WA	148,26	10,28	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	W	4.OG	WA	148,26	13,08	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein
	W	5.OG	WA	148,26	15,88	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein
	W	6.OG	WA	148,26	18,68	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein
	W	7.OG	WA	148,26	21,48	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	138,74	1,87	59	49	42	36	42	36	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	138,74	4,67	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	138,74	7,47	59	49	44	38	44	38	0,0	0,0	nein
	N	3.OG	WA	138,74	10,27	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	N	4.OG	WA	138,74	13,07	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	N	5.OG	WA	138,74	15,87	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	N	6.OG	WA	138,74	18,67	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	N	7.OG	WA	138,74	21,47	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	127,85	1,89	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	127,85	4,69	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	127,85	7,49	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	W	3.OG	WA	127,85	10,29	59	49	46	39	46	39	0,0	0,0	nein
	W	4.OG	WA	127,85	13,09	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein
	W	5.OG	WA	127,85	15,89	59	49	48	41	48	41	0,0	0,0	nein
	W	6.OG	WA	127,85	18,69	59	49	49	42	49	42	0,0	0,0	nein
	W	7.OG	WA	127,85	21,49	59	49	49	43	49	43	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	167,12	1,95	59	49	34	27	34	27	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	167,12	4,75	59	49	36	29	36	29	0,0	0,0	nein
	S	2.OG	WA	167,12	7,55	59	49	37	30	37	30	0,0	0,0	nein
	S	3.OG	WA	167,12	10,35	59	49	39	32	39	32	0,0	0,0	nein
	S	4.OG	WA	167,12	13,15	59	49	41	34	41	34	0,0	0,0	nein
	S	5.OG	WA	167,12	15,95	59	49	42	35	42	35	0,0	0,0	nein
S	6.OG	WA	167,12	18,75	59	49	43	36	43	36	0,0	0,0	nein	
S	7.OG	WA	167,12	21,55	59	49	44	37	44	37	0,0	0,0	nein	

Obj.-Nr. 4 wes. Änd.: nein

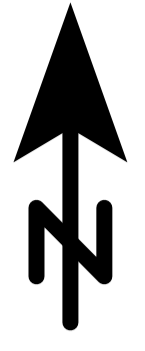
Wolfenbütteler Str. 49	S	EG	WA	69,86	1,66	59	49	47	41	47	41	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	69,86	4,46	59	49	49	43	49	43	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	71,99	1,66	59	49	49	42	49	42	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	71,99	4,46	59	49	51	44	51	44	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	73,34	1,66	59	49	47	40	47	40	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	73,34	4,46	59	49	49	42	49	42	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	75,88	1,66	59	49	46	40	46	40	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	75,88	4,46	59	49	48	42	48	42	0,0	0,0	nein
	O	EG	WA	77,09	1,67	59	49	36	29	36	29	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	77,09	4,47	59	49	39	32	39	32	0,0	0,0	nein
	O	EG	WA	76,28	1,65	59	49	37	30	37	30	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	76,28	4,45	59	49	39	32	39	32	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	75,98	1,63	59	49	36	30	36	30	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	75,98	4,43	59	49	39	33	39	33	0,0	0,0	nein
	O	EG	WA	75,84	1,62	59	49	37	31	37	31	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	75,84	4,42	59	49	39	32	39	32	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	69,03	1,60	59	49	49	42	49	42	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	69,03	4,40	59	49	50	43	50	43	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	64,15	1,60	59	49	50	44	50	44	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	64,15	4,40	59	49	52	45	52	45	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	59,23	1,60	59	49	49	42	49	42	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	59,23	4,40	59	49	50	43	50	43	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	54,34	1,61	59	49	53	46	53	46	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	54,34	4,41	59	49	54	47	54	47	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	54,55	1,62	59	49	53	46	53	46	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	54,55	4,42	59	49	54	47	54	47	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	60,18	1,63	59	49	50	43	50	43	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	60,18	4,43	59	49	52	45	52	45	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	66,73	1,65	59	49	51	45	51	45	0,0	0,0	nein

**Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd
- Zusammensetzung der Beurteilungspegel-
Prüfung der wesentlichen Änderung an der Straßenbahn**

Unterlage 17.1.2
Tabelle 2

Punktname	HFront	SW	Nutz	SA	H I-A	IGW		Bezug		Planfall		Diff. Plan/Bezug		Anspruch passiv
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S12-10	S13-11	
1	2	3	4	m	m	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Wolfenbütteler Str. 49	W	1.OG	WA	66,73	4,45	59	49	53	46	53	46	0,0	0,0	nein
Obj.-Nr. 5 wes. Änd.: nein														
Wolfenbütteler Str. 48	O	EG	WA	33,12	2,59	59	49	45	38	45	38	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	33,12	5,39	59	49	59	52	59	52	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	33,12	8,19	59	49	61	55	61	55	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	33,42	2,59	59	49	50	43	50	43	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	WA	33,42	5,39	59	49	59	52	59	52	0,0	0,0	nein
	S	2.OG	WA	33,42	8,19	59	49	61	55	61	55	0,0	0,0	nein
	O	EG	WA	34,04	2,56	59	49	40	34	40	34	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	34,04	5,36	59	49	57	50	57	50	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	34,04	8,16	59	49	61	54	61	54	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	WA	34,75	5,30	59	49	56	49	56	49	0,0	0,0	nein
	O	2.OG	WA	34,75	8,10	59	49	61	54	61	54	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	32,60	2,47	59	49	53	46	53	46	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	32,60	5,27	59	49	58	51	58	51	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	32,60	8,07	59	49	61	55	61	55	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	29,83	2,47	59	49	54	47	54	47	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	29,83	5,27	59	49	59	52	59	52	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	29,83	8,07	59	49	62	55	62	55	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	27,77	2,47	59	49	55	48	55	48	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	27,77	5,27	59	49	60	53	60	53	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	27,77	8,07	59	49	63	56	63	56	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	25,01	2,47	59	49	56	49	56	49	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	25,01	5,27	59	49	61	55	61	55	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	25,01	8,07	59	49	63	56	63	56	0,0	0,0	nein
	N	EG	WA	23,25	2,46	59	49	56	50	56	50	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	WA	23,25	5,26	59	49	63	56	63	56	0,0	0,0	nein
	N	2.OG	WA	23,25	8,06	59	49	64	57	64	57	0,0	0,0	nein
	W	EG	WA	22,09	2,49	59	49	60	53	60	53	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	WA	22,09	5,29	59	49	63	57	63	57	0,0	0,0	nein
	W	2.OG	WA	22,09	8,09	59	49	64	57	64	57	0,0	0,0	nein
	S	EG	WA	22,48	2,52	59	49	60	54	60	54	0,0	0,0	nein
S	1.OG	WA	22,48	5,32	59	49	63	56	63	56	0,0	0,0	nein	
S	2.OG	WA	22,48	8,12	59	49	64	57	64	57	0,0	0,0	nein	
W	EG	WA	22,94	2,55	59	49	60	53	60	53	0,0	0,0	nein	
W	1.OG	WA	22,94	5,35	59	49	63	56	63	56	0,0	0,0	nein	
W	2.OG	WA	22,94	8,15	59	49	64	57	64	57	0,0	0,0	nein	
W	EG	WA	22,61	2,58	59	49	60	54	60	54	0,0	0,0	nein	
W	1.OG	WA	22,61	5,38	59	49	63	56	63	56	0,0	0,0	nein	
W	2.OG	WA	22,61	8,18	59	49	64	57	64	57	0,0	0,0	nein	
S	EG	WA	27,84	2,59	59	49	57	50	57	50	0,0	0,0	nein	
S	1.OG	WA	27,84	5,39	59	49	61	54	61	54	0,0	0,0	nein	
S	2.OG	WA	27,84	8,19	59	49	63	56	63	56	0,0	0,0	nein	
Obj.-Nr. 6 wes. Änd.: nein														
Wolfenbütteler Str.51	O	EG	GE	68,50	1,92	69	-	50	-	50	-	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	GE	68,50	4,72	69	-	51	-	51	-	0,0	0,0	nein
	O	EG	GE	64,50	1,67	69	-	50	-	50	-	0,0	0,0	nein
	O	1.OG	GE	64,50	4,47	69	-	52	-	52	-	0,0	0,0	nein
	N	EG	GE	69,27	1,46	69	-	48	-	48	-	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	GE	69,27	4,26	69	-	52	-	52	-	0,0	0,0	nein
	W	EG	GE	76,87	1,49	69	-	38	-	38	-	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	GE	76,87	4,29	69	-	51	-	51	-	0,0	0,0	nein
	W	EG	GE	80,03	1,77	69	-	33	-	33	-	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	GE	80,03	4,57	69	-	51	-	51	-	0,0	0,0	nein
	N	EG	GE	85,51	1,77	69	-	38	-	38	-	0,0	0,0	nein
	N	1.OG	GE	85,51	4,57	69	-	51	-	51	-	0,0	0,0	nein
	W	EG	GE	92,46	1,86	69	-	39	-	39	-	0,0	0,0	nein
	W	1.OG	GE	92,46	4,66	69	-	50	-	50	-	0,0	0,0	nein
	S	EG	GE	73,65	1,96	69	-	46	-	46	-	0,0	0,0	nein
	S	1.OG	GE	73,65	4,76	69	-	51	-	51	-	0,0	0,0	nein

Land Niedersachsen Stadt Braunschweig



Bauwerk BSW 7 - Bestand
RF Nord (Salzgitter)
Brücke im Zuge der A 39
über die Oker

km 31,441
KrW = 61,20 m Ges.Länge: 210,0 m
Breite: 14,53 m
MLC R/K 100/50 / 100/50

Achse 100

A 39

L 295

Brunschweig

B 4

Achse 400

Bauwerk Bs 2 - Bestand

A 39 Abschnitt 125 KM 1,299
KrW = 86,0 m LW = 63,05 m
BzG = 35,58 m LH ≥ 4,69 m
MLC 50/50-100

Bauwerk Bs 2 - Planung

Brücke im Zuge der A 395
über die A 39

Bau-km A 39 1+273,864 ±
Bau-km B 4 4+198,726

KrW = 85,88 m LW = 54,40 m
MLC 50/50-100 LH ≥ 4,70 m
KH = 1,03 (inkl. Belag)

Bauwerk BSS 8a - Bestand

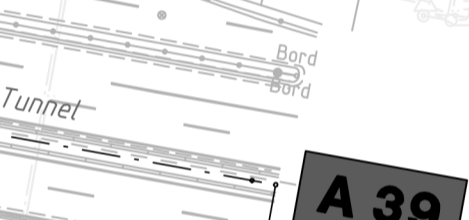
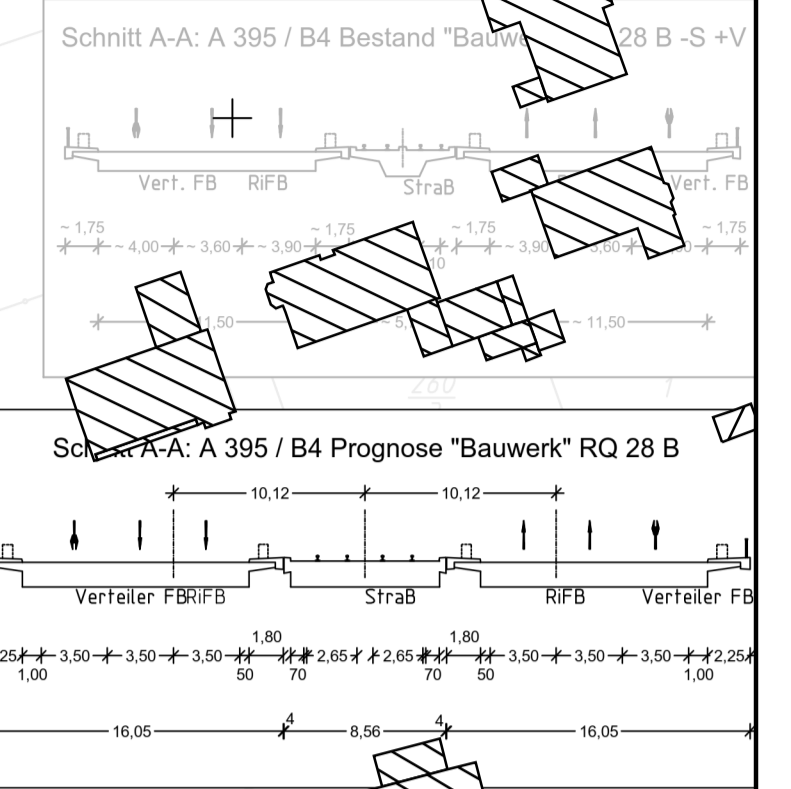
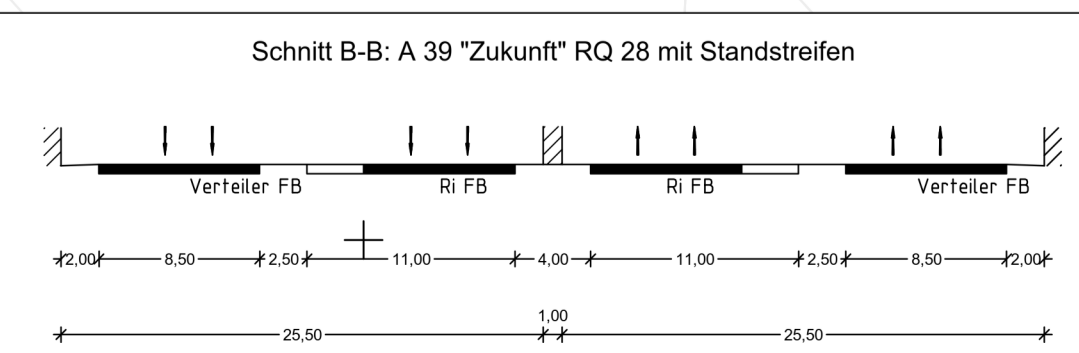
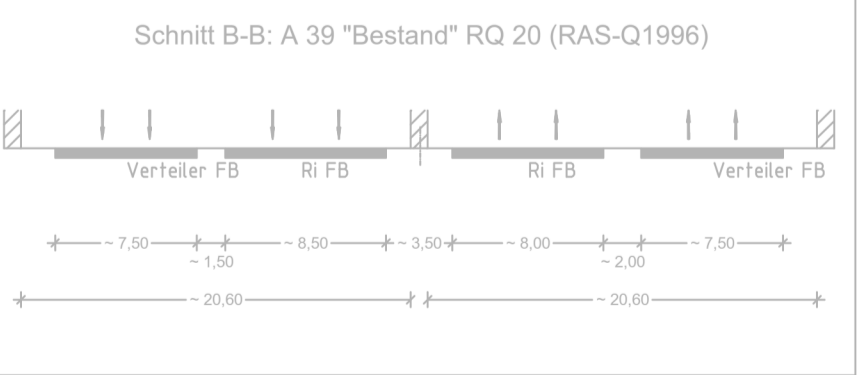
Brücke als offener Rahmen
(Tunnel im Zuge der A 39)

NK Abschnitt 130 - KM 171,454
Länge: 21,84 m Min B: 8,00 m
Breite: 377,15 m Min H: 4,65 m

Wolfsburg -->

Variante "Optimal H_K = 30,00 m"
mit Brückenquerschnitt RQ 28 B

= Vorzugslösung



Grundlagedaten Grundriß		hergestellt
terrestrische / photogram. Aufnahme vom: Sept. 2013		gez. Preuth 19.12.13
vern.-techn. / bautechn. Feldvergleich vom: Sept. 2013		Unterschrift / Datum

Grundlagedaten Kataster		hergestellt
Maßnahme: Entwurfsvermessung		Stand vom: 14.08.13
Maßstab: 1:1000		Grundlage: ALKIS
		gez. Preuth 19.12.13
		Unterschrift / Datum

Zeichenerklärung

- B 4 Wolfenbütteler Straße
- Straßenbahn
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Lärmschutzwand
- Objektnummer
- Wohngebiet
- Gewerbegebiet

3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VOLKERMEYER
Ingenieurbüro für Immissionschutz
Zum Silberacker 27 - 31008 Elze
Tel. 05182 / 9770-0 - Fax. 05182 / 9770-25

bearbeitet	Datum	Zeichen
gezeichnet	Mai 2017	Meyer
geprüft:	Mai 2017	Meyer

Entwurfsbearbeitung:
**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr**
Geschäftsbereich Wolfenbüttel
Sophienstraße 5
38304 Wolfenbüttel

PROJIS-Nr.: P 136 830

	Datum	Zeichen
nachgeprüft:		

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
A 39 / B 4 / B 4-240 A 39-125/130
Straße / Abschn.-Nr / Station: (von - bis)

Unterlage / Blatt-Nr. 17.1.3 / 1
**Lageplan
Lärmschutzmaßnahme**
Maßstab: 1 : 1.000

Neubau des Bauwerks "BS 2" am AK Braunschweig Süd

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 2017
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Wolfenbüttel

im Auftrage: