

SCHALLIMMISSIONSSCHUTZ
ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ
BAUDYNAMIK & BAUPHYSIK
TECHNISCHE AKUSTIK

Messstelle zur Ermittlung der Emission
und Immission von Geräuschen und
Erschütterungen nach § 26 BImSchG

Schallschutzprüfstelle DIN 4109
Zertifikat: VMFA-SPG-203-00-HE

Fehlheimer Str. 24 □ 64683 Einhausen
Telefon (06251) 9646-0
Telefax (06251) 9646-46

E-Mail: info@fritz-ingenieure.de
www.fritz-ingenieure.de

Bericht Nr.: **14213-VVS-2**
Datum: **02.09.2015**

Auftraggeber:

Landeshauptstadt Mainz
Umweltamt
Geschwister-Scholl-Straße 4
55131 Mainz

Sachbearbeiter:

M.Sc. Svenja Ullmann
Dipl.-Ing. Norbert Hamacher

Qualitätskontrolle:

Dipl.-Ing. Klaus Dietrich

Umfang des Dokumentes:

Textteil: 26 Seiten

Anhang 1: 1 Seite
Anhang 2: 5 Seiten
Anhang 3: 12 Seiten
Anhang 4: 10 Seiten

SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Vorhaben:

Bebauungsplan A 265 „Straßenbahntrasse Bahnhofstraße“
in Mainz

Abschnitt:

Parcusstraße – Münsterplatz

Untersuchungsumfang:

Prüfung der Planung auf mögliche Ansprüche für schall-
technische Vorsorgemaßnahmen nach der Verkehrslärm-
schutzverordnung (**16. BImSchV**) für den Straßen- und
Straßenbahnverkehr sowie eine Betrachtung der schall-
technischen Auswirkungen von durch den Bebauungsplan
induzierten Verkehrsverlagerungen

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
1 Sachverhalt und Aufgabenstellung	6
2 Bearbeitungsgrundlagen	7
2.1 Gesetze, Normen und Richtlinien	7
2.2 Planunterlagen und projektspezifische Informationen	8
3 Anforderungen an den Schallschutz	9
3.1 Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV	9
3.2 Lärmvorsorgemaßnahmen	12
3.3 Gesamtlärmsituation	13
4 Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise	14
5 Untersuchungsergebnisse	16
5.1 Emissionen	16
5.1.1 Straßenverkehr	16
5.1.2 Straßenbahnverkehr	18
5.2 Immissionen – Beurteilung nach 16. BImSchV	21
5.2.1 Straßenverkehr	21
5.2.2 Straßenbahnverkehr	21
5.3 Lärmvorsorgemaßnahmen	22
5.4 Gesamtlärmsituation	23
6 Bewertung von Verkehrsverlagerungen	25
7 Abschließende Bemerkungen	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 (1) der 16. BImSchV /2/ 11

Anhänge

Anhang 1	Übersichtslageplan
Anhang 2	Geräuschemissionen
Anhang 3	Geräuschimmissionen
Anhang 4	Gesamtlärmsituation

Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BVerwG	Bundes-Verwaltungsgericht
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
D_{Br}	Korrekturwert für den Einfluss von Brücken [dB]
D_{Fb}	Korrekturwert für unterschiedliche Fahrbahnarten [dB]
D_{Fz}	Korrekturwert für unterschiedliche Fahrzeugarten [dB]
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h]
ΔL	Pegeldifferenz [dB(A)]
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
IGW	Immissionsgrenzwert [dB(A)]
$L_{m,E}$	Emissionspegel [dB(A)]
L_r	Beurteilungspegel [dB(A)]
MI	Mischgebiet
MIV	motorisierten Individualverkehr
MK	Kerngebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
p	Anteil scheibengebremster Fahrzeuge [%]
S	Schienenbonus [-5 dB(A)]
SO	Sondergebiet
v_{max}	maximal mögliche Geschwindigkeit [km/h]
WA	Allgemeine Wohngebiete gemäß BauNVO
WB	Besondere Wohngebiete gemäß BauNVO

Zusammenfassung

Im Zuge des Ausbaus der Bahnhofstraße in der Landeshauptstadt Mainz wurde untersucht, ob aus den geplanten erheblichen baulichen Eingriffen Immissionskonflikte resultieren können. Hierbei war zunächst zu prüfen, ob durch eine Verschiebung der Fahrbahn- bzw. Gleisachsen der Sachverhalt einer **wesentlichen Änderung** gemäß den Definitionen der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**) gegeben ist und ob an den betroffenen Objekten Überschreitungen der maßgebenden Immissionsgrenzwerte auftreten können.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ❑ Durch die Umbaumaßnahme ergeben sich aus dem Schienenverkehr an dem Gebäude Bahnhofstraße 15 (**IP 3**) Pegelerhöhungen, die den Sachverhalt der wesentlichen Änderung im Sinne der **16. BImSchV** auslösen. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte werden an diesem Gebäude überschritten. Für dieses Gebäude resultiert somit ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach.
- ❑ Aus dem Straßenverkehr resultieren an **keinem** Gebäude Pegelerhöhungen, somit ergeben sich aus dem Straßenverkehr keine Ansprüche auf Lärmvorsorge.
- ❑ Unter Berücksichtigung des Angemessenheitsgrundsatzes in **§ 41 (2) BImSchG** werden für das anspruchsberechtigte Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.
- ❑ Die Überprüfung der Gesamtverkehrslärmsituation ergab, dass sich durch die Verschiebung der entsprechenden Fahrbahn- und Gleisachsen **keine Erhöhung** der Gesamtlärmbelastung einstellen wird. Mögliche verkehrslärmbedingte Gesundheitsgefahren infolge der geplanten Baumaßnahme können demnach ausgeschlossen werden.
- ❑ Infolge der Sperrung der Bahnhofstraße für den motorisierten Individualverkehr ergeben sich keine Verkehrsverlagerungen, die zu einer Pegelerhöhung bezüglich der Verkehrslärmimmissionen von mehr als **1 dB(A)** führen würden.

1 Sachverhalt und Aufgabenstellung

Die Landeshauptstadt Mainz betreibt die Aufstellung des Bebauungsplans "Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)". Der Straßenraum soll im beplanten Abschnitt neu geordnet werden. Dabei wird der Schienenweg der Straßenbahn seitlich um wenige Meter gegenüber der heutigen Situation verschoben. Neben der Straßenbahn wird die Strecke auch von Bussen der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) befahren. So wird in diesem Zusammenhang auch die Fahrbahn gegenüber der heutigen Situation verschoben.

Gemäß **§ 41 (1)** des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**BImSchG**) /1/ ist beim Neubau sowie der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass durch den zukünftigen Betrieb des Verkehrsweges keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Schallimmissionen zählen gemäß **§ 3 BImSchG** je nach Stärke und Wahrnehmbarkeit zu den Immissionen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und Nachbarschaft hervorrufen können.

Eine Konkretisierung der im Bundes-Immissionsschutzgesetz genannten unbestimmten Rechtsbegriffe wurde vom Gesetzgeber in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – **16. BImSchV**) /2/ vorgenommen. Hierin werden Immissionsgrenzwerte genannt, bei deren Einhaltung davon ausgegangen werden kann, dass die Verkehrslärmimmissionen des neuen oder wesentlich geänderten Verkehrsweges nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen. Soweit im Umfeld von Neubaumaßnahmen oder im Falle einer wesentlichen Änderung Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte festgestellt werden, sind geeignete Schallschutzmaßnahmen aktiver und / oder passiver Art zu dimensionieren.

Die Verschwenkung von Gleisen und Fahrbahnen stellt einen **erheblichen baulichen Eingriff** in einen bestehenden Verkehrsweg dar. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung ist daher zu prüfen, ob dieser Eingriff zu einer **wesentlichen Änderung** entsprechend den Definitionen in **§ 1 (2)** der **16. BImSchV** führen wird. Ist dies der Fall, so ist zu untersuchen, ob und ggf. in welchem Umfang sich hieraus Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen an den umliegenden schutzwürdigen Nutzungen ergeben können.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung werden die betriebsbedingten Immissionen für den Straßen- und Straßenbahnverkehr überprüft.

Zusätzlich ist zu klären, welche Auswirkungen das Planvorhaben auf das Schutzgut „Mensch“ hat. Hierbei ist unter anderem zu berücksichtigen, welche Geräuscheinwirkungen aus Verkehrslärm zukünftig an schutzwürdigen Nutzungen zu verzeichnen sind. Dabei werden ergänzend für eine Beurteilung der Auswirkungen des Projektes auf das Schutzgut „Mensch“ die **Änderungen** der Verkehrslärmimmissionen als Beurteilungsgrundlage herangezogen. Zur Klärung des Sachverhalts werden die Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm im **Nullfall**, das heißt ohne Umsetzung des Planvorhabens, und im **Planfall**, das heißt nach Realisierung des Projektes, im Einwirkungsbereich des Vorhabens ermittelt und beurteilt.

Da die Bahnhofstraße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden soll und neben dem Öffentlichen Personennahverkehr nur noch Anliegerverkehre gestattet sind, ist zusätzlich zu klären, wie sich die Verkehrsverlagerungen auf die Schallimmissionen im Untersuchungsgebiet auswirken.

2 Bearbeitungsgrundlagen

2.1 Gesetze, Normen und Richtlinien

Der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung liegen die folgenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Regelwerke zu Grunde:

- /1/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung
- /2/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)

- /3/ Anlage 2 (zu § 4) der 16. BImSchV: Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), gültig ab 01. Januar 2015
- /4/ Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569)
- /5/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90, Ausgabe 1990, eingeführt durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr vom 10.04.1990, StB 11/14.86.22-01/25 Va 90
- /6/ 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 in ihrer berichtigten Fassung vom 16. Mai 1997

2.2 Planunterlagen und projektspezifische Informationen

Zur Bearbeitung wurden die nachfolgenden Planunterlagen, Schriftsätze und sonstigen Informationen herangezogen:

- /7/ Bebauungsplanentwurf “Straßenbahntrasse Bahnhofstraße (A 265)”, Landeshauptstadt Mainz, Stadtplanungsamt, Stand: 03.2014
- /8/ Streckenbelastungen der Straßenbahnen am Münsterplatz, Prognose 2025, Mainzer Verkehrsgesellschaft 08.2014
- /9/ Verkehrsbelastungen Juli 2014 vom Münsterplatz, Alicenplatz und des Knotens Große Bleiche / Gärtnerstraße / Umbach, bereitgestellt von der Landeshauptstadt Mainz, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen 08.2014
- /10/ Bebauungspläne der Landeshauptstadt Mainz, Internetangebot der Stadt Mainz <http://www.mainz.de/WGAPublisher/online/html/default/bebauungsplaene> Stand: 07. 2014

3 Anforderungen an den Schallschutz

Unter schädlichen Umwelteinwirkungen versteht man gemäß **§ 3** des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**BImSchG**) /1/ Immissionen, die durch Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Hierzu zählen Geräusche, Erschütterungen, Luftverunreinigungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen, die insbesondere auf den Menschen, aber auch auf Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirken können.

Gemäß **§ 41 (1) BImSchG** ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen- oder Schienenverkehrswegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach **§ 41 (2) BImSchG** kann von diesem Grundsatz abgewichen werden, falls die Kosten von Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Basierend auf **§ 43 BImSchG** wurde vom Gesetzgeber eine Konkretisierung dieser unbestimmten Rechtsbegriffe in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – **16. BImSchV**) /2/ vorgenommen. Diese ist dann anzuwenden, wenn ein Verkehrsweg neu gebaut oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff **wesentlich geändert** wird.

3.1 Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – **16. BImSchV**) /2/ gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist unter anderem beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass der aus dem zukünftigen Betrieb resultierende Beurteilungspegel den jeweils gültigen der in

Tabelle 1 genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Eine Änderung ist gemäß **§ 1 (2) Nr. 1** der **16. BImSchV** wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein Schienenverkehrsweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird.

Bei anderen erheblichen baulichen Eingriffen ist die vorhabenbedingte Erhöhung der Verkehrslärmbelastung die für die Beurteilung maßgebende Größe: Eine Änderung ist gemäß **§ 1 (2) Nr. 2** der **16. BImSchV** auch dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, oder
- auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, oder
- von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird, dies gilt jedoch nicht in Gewerbegebieten.

Im Umfeld von Neubaumaßnahmen und dort, wo ein erheblicher baulicher Eingriff zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der **16. BImSchV** führt, ist zu prüfen, ob die in **§ 2 (1)** der **16. BImSchV** genannten Immissionsgrenzwerte eingehalten oder unterschritten werden. Die Höhe der Immissionsgrenzwerte ist dabei abhängig vom jeweiligen Beurteilungszeitraum (Tag bzw. Nacht) und von der Art der baulichen Nutzung der Siedlungsflächen und baulichen Anlagen.

Tabelle 1 Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 (1) der 16. BImSchV /2/

Zeile	Anlagen und Gebiete	Immissionsgrenzwerte [dB(A)]	
		Tag ¹	Nacht ²
1	Krankenhäuser Schulen Kurheime Altenheime	57	47 ³
2	Reine Wohngebiete Allgemeine Wohngebiete Kleinsiedlungsgebiete	59	49
3	Kerngebiete Dorfgebiete Mischgebiete	64	54
4	Gewerbegebiete	69	59

¹ 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr

² 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr

³ Der Nachtwert gilt nicht für Schulen, sondern nur für Krankenhäuser, Kur- und Altenheime.

Die Art der in **Tabelle 1** bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach **Tabelle 1** entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die Art der baulichen Nutzung von Siedlungsflächen im Umfeld des baulich zu ändernden Streckenabschnitts ist in **Anhang 1** farbig gekennzeichnet. Sie wurde größtenteils den Bebauungsplänen entnommen. Gebiete, für die keine Bebauungspläne vorliegen, wurden gemäß ihrer tatsächlichen Nutzung eingestuft.

Die umliegende schutzwürdige Bebauung im Bereich des Planvorhabens befindet sich westlich der Hinteren Bleiche in einem Besonderen Wohngebiet (**WB**). Dieses Gebiet wird hinsichtlich seiner Schutzwürdigkeit nach **Tabelle 1** Zeile 2 eingestuft. Zwischen Hintere Bleiche und Mittlere Bleiche liegt das ehemalige Postareal in einem Kerngebiet (**MK**), während südlich davon ein Sondernutzungsgebiet (**SO**) ausgewiesen ist, in dem die Sparkasse Mainz angesiedelt ist. Dieses Gebiet wird aufgrund seiner Nutzung entsprechend eines Mischgebiets beurteilt. Östlich des Münsterplatzes be-

finden sich Mischgebiete (**MI**). Sämtliche Gebäude sind in Massivbauweise errichtet und haben mehr als 2 Vollgeschosse.

3.2 Lärmvorsorgemaßnahmen

Um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**) als Zielvorgabe des **§ 41 BImSchG** zu gewährleisten, sind bei einer Überschreitung der Grenzwerte Schallschutzmaßnahmen erforderlich. **Aktiver** Schallschutz umfasst alle Vorkehrungen an einem Verkehrsweg, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emissionen) und auf seinem Ausbreitungsweg führen. Dies hat zwangsläufig eine Verminderung des Beurteilungspegels zur Folge. Verbleiben trotz aktiver Maßnahmen Restkonflikte, so besteht für die betroffenen Gebäude ein Anspruch auf passive Maßnahmen dem Grunde nach. **Passiver** Schallschutz umfasst alle baulichen Veränderungen an vom Schienenverkehrslärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Geräuscheinwirkungen (Immissionen) beim Aufenthalt innerhalb der Gebäude.

Grundsätzlich ist durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Ein Anspruch auf aktiven Schallschutz besteht jedoch gemäß **§ 41 (2) BImSchG** nur dann und insoweit, als die Kosten der Maßnahmen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Verbleiben trotz aktiver Maßnahmen Restkonflikte, so besteht für die betroffenen Gebäude ein Anspruch auf passive Maßnahmen dem Grunde nach. **Passiver** Schallschutz umfasst alle baulichen Veränderungen an vom Schienenverkehrslärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Geräuscheinwirkungen (Immissionen), insbesondere innerhalb der Gebäude. Für die betroffenen Gebäude besteht zunächst ein Anspruch dem Grunde nach. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen werden im Nachgang zum Bebauungsplanverfahren objektbezogen für alle schutzbedürftigen Räume festgelegt. Als gesetzliche Grundlage ist die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (**24. BImSchV**) /6/ heranzuziehen.

3.3 Gesamtlärmsituation

Die Verkehrslärmerhöhung, die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entsteht, darf der Rechtsprechung des Bundes-Verwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 9.95) zufolge zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Bereits in früheren Entscheidungen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979, 4 C 10.77) wurde ausgeführt, dass bei einer beträchtlichen Vorbelastung durchaus eine besondere Empfindlichkeit gegenüber weiteren Erhöhungen bestehen könne. Allerdings wird dabei vorausgesetzt, dass die Wahrnehmungsschwelle überschritten ist: Erst dann, wenn die Erhöhung der Immissionen wahrnehmbar sei, könne sich die Frage stellen, ob eine zu vermeidende bzw. ausgleichsbedürftige Belastung vorliegt. Nach allgemeiner Auffassung werden Schallpegelreduzierungen bzw. -erhöhungen um 3 dB(A) als Veränderung der Geräuschbelastung gerade wahrgenommen.

Bei einer hohen Vorbelastung bedürfe es allerdings der Prüfung, ob die Wahrnehmungsschwelle anzupassen sei. So könne gegebenenfalls Anlass bestehen, bei besonders hohen Vorbelastungen die Wahrnehmungsschwelle – insoweit einzelfallbezogen – herabzusetzen (BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, 7 A 14.09). Die schutzmindernde Wirkung der Vorbelastung findet nach der Rechtsprechung allerdings dort ihre Grenze, wo bereits die Vorbelastung die Schwelle zur Gesundheitsverletzung überschreitet. In diesem Fall seien nicht „wegen“, sondern „aus Anlass“ der Ausbaumaßnahmen Schutzvorkehrungen geboten. Auf die Wahrnehmbarkeitsschwelle könne es nicht mehr ankommen.

Ein Schwellenwert, ab dem eine Gesundheitsverletzung nicht auszuschließen ist, wurde juristisch jedoch bisher nicht eindeutig festgelegt. In einem weiteren Urteil (BVerwG, Urteil vom 23.04.1997 – 11 A 17/96) werden die Auswirkungen verschiedener Außen- und Innenpegel diskutiert. Es wird festgestellt, dass ein Außenpegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zwar kritisch betrachtet werden müsse, jedoch noch keine Gesundheitsgefährdung darstelle.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass beim Überschreiten dieser Werte notwendig mit einer Gesundheitsgefährdung gerechnet werden muss. Weiterhin wird ausgeführt, dass der Innenraumpegel, das heißt die Belastung „am Ohr des Schläfers“ die für den Gesundheitsaspekt entscheidende Größe ist. Durch umfangreiche Schlafuntersuchungen ist festgestellt wor-

den, dass selbst bei Maximalpegeln oberhalb von 40 dB(A) und einem äquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) ein ungestörter Nachtschlaf noch möglich ist. Die Werte sollten jedoch nicht erheblich überschritten werden.

Für die Frage einer möglichen Gesundheitsgefahr durch Verkehrslärm wird in der Rechtsprechung derzeit eine Bandbreite von immerhin 5 dB(A) bei

- 70 ... 75 dB(A)** tagsüber und
- 60 ... 65 dB(A)** nachts

diskutiert, innerhalb der der Bereich der Gesundheitsgefährdung beginnen könnte. Bislang wurden jedoch weder durch den dazu primär berufenen Gesetzgeber noch durch die Verwaltungsgerichte exakte Grenzen festgelegt. Auch die fachwissenschaftliche Diskussion zu diesem Punkt ist im Fluss und keineswegs abgeschlossen. Gesicherte Erkenntnisse für den Beginn einer Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm gibt es daher nicht, allenfalls jenseits der oben angegebenen Spanne.

Grundsätzlich stellt sich die Frage nach einer möglichen Gesundheitsgefahr durch ein Vorhaben nur dann, wenn durch das Planvorhaben selbst eine **Zusatzbelastung** hervorgerufen wird. Sofern die Gesamtlärmsituation nach Realisierung der Baumaßnahmen unverändert bleibt oder gar eine Entlastung hervorgerufen wird, ist eine möglicherweise bereits durch die bestehende Lärmbelastung gegebene Gesundheitsgefahr nicht Verfahrensgegenstand.

4 Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise

Die für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen speziell zur Erstellung der Berechnungsverfahren durchgeführten Einzelmessungen. Dabei werden verschiedene Einflüsse, wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt.

Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie z. B. von Witterungsverhältnissen und von betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Messungen unter denen von Berechnungen liegen. Die Berechnung erfolgt somit grundsätzlich zu Gunsten der Lärmbetroffenen.

Für die Ausbreitungsberechnungen bei Schienenverkehrswegen wird die vom Gesetzgeber zwingend zur Anwendung vorgegebene Richtlinie zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege **Schall 03** /3/ herangezogen. Das Regelwerk **Schall 03** dient zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen in der Umgebung von Bahnanlagen sowohl nach Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (**EBO**) als auch gemäß Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (**BOStrab**) /2/. Das Regelwerk ist als Anlage 2 zu § 4 Bestandteil der **16. BImSchV**.

Ausgangspunkt der schalltechnischen Betrachtungen ist die Erstellung eines digitalen Schallquellen- und Ausbreitungsmodells, in das die vorhandenen und geplanten Verkehrswege als Linienschallquellen lage- und höhenrichtig aufgenommen werden. Des Weiteren wird im Modell die für die Schallausbreitung relevante Bebauung erfasst.

An allen Gebäuden, die an den der Baumaßnahme zugewandten Fassaden schutzwürdige Nutzungen (zum Beispiel Wohnnutzungen, Büronutzungen) aufweisen, werden Immissionsaufpunkte für sämtliche tatsächlich vorhandenen Geschossebenen festgelegt. In Einzelpunkt-berechnungen wird dann der Beurteilungspegel getrennt für den Tagzeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) bestimmt.

Der Untersuchungsraum mit den verschiedenen Linienschallquellen im Nullfall und im Planfall, den Planungsgrenzen sowie mit allen relevanten Immissionsorten innerhalb des Planungsabschnitts ist im Übersichtslageplan in **Anhang 1** dargestellt.

Die Berechnungsergebnisse zur Beurteilung nach **16. BImSchV** sind in tabellarischer Form in **Anhang 3** ausgewiesen. Die Tabellen enthalten neben einer Information zum Immissionsort eine Aussage zur Art der baulichen Nutzung sowie zu den für Tag- und Nachtzeitraum gültigen Immissionsgrenzwerten (**IGW**). Des Weiteren sind die Beurteilungspegel

L_r in allen Geschossen sowohl für den Nullfall als auch für den Planfall, Pegeldifferenzen sowie gegebenenfalls Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen.

Im Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juli 2013 wurde der Entfall des Schienenbonus für Planfeststellungsverfahren, die nach dem 01. Januar 2015 eingeleitet bzw. bekannt gemacht wurden, eingeführt. Für Straßenbahnen gilt dies erst ab dem 01. Januar 2019. Gemäß **§ 43 (1) BImSchG** /1/ ist demnach bei der Berechnung des Beurteilungspegels von Schienenbahnen, die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (**BOStrab**) /4/ unterliegen, ein Abschlag in Höhe von

$$S = - 5 \text{ dB(A)}$$

vorzunehmen.

5 Untersuchungsergebnisse

5.1 Emissionen

5.1.1 Straßenverkehr

Der Emissionspegel eines Straßenverkehrsweges oder eines Fahrstreifens kennzeichnet den Mittelungspegel in einem Abstand von 25 m zur Achse bei freier Schallausbreitung mit einer mittleren Höhe von 2,25 m. Die Ermittlung des Emissionspegels erfolgt getrennt für den Tag- und Nachtzeitraum nach den Vorgaben der **RLS-90** /5/. Die wesentlichen Parameter für die Emissionsberechnung bei Straßenverkehrswegen sind das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (**DTV**), die maßgebenden Schwerverkehrsanteile, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Art der Fahrbahndeckschicht.

Die Verkehrsdaten wurden einer aktuellen Verkehrszählung vom Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Mainz /9/ am Alicenplatz und Münsterplatz aus dem Jahre 2014 entnommen. Dies führt zu folgenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV):

- | | |
|--|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Bahnhofstraße | DTV = 2.550 Kfz/24 h |
| <input type="checkbox"/> Parcusstraße | DTV = 30.100 Kfz/24 h |

- | | |
|--|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> Binger Straße | DTV = 18.850 Kfz/24 h |
| <input type="checkbox"/> Große Bleiche | DTV = 17.950 Kfz/24 h |
| <input type="checkbox"/> Schillerstraße | DTV = 3.900 Kfz/24 h |
| <input type="checkbox"/> Bilhildisstraße | DTV = 3.300 Kfz/24 h |

Die maßgebende stündliche Verkehrsstärke wird entsprechend den Anhaltswerten für Gemeindeverbindungsstraßen bzw. Gemeindestraßen aus Tabelle 3 der **RLS-90** /5/ mit

$$M_{\text{tags}} = 0,06 \text{ DTV}$$

$$M_{\text{nachts}} = 0,011 \text{ bzw. } 0,008 \text{ DTV}$$

festgelegt. Der Schwerverkehrsanteil wird in der Bahnhofstraße vom Busverkehr dominiert und beträgt in Fahrtrichtung Schillerplatz bzw. Bahnhof

$$p = 45 \% \text{ bzw. } 100 \%$$

In den übrigen Straßen /-abschnitten liegt er zwischen

$$p = 2 \% \dots 3 \%$$

Bei der Straßenoberfläche wurde von einem herkömmlichen Belag in Form eines nicht geriffelten Gussasphaltes, Asphaltbetons oder Splittmastixasphalts mit

$$D_{\text{Stro}} = 0 \text{ dB(A)}$$

ausgegangen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt

$$v = 50 \text{ km/h.}$$

Die Bahnhofstraße wird zukünftig für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt werden. Somit verkehrt in der Bahnhofstraße nur noch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Anliegerverkehre.

Die Verkehrsbelastung in der Bahnhofstraße zwischen Parcusstraße und Münsterplatz ergibt sich dann im Planfall zu:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Bahnhofstraße | DTV _{Planfall} = 1.500 Kfz/24 h. |
|--|---|

Daraus folgt, dass durch die Sperrung rd. 1.000 Kfz/24 h verdrängt und somit auf andere Straßenabschnitte verlagert werden. Da die Verkehrsbeziehungen, d.h. die Quellen und Ziele dieser Verkehre vielfältig

sind, wird sich der Verkehr gleichmäßig auf das umgebende Straßennetz verteilen. Dies bedeutet, dass eine eventuelle Erhöhung der Verkehrsbelastung von untergeordneter Bedeutung ist. Somit wird im Planfall mit den gleichen Verkehrsbelastungen gerechnet wie im Nullfall mit Ausnahme der Bahnhofstraße.

Alle der Berechnung zu Grunde gelegten Betriebsparameter für die Straßenverkehrswege sind in **Anhang 2.1** zusammengefasst.

Der Streckenabschnitt zwischen Bahnhof und Münsterplatz verläuft zwischen verhältnismäßig eng gegenüberstehenden Häuserzeilen mit fünf Geschossen. Gemäß **RLS-90 /5/** ist für Straßen zwischen parallelen, weitgehend geschlossenen Häuserzeilen ein Korrekturwert zur Berücksichtigung von Mehrfachreflexionen anzuwenden. Entsprechend der hier gegebenen Abstände der Häuserzeilen und Gebäudehöhen werden Mehrfachreflexionen daher mit einem Zuschlag

$$D_{\text{refl}} = 3,2 \text{ dB}$$

berücksichtigt.

In der Parcusstraße ist der Abstand zwischen den Häuserzeilen größer als in der Bahnhofstraße. Daher ergibt sich für die Parcusstraße ein Zuschlag von

$$D_{\text{refl}} = 2,7 \text{ dB.}$$

5.1.2 Straßenbahnverkehr

Wesentliche Parameter für die Emissionsberechnung von Schienenwegen sind neben der Anzahl von Zugbewegungen die Fahrzeugkategorie der einzelnen Zugelemente mit Angabe der Achsen pro Fahrzeug und die Anzahl der Fahrzeuge je Kategorie sowie die fahrzeugbedingte Höchstgeschwindigkeit bzw. die zulässige Streckengeschwindigkeit und die Art des Fahrweges.

Auf der Grundlage der Prognosedaten erfolgt die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Vorgaben der **Schall 03-2012 /3/** in folgenden Schritten:

- Aufteilung der zu betrachtenden Bahnstrecke in einzelne Gleise und Abschnitte u. a. mit gleicher Verkehrszusammensetzung,

gleicher Geschwindigkeit, gleicher Fahrbahnart und gleichem Fahrflächenzustand nach **Schall 03**, Nummer 3.1;

- ❑ ausgehend von den Mengen je Stunde n_{Fz} aller Arten **Fz** von Fahrzeugeinheiten, Berechnung der längenbezogenen bzw. flächenbezogenen Pegel der Schalleistung in Oktavbändern, getrennt für jeden Abschnitt einer Strecke nach Nummer 3.2;
- ❑ Zerlegung der Abschnitte in Teilstücke k_s bzw. Zerlegung der Flächen in Teilflächen k_f zur Bildung von Punktschallquellen mit zugeordnetem Pegel der Schalleistung unter Berücksichtigung der Richtwirkung und der Abstrahlcharakteristik nach **Schall 03**, Nummer 3.4 und 3.5;
- ❑ Berechnung der Schallemissionen von Eisenbahnen nach **Schall 03**, Nummer 4 und Beiblatt 1 bzw. Beiblatt 3;
- ❑ Berechnung der Schallimmission durch Ausbreitungsrechnung nach **Schall 03**, Nummer 6;
- ❑ Zusammenfassung der Schallimmissionsanteile am Immissionsort nach **Schall 03**, Nummer 7;
- ❑ Bildung des Beurteilungspegels für die maßgeblichen Beurteilungszeiträume nach **Schall 03**, Nummer 8.

Der Knoten Münsterplatz wird von den insgesamt 3 in Mainz verkehrenden Straßenbahnlinien (Linien 50, 51 und 52) angedient. Die geplante Linie 53 (Mainzelbahn) verkehrt nicht zum Münsterplatz. Die Streckenbelastungsangaben wurden seitens der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) /8/ übermittelt und ergeben sich für die Prognose zu

$$n_{\text{Tag/Nacht}} = 411 / 61 \text{ Zügen.}$$

Es werden Fahrzeugtypen der Baureihen V6ER, N6 und M8C mit 6 bzw. 8 Achsen und Fahrzeuglängen von

$$l = 25 \dots 30 \text{ m}$$

eingesetzt. Da das genaue Mischungsverhältnis wechseln kann, wird im Sinne einer oberen Abschätzung bei allen Fahrten von einer maximalen Fahrzeuglänge von

$l = 30 \text{ m}$

ausgegangen.

Gemäß **Schall 03**, Abschnitt 5.3.2 ist zusätzlich zur anzusetzenden Geschwindigkeit der Pegel der längenbezogenen Schalleistung von Rollgeräuschen in Radien unter 200 m um

$K = 4 \text{ dB}$

zu erhöhen, sofern keine wirksamen Schallminderungsmaßnahmen zur Reduzierung der Kurvengeräusche getroffen werden.

Als technische Maßnahmen, mit denen Quietschgeräusche vermieden werden können, eignen sich Schienenkopfbetzungs- oder Schienenschmieranlagen. Durch den Auftrag des Benetzungs- oder Schmiermittels können dabei die Querreibungskräfte beim Befahren von engen Kurven herabgesetzt werden. Solche Radien, bei denen Quietschgeräusche auftreten können, sind lediglich im Bereich des Münsterplatzes vorhanden. Falls es dort zu Quietschgeräuschen kommt, wird der Vorhabenträger dort den Einbau einer Benetzungs- oder Schmieranlage vorsehen. Daher kommt der Korrekturwert **K** nicht zum Ansatz.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im untersuchten Streckenabschnitt

$v = 50 \text{ km/h.}$

Sowohl im Nullfall als auch im Planfall ist von einem geschlossenen Oberbau auszugehen. Hierfür wurde gemäß **Schall 03-2012** die Oberbauart „Straßenbündiger Bahnkörper und feste Fahrbahn“ in Ansatz gebracht.

Die Emissionsermittlung ist in **Anhang 2.2** dokumentiert.

Da sich aus der geplanten Gleislage- und Fahrbahnverschwenkung keinerlei Einflüsse auf das Verkehrsaufkommen und alle weiteren für die Emissionsberechnung relevanten Parameter ergeben, können die oben ausgewiesenen Emissionspegel sowohl im Nullfall als auch im Planfall zugrunde gelegt werden.

5.2 Immissionen – Beurteilung nach 16. BImSchV

5.2.1 Straßenverkehr

Im Zusammenhang mit den Planungen für die Bahnhofstraße wurde zunächst geprüft, ob und falls ja, in welchem Umfang Immissionskonflikte aus betriebsbedingtem Straßenverkehrslärm zu erwarten sind.

Die Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr wurden für alle in **Anhang 1** gekennzeichneten Gebäude ermittelt. Die Berechnungsergebnisse sind in tabellarischer Form in **Anhang 3.1** dokumentiert. Hierin wird der Beurteilungspegel im Planfall (mit Fahrbahnverschwenkung) dem Beurteilungspegel im Nullfall (ohne Fahrbahnverschwenkung) gegenübergestellt und geprüft, ob aus dem baulichen Eingriff in den Straßenverkehrsweg immissionsseitig der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung gemäß den Definitionen in **§ 1 (2) der 16. BImSchV** resultiert. In den beiden vorletzten Spalten werden, soweit dies gegeben ist, Überschreitungen der gültigen Immissionsgrenzwerte ausgewiesen.

Die Berechnungen führen zu dem Ergebnis, dass sich an **keinem** Gebäude eine Erhöhung des Beurteilungspegels im Planfall gegenüber dem Nullfall ergibt.

Somit ist der Sachverhalt der wesentlichen Änderung **nicht** gegeben, die Baumaßnahme fällt bezüglich der Straßenverkehrslärmimmissionen nicht in den Anwendungsbereich der **16. BImSchV**.

5.2.2 Straßenbahnverkehr

Die Beurteilungspegel aus dem Straßenbahnverkehr wurden ebenfalls für alle in **Anhang 1** gekennzeichneten Gebäude ermittelt. Die Berechnungsergebnisse sind in tabellarischer Form in **Anhang 3.2** dokumentiert.

Auch für den Straßenbahnverkehr ist zunächst zu überprüfen, ob der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung vorliegt.

Infolge der Gleisverschwenkungen sind an den untersuchten Immissionsorten Pegelerhöhungen um bis zu

$$\Delta L_{r, \text{Tag/Nacht}} = + 1,1 / + 1,1 \text{ dB(A)}$$

am Tag / in der Nacht an den Gebäuden Bahnhofstraße 13 (**IP 7**), Bahnhofstraße 11 (**IP 10**), Bahnhofstraße 9 (**IP 12**) und Bahnhofstraße 5 (**IP 17**) zu erwarten. Somit greift das Kriterium von einer Steigerung von 3 dB(A) für den Sachverhalt einer wesentlichen Änderung bei keinem Gebäude.

In einem 2. Schritt ist zu überprüfen, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel auf den oder oberhalb des Schwellenwertes von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die höchsten Beurteilungspegel sind am Gebäude Bahnhofstraße 15 (**IP 3**) mit

$$L_{r,Tag/Nacht} = 64,4 / 59,2 \text{ dB(A)}$$

zu verzeichnen. Dieser Beurteilungspegel liegt über dem Schwellenwert von 60 dB(A) in der Nacht in Verbindung mit einer Pegelerhöhung. Hierbei ist zu beachten, dass gemäß **16. BImSchV** die Gesamtbeurteilungspegel auf ganze dB(A) **aufzurunden** sind. Außerdem ist auch die Differenz der Beurteilungspegel zwischen Nullfall und Planfall **aufzurunden**. Da sich an dem vorliegenden Gebäude der Beurteilungspegel um 0,1 dB(A) erhöht, entspricht dies einer Erhöhung um gerundet 1 dB(A). Der oben genannte Beurteilungspegel von 59,2 dB(A) entspricht gemäß den Vorgaben der **16. BImSchV** einem gerundeten Beurteilungspegel von 60 dB(A). Somit besteht für dieses Gebäude der Sachverhalt der wesentlichen Änderung und damit verbunden ein **Anspruch auf Lärmvorsorge** dem Grunde nach.

An allen anderen Gebäuden ist dieser Sachverhalt nicht gegeben. Somit besteht für **kein weiteres Gebäude** ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

5.3 Lärmvorsorgemaßnahmen

Gemäß **Abschnitt 5.2.2** ergibt sich ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach für **1 Gebäude**.

Grundsätzlich ist durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Ein Anspruch auf aktiven Schallschutz besteht jedoch gemäß **§ 41 (2) BImSchG** nur dann und insoweit, als die Kosten der Maßnahmen nicht außer Verhältnis zum

angestrebten Schutzzweck stehen oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

In innerstädtischen Lagen können als aktive Schutzmaßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg die Verwendung emissionsärmerer Oberbauformen, z. B. ein Rasenbahnkörper oder ggf. der Bau von Schallschutzwänden in Frage kommen, sofern es sich um einen besonderen Bahnkörper handelt.

Ein weiterführender aktiver Schallschutz, das heißt eine Abschirmung des Verkehrslärms zum Beispiel durch Schallschutzwände, ist im Bereich von Straßenbahnstrecken bzw. Straßen im Stadtbereich nicht optimal anzuwenden. Zum einen ist aufgrund der eng zu den Gleisen bzw. Straßen stehenden Bebauung die abschirmende Wirkung in den Obergeschossen der schutzwürdigen Nutzungen stark eingeschränkt. Zum anderen ist eine durchgängige Anordnung von Schallschutzwänden aufgrund kreuzender Straßen und Fußgängerüberwege kaum möglich. Des Weiteren muss die Zugänglichkeit zu den Grundstücken und Gebäuden vom Straßenverkehrsraum aus erhalten bleiben.

Da es sich darüber hinaus im vorliegenden Fall lediglich um ein betroffenes Gebäude handelt, kann im Hinblick auf **§ 41 (2) BImSchG** somit auf die Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster und / oder Schallschutzlüftungen) verwiesen werden. Der Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen wird zunächst **dem Grunde nach** festgestellt. Er besteht für das Objekt:

□ Bahnhofstraße 15 EG

Die Bemessung der konkret erforderlichen baulichen Schutzvorkehrungen zur Gewährleistung angemessener Innenraumpegel erfolgt objektbezogen auf der Grundlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (**24. BImSchV**) /6/ nach dem Beschluss des Bebauungsplans.

5.4 Gesamtlärmsituation

Für die Beurteilung der Gesamtlärmsituation werden alle Verkehrslärmquellen, die mit den Umbaumaßnahmen in der Bahnhofstraße in einem kausalen Zusammenhang stehen, zusammen betrachtet.

Im Hinblick auf eine Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann, wird geprüft, ob das Planvorhaben zu einer bedenklichen oder kritischen Zusatzbelastung führen kann. Sofern die Beurteilungspegel die untere Grenze des in der Rechtsprechung bezüglich einer Gesundheitsgefahr genannten Intervalls

$$L_{r, \text{Tag/Nacht}} \leq 70 / 60 \text{ dB(A)}$$

tags bzw. nachts unterschreiten **oder** durch das Planvorhaben eine Entlastung von Verkehrslärm hervorgerufen wird, ist dies grundsätzlich als **unbedenklich** zu bewerten. Eine Überschreitung der oben genannten Werte in Verbindung mit einer Zusatzbelastung wird als **bedenklich** eingestuft. Sofern die Beurteilungspegel mehr als

$$L_{r, \text{Tag/Nacht}} > 75 / 65 \text{ dB(A)}$$

tags bzw. nachts betragen und gegenüber dem Nullfall ansteigen, ist dies als **kritisch** anzusehen. Besonders kritisch stellt sich eine Zusatzbelastung

$$\Delta L_r > 2 \text{ dB(A)}$$

bei Beurteilungspegeln oberhalb von 75 / 65 dB(A) dar.

Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen zum Straßen- und Schienenverkehr sind für den für den Nullfall und Planfall in **Anhang 4** tabellarisch gegenübergestellt.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Wesentlichen an den berechneten Gebäuden Mittelungspegel von mehr als **60 dB(A)** in der Nacht und mehr als **70 dB(A)** am Tag zu erwarten sind. Ursächlich für diese hohen Belastungen sind sowohl die hohen Busverkehrsmengen in der Bahnhofstraße als auch die hohen Verkehrsmengen des Gesamtverkehrs in der Parcusstraße und der Binger Straße.

Beurteilungspegel von

$$L_{r, \text{Tag/Nacht}} > 75 / 65 \text{ dB(A)}$$

am Tag bzw. in der Nacht werden insbesondere an Gebäuden im Einwirkungsbereich der Parcusstraße und auch der Bahnhofstraße ausgewiesen.

Jedoch werden an keinem Gebäude im Planfall Zusatzbelastungen gegenüber dem Nullfall prognostiziert. Demzufolge ist die Situation an allen Gebäuden als unbedenklich zu bewerten.

6 Bewertung von Verkehrsverlagerungen

Die Bahnhofstraße wird zukünftig für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt werden. Somit verkehrt in der Bahnhofstraße nur noch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Anliegerverkehre.

Die Verkehrsbelastung in der Bahnhofstraße reduziert sich dann im Planfall auf

$$\text{DTV}_{\text{Planfall}} = 1.500 \text{ Kfz/24 h.}$$

Daraus folgt, dass durch die Sperrung rd. 1.000 Kfz 24/h verdrängt und somit auf andere Straßenabschnitte verlagert werden. Da die Verkehrsbeziehungen, d.h. die Quellen und Ziele dieser Verkehre vielfältig sind, wird sich der Verkehr gleichmäßig auf das umgebende Straßennetz verteilen. Dies betrifft u.a. die Parcusstraße, die Binger Straße und die Große Bleiche.

Würde man im Sinne einer obere Abschätzung diese Differenz von rd. 1.000 Kfz/24h auf die Verkehrsbelastungen der betroffenen Straßenzüge hinzuaddieren, so würde dies zu einer Pegelerhöhung von bis zu maximal

$$\Delta L_r = 0,2 \text{ dB(A)}$$

führen.

Wie bereits in **Abschnitt 5.4** erwähnt, sind solche Pegelerhöhungen als nicht wahrnehmbar zu beurteilen.

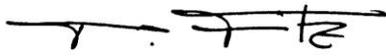
7 Abschließende Bemerkungen

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen belegen, dass das Planvorhaben durch die Umbaumaßnahmen in der Bahnhofstraße an insgesamt einem der umliegenden Gebäude zu dem Sachverhalt einer wesentlichen Änderung führt. Aus der Beurteilung des erheblichen baulichen Eingriffs in die Straße und die Schienenverkehrsanlage kann demzufolge

nach den Regularien der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**) ein Erfordernis für Lärmvorsorgemaßnahmen abgeleitet werden.

Für die anspruchsberechtigten Gebäude werden unter Berücksichtigung des Angemessenheitsgrundsatzes in **§ 41 (2) BImSchG** passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Gesamtlärmuntersuchung zeigt, dass im Wesentlichen an den berechneten Gebäuden Mittelungspegel von mehr als **60 dB(A)** in der Nacht und mehr als **70 dB(A)** am Tag zu erwarten sind, die als bedenklich eingestuft werden. Die Pegeländerungen erzeugen – gemessen am vorhandenen Immissionskonflikt mit der derzeitigen Vorbelastung durch Verkehrslärm – jedoch keine neuen Immissionskonflikte. Eine Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anwohner durch die Realisierung des Planvorhabens kann somit ausgeschlossen werden.



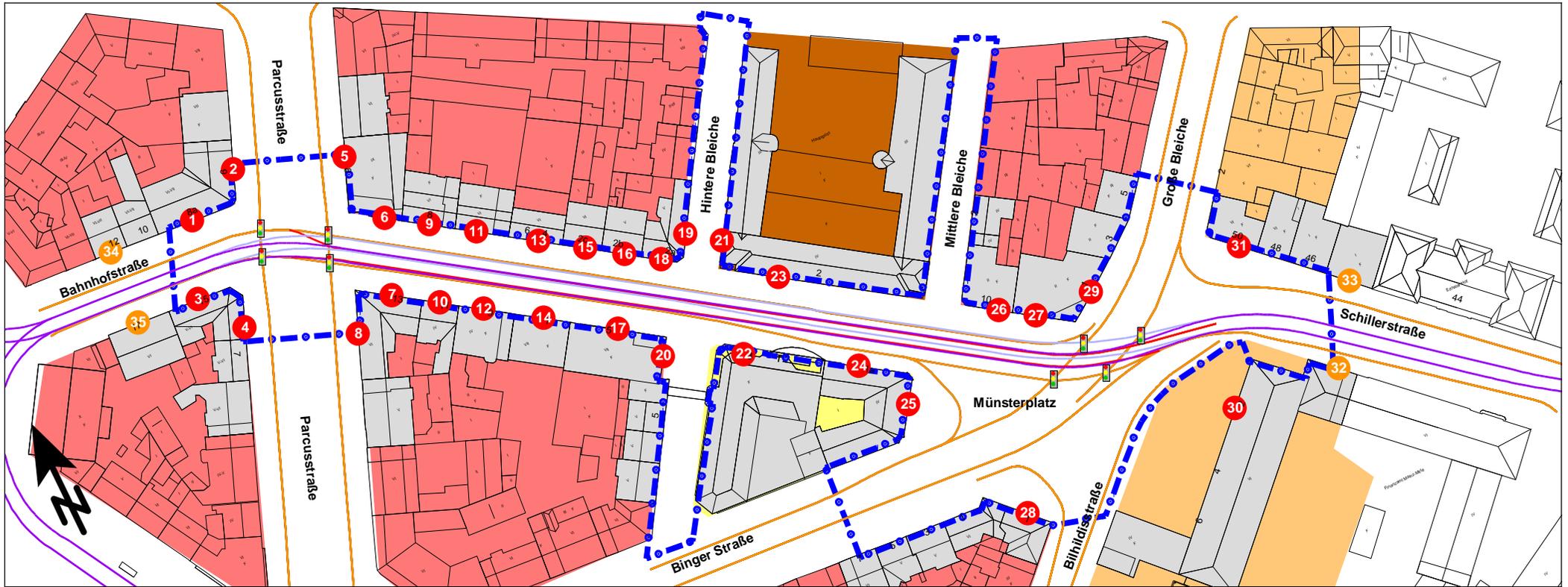
Dipl.-Phys. Peter Fritz



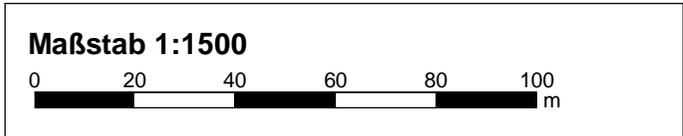
M.Sc. Svenja Ullmann



ANHANG



- Emission Schiene Bestand
- Emission Schiene Planung
- Emission Straße Bestand
- Emission Straße Planung
- Lichtzeichenanlage
- Immissionsort innerhalb des Plangebiets
- Immissionsort außerhalb des Plangebiets
- Gebäude
- Kerngebiet
- Mischgebiet
- Besonderes Wohngebiet
- Sondergebiet



FRITZ GmbH
 BERATENDE INGENIEURE VBI

Fehlheimer Straße 24
 64683 Einhausen
 Telefon (06251) 96 46-0
 www.fritz-ingenieure.de

11.09.2014; Bericht Nr. 14213

Landeshauptstadt Mainz
B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße

- ÜBERSICHTSLAGEPLAN -
 Darstellung der schalltechnisch relevanten Parameter

ANHANG 1

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Emissionspegel der maßgebenden Straßenverkehrswege nach RLS-90
Nullfall

Legende

Straßenname		
Abschnittsname		
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
v Tag	km/h	Geschwindigkeit in Zeitbereich
v Nacht	km/h	Geschwindigkeit in Zeitbereich
k Tag		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
k Nacht		Faktor um den mittleren stündlichen Verkehr aus DTV im Zeitbereich zu berechnen; mittlerer stündlicher Verkehr = k(Zeitbereich)*DTV
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
DStrO	dB	Korrektur Straßenoberfläche
Dv Tag	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Dv Nacht	dB	Geschwindigkeitskorrektur in Zeitbereich
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
Lm25 Tag	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich
Lm25 Nacht	dB(A)	Basis-Emissionspegel in 25 m Abstand in Zeitbereich

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Emissionspegel der maßgebenden Straßenverkehrswege nach RLS-90
Nullfall

Straßenname	Abschnittsname	DTV Kfz/24h	v	v	k	k	M	M	p	p	DStrO dB	Dv	Dv	Drefl dB	Lm25	Lm25
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht		Tag	Nacht
			km/h	km/h			Kfz/h	Kfz/h	%	%				dB(A)	dB(A)	
Bahnhofstraße Ri. Hbf	Münsterplatz	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	3,2	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Hbf	Münsterplatz -Parcusstraße	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	0,0	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Hbf	Parcusstraße - Bahnhof	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	3,2	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Abzweig Binger Straße	1050	50	50	0,060	0,011	63	12	6,4	1,9	0	-4,6	-5,7	3,2	57,1	48,6
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Abzweig Binger Straße	1050	50	50	0,060	0,011	63	12	6,4	1,9	0	-4,6	-5,7	0,0	57,1	48,6
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Bahnhof - Parcusstraße	1800	50	50	0,060	0,011	108	20	45,0	45,0	0	-2,9	-2,9	3,2	64,3	57,0
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Münsterplatz	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	3,2	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Münsterplatz	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	0,0	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Parcusstraße - Münsterplatz	1800	50	50	0,060	0,011	108	20	45,0	45,0	0	-2,9	-2,9	3,2	64,3	57,0
Bilhildisstraße Ri. Münsterstraße		2100	50	50	0,060	0,011	126	23	3,2	1,0	0	-5,3	-6,1	3,2	59,3	51,3
Bilhildisstraße Ri. Schillerplatz		1200	50	50	0,060	0,011	72	13	3,2	1,0	0	-5,3	-6,1	3,2	56,9	48,8
Binger Straße Ri. Alicenplatz		7850	50	50	0,060	0,008	471	63	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	3,2	64,7	55,6
Binger Straße Ri. Große Bleiche		1100	50	50	0,060	0,008	660	88	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	3,2	66,2	57,1
Große Bleiche Ri. Alicenplatz		8350	50	50	0,060	0,008	501	67	3,1	1,5	0	-5,3	-5,8	3,2	65,3	56,1
Große Bleiche Ri. Rheinufer		9600	50	50	0,060	0,008	576	77	3,1	1,5	0	-5,3	-5,8	3,2	65,9	56,7
Parcusstraße Ri. Alicenplatz	Bahnhofstraße - Alicenplatz	1325	50	50	0,060	0,008	795	106	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	67,0	57,9
Parcusstraße Ri. Alicenplatz	Gärtnergasse - Bahnhofstraße	1360	50	50	0,060	0,008	816	109	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	67,1	58,0
Parcusstraße Ri. Rheinufer	Alicenplatz - Bahnhofstraße	1685	50	50	0,060	0,008	1011	135	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	68,0	58,9
Parcusstraße Ri. Rheinufer	Bahnhofstraße - Gärtnergasse	1460	50	50	0,060	0,008	876	117	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	67,4	58,3
Schillerstraße Ri. Hbf		1400	50	50	0,060	0,011	84	15	41,4	12,4	0	-3,0	-3,9	3,2	63,0	52,2
Schillerstraße Ri. Schillerplatz		2500	50	50	0,060	0,011	150	28	25,5	7,6	0	-3,3	-4,4	3,2	64,0	53,8

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Emissionspegel der maßgebenden Straßenverkehrswege nach RLS-90
Planfall

Straße	Abschnittsname	DTV Kfz/24h	v		k		M		p		DStrO Tag dB	Dv Tag dB	Dv Nacht dB	Drefl dB	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)
			Tag km/h	Nacht km/h	Tag	Nacht	Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Nacht %						
Parcusstraße Ri. Alicenplatz	Gärtnergasse - Bahnhofstraße	1360	50	50	0,060	0,008	816	109	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	67,1	58,0
Binger Straße Ri. Alicenplatz		7850	50	50	0,060	0,008	471	63	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	3,2	64,7	55,6
Parcusstraße Ri. Rheinufer	Bahnhofstraße - Gärtnergasse	1460	50	50	0,060	0,008	876	117	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	67,4	58,3
Große Bleiche Ri. Rheinufer		9600	50	50	0,060	0,008	576	77	3,1	1,5	0	-5,3	-5,8	3,2	65,9	56,7
Binger Straße Ri. Münsterplatz		1100	50	50	0,060	0,008	660	88	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	3,2	66,2	57,1
Parcusstraße Ri. Rheinufer	Alicenplatz - Bahnhofstraße	1685	50	50	0,060	0,008	1011	135	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	68,0	58,9
Parcusstraße Ri. Alicenplatz	Bahnhofstraße - Alicenplatz	1325	50	50	0,060	0,008	795	106	2,1	1,0	0	-5,6	-6,1	2,7	67,0	57,9
Bilhildisstraße Ri. Schillerplatz		1200	50	50	0,060	0,011	72	13	3,2	1,0	0	-5,3	-6,1	3,2	56,9	48,8
Bilhildisstraße Ri. Münsterstraße		2100	50	50	0,060	0,011	126	23	3,2	1,0	0	-5,3	-6,1	3,2	59,3	51,3
Bahnhofstraße Ri. Hbf	Parcusstraße - Bahnhof	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	3,2	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Bahnhof - Parcusstraße	1800	50	50	0,060	0,011	108	20	45,0	45,0	0	-2,9	-2,9	3,2	64,3	57,0
Schillerstraße Ri. Hbf		1400	50	50	0,060	0,011	84	15	41,4	12,4	0	-3,0	-3,9	3,2	63,0	52,2
Schillerstraße Ri. Schillerplatz		2500	50	50	0,060	0,011	150	28	25,5	7,6	0	-3,3	-4,4	3,2	64,0	53,8
Große Bleiche Ri. Alicenplatz		8350	50	50	0,060	0,008	501	67	3,1	1,5	0	-5,3	-5,8	3,2	65,3	56,1
Bahnhofstraße Ri. Hbf	Münsterplatz -Parcusstraße	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	3,2	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Hbf	Münsterplatz -Parcusstraße	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	0,0	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Parcusstraße - Münsterplatz	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	3,2	63,5	56,1
Bahnhofstraße Ri. Schillerplatz	Parcusstraße - Münsterplatz	750	50	50	0,060	0,011	45	8	100,0	100,0	0	-2,6	-2,6	0,0	63,5	56,1

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Schienenverkehrslärm
Längenbezogene Schalleistung der Straßenbahnstrecke

Legende

Zugname		Zugname	
n Tag		Anzahl der Züge im Tagzeitraum (06:00 - 22:00 Uhr)	
n Nacht		Anzahl der Züge im Nachtzeitraum (22:00 - 06:00 Uhr)	
v Max	[km/h]	zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit	
Lw' 0m Tag	[dB(A)]	Gesamtpegel der längenbezogenen Schalleistung in Höhe 0m über SO im Tagzeitraum	
Lw' 4m Tag	[dB(A)]	Gesamtpegel der längenbezogenen Schalleistung in Höhe 4m über SO im Tagzeitraum	
Lw' 5m Tag	[dB(A)]	Gesamtpegel der längenbezogenen Schalleistung in Höhe 5m über SO im Tagzeitraum	
Lw' 0m Nacht	[dB(A)]	Gesamtpegel der längenbezogenen Schalleistung in Höhe 0m über SO im Nachtzeitraum	
Lw' 4m Nacht	[dB(A)]	Gesamtpegel der längenbezogenen Schalleistung in Höhe 4m über SO im Nachtzeitraum	
Lw' 5m Nacht	[dB(A)]	Gesamtpegel der längenbezogenen Schalleistung in Höhe 5m über SO im Nachtzeitraum	

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Schienenverkehrslärm
Längenbezogene Schalleistung der Straßenbahnstrecke



Zugname	n Tag	n Nacht	v Max [km/h]	Lw' 0m Tag [dB(A)]	Lw' 4m Tag [dB(A)]	Lw' 5m Tag [dB(A)]	Lw' 0m Nacht [dB(A)]	Lw' 4m Nacht [dB(A)]	Lw' 5m Nacht [dB(A)]
---------	----------	------------	-----------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

Ri. Bahnhof Straßenbahn: straßenbündiger Bahnkörper und feste Fahrbahn									
V6ER / N6	175	28	50	78,1	60,5		73,1	55,5	
M8C	31	2	50	70,5			61,6		
Ri. Schillerplatz Straßenbahn: straßenbündiger Bahnkörper und feste Fahrbahn									
V6ER / N6	175	29	50	78,1	60,5		73,3	55,7	
M8C	30	2	50	70,4			61,6		

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Straßenverkehrslärm

Spalte	Beschreibung
Stock	Stockwerk
Abstand	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
Lr, Bestand	Beurteilungspegel Bestand
Lr, Planung	Beurteilungspegel Planung
dLr, Plan/Best.	Pegeldifferenz Planung abzüglich Bestand: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Wesentl.	Wesentliche Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV ?
dLr, IGW	Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei Planung ohne aktiven Lärmschutz
Lärmschutz	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Straßenverkehrslärm

Stockwerk	Abstand Achse m	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung ja / nein	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 1 - Bahnhofstraße 8a											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	76,5	68,8	76,4	68,8	0,0	0,0	nein	17,4	19,8	nein
1.OG		76,5	68,9	76,5	68,8	0,0	0,0	nein	17,5	19,8	nein
2.OG		76,2	68,5	76,2	68,5	0,0	0,0	nein	17,2	19,5	nein
3.OG		75,7	68,0	75,7	67,9	0,0	0,0	nein	16,7	18,9	nein
4.OG		75,2	67,5	75,2	67,4	0,0	0,0	nein	16,2	18,4	nein
5.OG		74,8	67,0	74,7	66,9	0,0	0,0	nein	15,7	17,9	nein
6.OG		74,3	66,5	74,3	66,4	0,0	0,0	nein	15,3	17,4	nein
IP 2 - Parcusstraße 9											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	76,2	67,1	76,1	67,1	0,0	0,0	nein	17,1	18,1	nein
1.OG		76,2	67,2	76,2	67,2	0,0	0,0	nein	17,2	18,2	nein
2.OG		75,8	66,9	75,7	66,9	0,0	0,0	nein	16,7	17,9	nein
3.OG		75,3	66,5	75,3	66,5	0,0	0,0	nein	16,3	17,5	nein
4.OG		74,9	66,1	74,8	66,1	0,0	0,0	nein	15,8	17,1	nein
5.OG		74,4	65,7	74,4	65,7	0,0	0,0	nein	15,4	16,7	nein
6.OG		74,0	65,3	74,0	65,3	0,0	0,0	nein	15,0	16,3	nein
IP 3 - Bahnhofstraße 15											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	77,2	69,7	77,2	69,7	0,0	0,0	nein	18,2	20,7	nein
1.OG		77,0	69,4	77,0	69,4	0,0	0,0	nein	18,0	20,4	nein
2.OG		76,4	68,8	76,4	68,8	0,0	0,0	nein	17,4	19,8	nein
3.OG		75,7	68,1	75,7	68,1	0,0	0,0	nein	16,7	19,1	nein
4.OG		75,1	67,4	75,1	67,4	0,0	0,0	nein	16,1	18,4	nein
5.OG		74,5	66,8	74,5	66,8	0,0	0,0	nein	15,5	17,8	nein
IP 4 - Bahnhofstraße 15											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	76,0	67,0	76,0	67,0	0,0	0,0	nein	17,0	18,0	nein
1.OG		76,1	67,2	76,1	67,1	0,0	0,0	nein	17,1	18,1	nein
2.OG		75,8	66,9	75,7	66,8	0,0	0,0	nein	16,7	17,8	nein
3.OG		75,3	66,4	75,3	66,4	0,0	-0,1	nein	16,3	17,4	nein
4.OG		74,9	66,0	74,8	66,0	0,0	-0,1	nein	15,8	17,0	nein
5.OG		74,4	65,6	74,4	65,5	0,0	-0,1	nein	15,4	16,5	nein
IP 5 - Parcusstraße 8											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	76,1	67,0	76,1	66,9	0,0	-0,1	nein	17,1	17,9	nein
1.OG		76,1	67,1	76,1	67,0	0,0	-0,1	nein	17,1	18,0	nein
2.OG		75,7	66,7	75,6	66,7	0,0	-0,1	nein	16,6	17,7	nein
3.OG		75,2	66,3	75,1	66,2	0,0	-0,1	nein	16,1	17,2	nein
4.OG		74,7	65,8	74,6	65,8	0,0	-0,1	nein	15,6	16,8	nein
5.OG		74,2	65,4	74,2	65,3	0,0	-0,1	nein	15,2	16,3	nein
6.OG		73,8	65,0	73,8	64,9	0,0	-0,1	nein	14,8	15,9	nein
7.OG		73,4	64,6	73,3	64,5	0,0	0,0	nein	14,3	15,5	nein
8.OG		72,9	64,2	72,9	64,1	0,0	-0,1	nein	13,9	15,1	nein
IP 6 - Parcusstraße 8											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	77,1	69,4	76,2	68,5	-0,9	-1,0	nein	17,2	19,5	nein
1.OG		77,0	69,4	76,4	68,7	-0,6	-0,7	nein	17,4	19,7	nein
2.OG		76,6	68,9	76,2	68,4	-0,4	-0,5	nein	17,2	19,4	nein
3.OG		76,2	68,4	75,8	68,0	-0,3	-0,4	nein	16,8	19,0	nein
4.OG		75,7	67,9	75,4	67,6	-0,3	-0,3	nein	16,4	18,6	nein
5.OG		75,2	67,4	75,0	67,2	-0,2	-0,3	nein	16,0	18,2	nein
6.OG		74,7	66,9	74,5	66,7	-0,2	-0,2	nein	15,5	17,7	nein
7.OG		74,3	66,5	74,1	66,3	-0,2	-0,2	nein	15,1	17,3	nein
8.OG		73,9	66,1	73,7	65,9	-0,2	-0,2	nein	14,7	16,9	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Straßenverkehrslärm

Stockwerk	Abstand Achse <i>m</i>	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung <i>ja / nein</i>	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch <i>ja / nein</i>
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 7 - Bahnhofstraße 13											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	77,2	69,7	77,0	69,4	-0,2	-0,3	nein	18,0	20,4	nein
1.OG		77,2	69,6	77,0	69,4	-0,2	-0,2	nein	18,0	20,4	nein
2.OG		76,7	69,1	76,6	68,9	-0,1	-0,2	nein	17,6	19,9	nein
3.OG		76,2	68,5	76,1	68,4	-0,1	-0,1	nein	17,1	19,4	nein
4.OG		75,7	68,0	75,6	67,8	-0,1	-0,2	nein	16,6	18,8	nein
5.OG		75,2	67,5	75,1	67,3	-0,2	-0,2	nein	16,1	18,3	nein
IP 8 - Bahnhofstraße 13											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	76,7	67,5	76,6	67,5	0,0	0,0	nein	17,6	18,5	nein
1.OG		76,5	67,4	76,5	67,4	0,0	0,0	nein	17,5	18,4	nein
2.OG		76,0	67,0	76,0	67,0	0,0	0,0	nein	17,0	18,0	nein
3.OG		75,5	66,5	75,4	66,5	0,0	0,0	nein	16,4	17,5	nein
4.OG		74,9	66,0	74,9	66,0	0,0	0,0	nein	15,9	17,0	nein
5.OG		74,4	65,6	74,4	65,5	0,0	0,0	nein	15,4	16,5	nein
IP 9 - Bahnhofstraße 8 West											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	76,7	69,2	75,7	68,2	-1,0	-1,1	nein	16,7	19,2	nein
1.OG		76,7	69,2	76,0	68,5	-0,7	-0,7	nein	17,0	19,5	nein
2.OG		76,3	68,8	75,8	68,3	-0,5	-0,5	nein	16,8	19,3	nein
3.OG		75,9	68,3	75,5	67,9	-0,4	-0,4	nein	16,5	18,9	nein
4.OG		75,4	67,8	75,1	67,5	-0,3	-0,3	nein	16,1	18,5	nein
5.OG		74,9	67,3	74,7	67,0	-0,3	-0,3	nein	15,7	18,0	nein
IP 10 - Bahnhofstraße 11											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	76,9	69,5	76,7	69,2	-0,3	-0,3	nein	17,7	20,2	nein
1.OG		76,9	69,4	76,7	69,2	-0,2	-0,2	nein	17,7	20,2	nein
2.OG		76,4	68,9	76,3	68,8	-0,2	-0,2	nein	17,3	19,8	nein
3.OG		75,9	68,4	75,8	68,2	-0,2	-0,2	nein	16,8	19,2	nein
IP 11 - Bahnhofstraße 8 Ost											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	76,6	69,2	75,5	68,1	-1,1	-1,1	nein	16,5	19,1	nein
1.OG		75,6	68,2	74,8	67,4	-0,7	-0,8	nein	15,8	18,4	nein
2.OG		75,2	67,8	74,7	67,2	-0,5	-0,6	nein	15,7	18,2	nein
3.OG		74,7	67,3	74,3	66,8	-0,4	-0,4	nein	15,3	17,8	nein
4.OG		74,3	66,7	73,9	66,4	-0,3	-0,4	nein	14,9	17,4	nein
5.OG		73,8	66,3	73,5	66,0	-0,3	-0,3	nein	14,5	17,0	nein
IP 12 - Bahnhofstraße 9											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	75,9	68,5	75,6	68,2	-0,3	-0,3	nein	16,6	19,2	nein
1.OG		75,8	68,3	75,6	68,1	-0,2	-0,2	nein	16,6	19,1	nein
2.OG		75,3	67,9	75,2	67,7	-0,2	-0,2	nein	16,2	18,7	nein
3.OG		74,8	67,3	74,6	67,2	-0,2	-0,2	nein	15,6	18,2	nein
IP 13 - Bahnhofstraße 4-6											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	75,6	68,2	74,5	67,1	-1,1	-1,1	nein	15,5	18,1	nein
1.OG		75,5	68,1	74,8	67,4	-0,8	-0,8	nein	15,8	18,4	nein
2.OG		75,1	67,7	74,5	67,1	-0,6	-0,6	nein	15,5	18,1	nein
3.OG		74,6	67,2	74,2	66,7	-0,4	-0,4	nein	15,2	17,7	nein
4.OG		74,1	66,7	73,8	66,3	-0,4	-0,4	nein	14,8	17,3	nein
5.OG		73,7	66,2	73,3	65,9	-0,3	-0,3	nein	14,3	16,9	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Straßenverkehrslärm

Stockwerk	Abstand Achse <i>m</i>	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung <i>ja / nein</i>	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch <i>ja / nein</i>
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 14 - Bahnhofstraße 7											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	75,8	68,4	75,6	68,2	-0,3	-0,3	nein	16,6	19,2	nein
1.OG		75,7	68,3	75,5	68,1	-0,2	-0,2	nein	16,5	19,1	nein
2.OG		75,2	67,8	75,1	67,7	-0,2	-0,2	nein	16,1	18,7	nein
3.OG		74,7	67,3	74,5	67,1	-0,2	-0,2	nein	15,5	18,1	nein
4.OG		74,2	66,8	74,0	66,6	-0,2	-0,2	nein	15,0	17,6	nein
5.OG		73,7	66,3	73,5	66,1	-0,2	-0,2	nein	14,5	17,1	nein
6.OG		73,3	65,8	73,0	65,6	-0,2	-0,2	nein	14,0	16,6	nein
IP 15 - Bahnhofstraße 2c											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	75,5	68,2	74,4	67,1	-1,1	-1,1	nein	15,4	18,1	nein
1.OG		75,5	68,1	74,7	67,3	-0,8	-0,8	nein	15,7	18,3	nein
2.OG		75,1	67,7	74,5	67,1	-0,6	-0,6	nein	15,5	18,1	nein
3.OG		74,5	67,1	74,1	66,7	-0,5	-0,5	nein	15,1	17,7	nein
4.OG		74,0	66,6	73,7	66,2	-0,4	-0,4	nein	14,7	17,2	nein
5.OG		72,6	65,1	72,2	64,8	-0,3	-0,3	nein	13,2	15,8	nein
IP 16 - Bahnhofstraße 2b											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	74,5	67,1	73,4	66,0	-1,1	-1,1	nein	14,4	17,0	nein
1.OG		74,4	67,0	73,6	66,2	-0,8	-0,8	nein	14,6	17,2	nein
2.OG		74,0	66,6	73,4	66,0	-0,6	-0,6	nein	14,4	17,0	nein
3.OG		73,5	66,0	73,0	65,6	-0,5	-0,5	nein	14,0	16,6	nein
4.OG		72,9	65,5	72,6	65,1	-0,4	-0,4	nein	13,6	16,1	nein
IP 17 - Bahnhofstraße 5											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	74,8	67,4	74,5	67,1	-0,3	-0,3	nein	15,5	18,1	nein
1.OG		74,6	67,2	74,4	67,0	-0,2	-0,2	nein	15,4	18,0	nein
2.OG		74,1	66,7	74,0	66,6	-0,2	-0,2	nein	15,0	17,6	nein
3.OG		73,6	66,2	73,4	66,0	-0,2	-0,2	nein	14,4	17,0	nein
4.OG		73,0	65,6	72,9	65,4	-0,2	-0,2	nein	13,9	16,4	nein
5.OG		72,6	65,1	72,3	64,9	-0,2	-0,2	nein	13,3	15,9	nein
6.OG		72,1	64,7	71,9	64,4	-0,2	-0,2	nein	12,9	15,4	nein
IP 18 - Bahnhofstraße 2a											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	74,4	67,0	73,3	65,9	-1,1	-1,1	nein	14,3	16,9	nein
1.OG		74,3	66,9	73,5	66,1	-0,8	-0,8	nein	14,5	17,1	nein
2.OG		73,9	66,5	73,3	65,9	-0,6	-0,6	nein	14,3	16,9	nein
3.OG		73,3	65,9	72,9	65,5	-0,5	-0,5	nein	13,9	16,5	nein
4.OG		72,8	65,4	72,4	65,0	-0,4	-0,4	nein	13,4	16,0	nein
IP 19 - Bahnhofstraße 2a											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	67,0	59,6	66,3	58,9	-0,7	-0,7	nein	7,3	9,9	nein
1.OG		67,7	60,3	67,1	59,7	-0,6	-0,6	nein	8,1	10,7	nein
2.OG		67,7	60,3	67,2	59,8	-0,5	-0,5	nein	8,2	10,8	nein
3.OG		67,5	60,1	67,1	59,7	-0,5	-0,5	nein	8,1	10,7	nein
4.OG		67,2	59,8	66,8	59,4	-0,4	-0,4	nein	7,8	10,4	nein
IP 20 - Bahnhofstraße 5											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	0	69,4	62,0	69,2	61,8	-0,2	-0,2	nein	10,2	12,8	nein
1.OG		69,8	62,4	69,6	62,2	-0,2	-0,2	nein	10,6	13,2	nein
2.OG		69,7	62,3	69,5	62,1	-0,1	-0,1	nein	10,5	13,1	nein
3.OG		69,4	62,0	69,3	61,9	-0,1	-0,1	nein	10,3	12,9	nein
4.OG		69,0	61,6	68,9	61,5	-0,1	-0,1	nein	9,9	12,5	nein
5.OG		68,6	61,2	68,5	61,1	-0,1	-0,1	nein	9,5	12,1	nein
6.OG		68,2	60,8	68,1	60,7	-0,1	-0,1	nein	9,1	11,7	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Straßenverkehrslärm

Stockwerk	Abstand Achse <i>m</i>	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung <i>ja / nein</i>	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch <i>ja / nein</i>
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 21 - Bahnhofstraße 2											
				Nutzungsart MK		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	67,4	60,0	66,8	59,4	-0,7	-0,7	nein	2,8	5,4	nein
1.OG		68,0	60,6	67,5	60,1	-0,5	-0,5	nein	3,5	6,1	nein
2.OG		68,0	60,6	67,6	60,2	-0,4	-0,4	nein	3,6	6,2	nein
3.OG		67,8	60,4	67,4	60,0	-0,4	-0,4	nein	3,4	6,0	nein
IP 22 - Bahnhofstraße 1-3											
				Nutzungsart SO		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	74,3	66,9	73,7	66,3	-0,5	-0,5	nein	9,7	12,3	nein
1.OG		74,1	66,7	73,8	66,4	-0,4	-0,4	nein	9,8	12,4	nein
2.OG		73,7	66,3	73,4	66,0	-0,3	-0,3	nein	9,4	12,0	nein
3.OG		73,1	65,7	72,9	65,5	-0,2	-0,2	nein	8,9	11,5	nein
4.OG		72,5	65,1	72,4	65,0	-0,2	-0,2	nein	8,4	11,0	nein
IP 23 - Bahnhofstraße 2											
				Nutzungsart MK		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	74,1	66,7	73,2	65,8	-0,9	-0,9	nein	9,2	11,8	nein
1.OG		74,0	66,6	73,3	65,9	-0,7	-0,7	nein	9,3	11,9	nein
2.OG		73,5	66,1	73,0	65,6	-0,5	-0,5	nein	9,0	11,6	nein
3.OG		73,0	65,6	72,6	65,2	-0,4	-0,4	nein	8,6	11,2	nein
IP 24 - Bahnhofstraße 1a											
				Nutzungsart SO		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	76,9	69,5	75,2	67,8	-1,7	-1,7	nein	11,2	13,8	nein
1.OG		76,1	68,7	75,1	67,6	-1,0	-1,0	nein	11,1	13,6	nein
2.OG		75,2	67,8	74,6	67,1	-0,6	-0,6	nein	10,6	13,1	nein
3.OG		74,5	67,0	74,0	66,5	-0,4	-0,4	nein	10,0	12,5	nein
IP 25 - Bahnhofstraße 1a											
				Nutzungsart SO		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	71,8	63,2	71,4	62,7	-0,4	-0,5	nein	7,4	8,7	nein
1.OG		72,2	63,6	71,9	63,2	-0,4	-0,4	nein	7,9	9,2	nein
2.OG		71,5	62,8	71,1	62,4	-0,4	-0,4	nein	7,1	8,4	nein
3.OG		71,4	62,7	71,0	62,3	-0,3	-0,4	nein	7,0	8,3	nein
IP 26 - Münsterplatz 10											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	74,0	66,2	73,5	65,6	-0,5	-0,5	nein	14,5	16,6	nein
1.OG		74,4	66,5	74,0	66,0	-0,4	-0,5	nein	15,0	17,0	nein
IP 27 - Große Bleiche 1											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	75,0	67,0	74,2	66,1	-0,8	-0,9	nein	15,2	17,1	nein
1.OG		75,3	67,1	74,6	66,3	-0,7	-0,8	nein	15,6	17,3	nein
IP 28 - Münsterplatz 1											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	70,7	61,7	70,5	61,4	-0,2	-0,3	nein	11,5	12,4	nein
1.OG		71,5	62,5	71,2	62,1	-0,2	-0,3	nein	12,2	13,1	nein
2.OG		71,7	62,8	71,5	62,5	-0,2	-0,3	nein	12,5	13,5	nein
3.OG		71,8	62,9	71,6	62,5	-0,3	-0,4	nein	12,6	13,5	nein
4.OG		71,8	62,9	71,5	62,5	-0,3	-0,4	nein	12,5	13,5	nein
5.OG		71,7	62,8	71,4	62,4	-0,3	-0,4	nein	12,4	13,4	nein
IP 29 - Große Bleiche 1											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	75,6	66,6	74,9	65,6	-0,7	-1,0	nein	15,9	16,6	nein
1.OG		75,7	66,7	75,1	65,7	-0,6	-1,0	nein	16,1	16,7	nein
IP 30 - Bilhildisstraße 2 - 6											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	71,1	61,7	70,6	60,9	-0,5	-0,8	nein	6,6	6,9	nein
1.OG		72,1	62,9	71,6	62,0	-0,5	-0,8	nein	7,6	8,0	nein
2.OG		72,5	63,2	72,0	62,4	-0,5	-0,8	nein	8,0	8,4	nein
3.OG		72,5	63,3	72,0	62,5	-0,5	-0,8	nein	8,0	8,5	nein
4.OG		72,5	63,3	72,0	62,5	-0,5	-0,8	nein	8,0	8,5	nein
5.OG		72,3	63,2	71,9	62,4	-0,5	-0,7	nein	7,9	8,4	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Straßenverkehrslärm

Stockwerk	Abstand Achse <i>m</i>	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung <i>ja / nein</i>	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch <i>ja / nein</i>
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
		<i>dB(A)</i>		<i>dB(A)</i>		<i>dB(A)</i>		<i>dB(A)</i>			
IP 31 - Schillerstraße 50											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	72,8	62,6	72,6	62,1	-0,2	-0,5	nein	8,6	8,1	nein
1.OG		73,4	63,3	73,2	62,8	-0,3	-0,5	nein	9,2	8,8	nein
2.OG		73,5	63,5	73,2	62,9	-0,3	-0,6	nein	9,2	8,9	nein
3.OG		73,4	63,4	73,0	62,8	-0,3	-0,6	nein	9,0	8,8	nein
4.OG		73,1	63,2	72,8	62,6	-0,3	-0,6	nein	8,8	8,6	nein
5.OG		72,7	62,9	72,4	62,3	-0,3	-0,6	nein	8,4	8,3	nein
IP 32 - Bilhildisstraße 2											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	70,4	59,4	70,4	59,3	0,0	-0,1	nein	6,4	5,3	nein
1.OG		70,2	59,2	70,1	59,1	-0,1	-0,2	nein	6,1	5,1	nein
2.OG		69,7	58,8	69,6	58,6	-0,1	-0,2	nein	5,6	4,6	nein
3.OG		69,1	58,3	69,0	58,1	-0,1	-0,2	nein	5,0	4,1	nein
4.OG		68,5	57,7	68,4	57,5	-0,1	-0,2	nein	4,4	3,5	nein
5.OG		67,8	57,2	67,7	57,0	-0,1	-0,2	nein	3,7	3,0	nein
IP 33 - Schillerstraße 44											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	0	68,8	58,1	68,6	57,7	-0,1	-0,3	nein	4,6	3,7	nein
IP 34 - Bahnhofstraße 12											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	67,5	59,8	67,5	59,8	-0,1	-0,1	nein	8,5	10,8	nein
1.OG		68,6	60,9	68,6	60,9	0,0	0,0	nein	9,6	11,9	nein
2.OG		69,1	61,3	69,0	61,3	0,0	-0,1	nein	10,0	12,3	nein
3.OG		69,1	61,3	69,1	61,3	-0,1	-0,1	nein	10,1	12,3	nein
4.OG		69,1	61,3	69,0	61,2	-0,1	-0,1	nein	10,0	12,2	nein
5.OG		69,0	61,1	68,9	61,0	-0,1	-0,1	nein	9,9	12,0	nein
6.OG		68,8	60,9	68,7	60,9	-0,1	-0,1	nein	9,7	11,9	nein
IP 35 - Bahnhofstraße 17											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	0	68,8	61,1	68,8	61,1	0,0	0,0	nein	9,8	12,1	nein
1.OG		69,8	62,1	69,7	62,0	0,0	0,0	nein	10,7	13,0	nein
2.OG		70,2	62,5	70,2	62,4	0,0	0,0	nein	11,2	13,4	nein
3.OG		70,3	62,5	70,2	62,4	0,0	-0,1	nein	11,2	13,4	nein
4.OG		70,2	62,4	70,1	62,3	-0,1	-0,1	nein	11,1	13,3	nein
5.OG		69,1	61,2	69,0	61,1	-0,1	-0,1	nein	10,0	12,1	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Schienenverkehrslärm (Straßenbahn)

Spalte	Beschreibung
Stock	Stockwerk
Abstand	Orthogonaler Abstand Immissionsort/Achse Verkehrsweg
Lr, Bestand	Beurteilungspegel Bestand
Lr, Planung	Beurteilungspegel Planung
dLr, Plan/Best.	Pegeldifferenz Planung abzüglich Bestand: positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Wesentl.	Wesentliche Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV ?
dLr, IGW	Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei Planung ohne aktiven Lärmschutz
Lärmschutz	Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen ?

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Schienenverkehrslärm (Straßenbahn)

Stockwerk	Abstand Gleis m	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung ja / nein	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 1 - Bahnhofstraße 8a											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	14	62,3	57,0	62,1	56,8	-0,2	-0,2	nein	3,0	7,8	nein
1.OG		62,5	57,2	62,3	57,0	-0,2	-0,2	nein	3,3	8,0	nein
2.OG		62,2	57,0	62,1	56,8	-0,1	-0,2	nein	3,1	7,8	nein
3.OG		61,9	56,6	61,8	56,5	-0,1	-0,1	nein	2,7	7,5	nein
4.OG		61,5	56,2	61,4	56,2	-0,1	0,0	nein	2,4	7,1	nein
5.OG		61,1	55,9	61,1	55,8	0,0	-0,1	nein	2,0	6,7	nein
6.OG		60,7	55,5	60,7	55,4	0,0	-0,1	nein	1,6	6,3	nein
IP 2 - Parcusstraße 9											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	24	55,1	49,8	54,4	49,2	-0,7	-0,6	nein	-	0,1	nein
1.OG		56,4	51,2	56,0	50,7	-0,4	-0,5	nein	-	1,7	nein
2.OG		56,4	51,2	56,0	50,8	-0,4	-0,4	nein	-	1,7	nein
3.OG		56,3	51,0	56,0	50,7	-0,3	-0,3	nein	-	1,6	nein
4.OG		56,1	50,9	55,8	50,6	-0,3	-0,3	nein	-	1,5	nein
5.OG		55,9	50,6	55,6	50,4	-0,3	-0,2	nein	-	1,3	nein
6.OG		55,7	50,4	55,4	50,2	-0,3	-0,2	nein	-	1,1	nein
IP 3 - Bahnhofstraße 15											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	6	64,4	59,1	64,4	59,2	0,0	0,1	ja	5,4	10,1	ja
1.OG		64,0	58,8	64,1	58,8	0,1	0,0	nein	5,0	9,8	nein
2.OG		63,5	58,3	63,6	58,3	0,1	0,0	nein	4,5	9,3	nein
3.OG		62,9	57,7	63,0	57,7	0,1	0,0	nein	3,9	8,6	nein
4.OG		62,4	57,1	62,4	57,1	0,0	0,0	nein	3,3	8,1	nein
5.OG		61,9	56,6	61,9	56,6	0,0	0,0	nein	2,8	7,5	nein
IP 4 - Bahnhofstraße 15											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	17	55,4	50,2	56,1	50,8	0,7	0,6	nein	-	1,8	nein
1.OG		56,8	51,6	57,3	52,0	0,5	0,4	nein	-	3,0	nein
2.OG		56,9	51,7	57,3	52,0	0,4	0,3	nein	-	3,0	nein
3.OG		56,8	51,6	57,1	51,8	0,3	0,2	nein	-	2,8	nein
4.OG		56,6	51,4	56,9	51,6	0,3	0,2	nein	-	2,5	nein
5.OG		56,4	51,1	56,6	51,3	0,2	0,2	nein	-	2,3	nein
IP 5 - Parcusstraße 8											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	27	54,3	49,1	53,7	48,4	-0,6	-0,7	nein	-	-	nein
1.OG		56,0	50,7	55,6	50,3	-0,4	-0,4	nein	-	1,3	nein
2.OG		56,0	50,7	55,7	50,4	-0,3	-0,3	nein	-	1,4	nein
3.OG		55,9	50,6	55,6	50,4	-0,3	-0,2	nein	-	1,3	nein
4.OG		55,7	50,4	55,5	50,2	-0,2	-0,2	nein	-	1,2	nein
5.OG		55,5	50,2	55,3	50,0	-0,2	-0,2	nein	-	1,0	nein
6.OG		55,3	50,0	55,1	49,8	-0,2	-0,2	nein	-	0,8	nein
7.OG		55,0	49,7	54,9	49,6	-0,1	-0,1	nein	-	0,6	nein
8.OG		54,8	49,5	54,7	49,4	-0,1	-0,1	nein	-	0,3	nein
IP 6 - Parcusstraße 8											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	13	63,9	58,6	62,7	57,5	-1,2	-1,1	nein	3,7	8,4	nein
1.OG		63,6	58,3	62,8	57,5	-0,8	-0,8	nein	3,8	8,5	nein
2.OG		63,1	57,8	62,5	57,3	-0,6	-0,5	nein	3,5	8,2	nein
3.OG		62,5	57,3	62,2	56,9	-0,3	-0,4	nein	3,1	7,8	nein
4.OG		62,0	56,8	61,8	56,5	-0,2	-0,3	nein	2,7	7,4	nein
5.OG		61,6	56,3	61,4	56,1	-0,2	-0,2	nein	2,3	7,0	nein
6.OG		61,1	55,9	61,0	55,7	-0,1	-0,2	nein	1,9	6,7	nein
7.OG		60,7	55,4	60,6	55,3	-0,1	-0,1	nein	1,5	6,2	nein
8.OG		60,2	55,0	60,1	54,8	-0,1	-0,2	nein	1,0	5,8	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Schienenverkehrslärm (Straßenbahn)

Stockwerk	Abstand Gleis <i>m</i>	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung <i>ja / nein</i>	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch <i>ja / nein</i>
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 7 - Bahnhofstraße 13											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	7	62,8	57,6	63,9	58,7	1,1	1,1	nein	4,9	9,6	nein
1.OG		63,1	57,8	63,7	58,5	0,6	0,7	nein	4,7	9,4	nein
2.OG		62,8	57,6	63,3	58,1	0,5	0,5	nein	4,3	9,0	nein
3.OG		62,5	57,2	62,8	57,5	0,3	0,3	nein	3,8	8,5	nein
4.OG		62,1	56,8	62,3	57,0	0,2	0,2	nein	3,2	8,0	nein
5.OG		61,7	56,4	61,8	56,6	0,1	0,2	nein	2,8	7,5	nein
IP 8 - Bahnhofstraße 13											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	18	54,3	49,1	54,9	49,7	0,6	0,6	nein	-	0,6	nein
1.OG		56,0	50,8	56,3	51,1	0,3	0,3	nein	-	2,0	nein
2.OG		56,3	51,1	56,5	51,3	0,2	0,2	nein	-	2,2	nein
3.OG		56,3	51,0	56,5	51,2	0,2	0,2	nein	-	2,2	nein
4.OG		56,2	50,9	56,4	51,1	0,2	0,2	nein	-	2,1	nein
5.OG		56,1	50,8	56,2	51,0	0,1	0,2	nein	-	1,9	nein
IP 9 - Bahnhofstraße 8 West											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	13	64,1	58,8	63,0	57,7	-1,1	-1,1	nein	3,9	8,6	nein
1.OG		63,9	58,6	63,2	57,9	-0,7	-0,7	nein	4,1	8,8	nein
2.OG		63,4	58,2	62,9	57,7	-0,5	-0,5	nein	3,9	8,6	nein
3.OG		63,0	57,7	62,6	57,3	-0,4	-0,4	nein	3,5	8,3	nein
4.OG		62,5	57,2	62,2	57,0	-0,3	-0,2	nein	3,2	7,9	nein
5.OG		62,0	56,8	61,8	56,6	-0,2	-0,2	nein	2,8	7,5	nein
IP 10 - Bahnhofstraße 11											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	7	62,9	57,6	64,0	58,7	1,1	1,1	nein	4,9	9,7	nein
1.OG		63,1	57,9	63,8	58,5	0,7	0,6	nein	4,7	9,5	nein
2.OG		63,0	57,7	63,4	58,2	0,4	0,5	nein	4,4	9,1	nein
3.OG		62,7	57,4	62,9	57,7	0,2	0,3	nein	3,9	8,6	nein
IP 11 - Bahnhofstraße 8 Ost											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	13	64,1	58,8	63,0	57,8	-1,1	-1,0	nein	4,0	8,7	nein
1.OG		63,9	58,6	63,3	58,0	-0,6	-0,6	nein	4,2	8,9	nein
2.OG		63,6	58,3	63,1	57,8	-0,5	-0,5	nein	4,0	8,8	nein
3.OG		63,1	57,8	62,8	57,5	-0,3	-0,3	nein	3,7	8,4	nein
4.OG		62,6	57,4	62,4	57,1	-0,2	-0,3	nein	3,4	8,1	nein
5.OG		62,2	56,9	62,0	56,8	-0,2	-0,1	nein	3,0	7,7	nein
IP 12 - Bahnhofstraße 9											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	7	63,0	57,7	64,0	58,8	1,0	1,1	nein	5,0	9,7	nein
1.OG		63,2	58,0	63,9	58,6	0,7	0,6	nein	4,8	9,6	nein
2.OG		63,1	57,8	63,5	58,3	0,4	0,5	nein	4,5	9,2	nein
3.OG		62,8	57,5	63,1	57,8	0,3	0,3	nein	4,0	8,8	nein
IP 13 - Bahnhofstraße 4-6											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	13	64,1	58,8	63,1	57,8	-1,0	-1,0	nein	4,0	8,7	nein
1.OG		63,9	58,7	63,3	58,0	-0,6	-0,7	nein	4,2	9,0	nein
2.OG		63,6	58,3	63,1	57,8	-0,5	-0,5	nein	4,1	8,8	nein
3.OG		63,1	57,8	62,8	57,5	-0,3	-0,3	nein	3,8	8,5	nein
4.OG		62,6	57,4	62,5	57,2	-0,1	-0,2	nein	3,4	8,1	nein
5.OG		62,2	56,9	62,1	56,8	-0,1	-0,1	nein	3,0	7,8	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Schienenverkehrslärm (Straßenbahn)

Stockwerk	Abstand Gleis m	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung ja / nein	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 14 - Bahnhofstraße 7											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	7	63,0	57,7	64,0	58,8	1,0	1,1	nein	5,0	9,7	nein
1.OG		63,3	58,0	63,9	58,7	0,6	0,7	nein	4,9	9,6	nein
2.OG		63,1	57,8	63,6	58,3	0,5	0,5	nein	4,5	9,3	nein
3.OG		62,8	57,6	63,1	57,9	0,3	0,3	nein	4,1	8,8	nein
4.OG		62,5	57,2	62,7	57,4	0,2	0,2	nein	3,6	8,4	nein
5.OG		62,1	56,9	62,3	57,0	0,2	0,1	nein	3,2	7,9	nein
6.OG		61,8	56,5	61,9	56,6	0,1	0,1	nein	2,8	7,6	nein
IP 15 - Bahnhofstraße 2c											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	13	64,1	58,8	63,0	57,8	-1,1	-1,0	nein	4,0	8,7	nein
1.OG		63,9	58,6	63,3	58,0	-0,6	-0,6	nein	4,2	8,9	nein
2.OG		63,5	58,2	63,1	57,8	-0,4	-0,4	nein	4,0	8,7	nein
3.OG		63,0	57,8	62,7	57,5	-0,3	-0,3	nein	3,7	8,4	nein
4.OG		62,6	57,3	62,4	57,1	-0,2	-0,2	nein	3,3	8,1	nein
5.OG		62,1	56,9	62,0	56,8	-0,1	-0,1	nein	3,0	7,7	nein
IP 16 - Bahnhofstraße 2b											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	13	64,0	58,7	63,0	57,7	-1,0	-1,0	nein	3,9	8,7	nein
1.OG		63,8	58,5	63,2	57,9	-0,6	-0,6	nein	4,1	8,9	nein
2.OG		63,4	58,1	63,0	57,7	-0,4	-0,4	nein	3,9	8,6	nein
3.OG		62,9	57,7	62,6	57,3	-0,3	-0,4	nein	3,6	8,3	nein
4.OG		62,4	57,2	62,2	57,0	-0,2	-0,2	nein	3,2	7,9	nein
IP 17 - Bahnhofstraße 5											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	7	62,9	57,7	64,0	58,7	1,1	1,0	nein	4,9	9,7	nein
1.OG		63,2	57,9	63,8	58,6	0,6	0,7	nein	4,8	9,5	nein
2.OG		62,9	57,7	63,4	58,2	0,5	0,5	nein	4,4	9,1	nein
3.OG		62,6	57,4	63,0	57,7	0,4	0,3	nein	3,9	8,6	nein
4.OG		62,3	57,0	62,5	57,2	0,2	0,2	nein	3,4	8,2	nein
5.OG		61,9	56,6	62,0	56,8	0,1	0,2	nein	3,0	7,7	nein
6.OG		61,5	56,3	61,6	56,4	0,1	0,1	nein	2,6	7,3	nein
IP 18 - Bahnhofstraße 2a											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	13	63,9	58,6	62,9	57,6	-1,0	-1,0	nein	3,8	8,5	nein
1.OG		63,7	58,4	63,0	57,7	-0,7	-0,7	nein	3,9	8,7	nein
2.OG		63,2	57,9	62,7	57,5	-0,5	-0,4	nein	3,7	8,4	nein
3.OG		62,7	57,4	62,4	57,1	-0,3	-0,3	nein	3,3	8,1	nein
4.OG		62,2	56,9	62,0	56,7	-0,2	-0,2	nein	2,9	7,7	nein
IP 19 - Bahnhofstraße 2a											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	21	57,1	51,8	56,1	50,8	-1,0	-1,0	nein	-	1,7	nein
1.OG		57,6	52,3	57,1	51,8	-0,5	-0,5	nein	-	2,8	nein
2.OG		57,5	52,2	57,1	51,8	-0,4	-0,4	nein	-	2,8	nein
3.OG		57,3	52,0	57,0	51,7	-0,3	-0,3	nein	-	2,6	nein
4.OG		57,0	51,7	56,7	51,5	-0,3	-0,2	nein	-	2,4	nein
IP 20 - Bahnhofstraße 5											
				Nutzungsart		WB	Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
EG	12	57,9	52,7	58,8	53,6	0,9	0,9	nein	-	4,5	nein
1.OG		58,6	53,4	59,2	53,9	0,6	0,5	nein	0,2	4,9	nein
2.OG		58,6	53,4	59,0	53,8	0,4	0,4	nein	-	4,7	nein
3.OG		58,4	53,2	58,8	53,5	0,4	0,3	nein	-	4,5	nein
4.OG		58,2	52,9	58,4	53,2	0,2	0,3	nein	-	4,1	nein
5.OG		57,9	52,6	58,1	52,8	0,2	0,2	nein	-	3,8	nein
6.OG		57,6	52,3	57,6	52,4	0,0	0,1	nein	-	3,3	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Schienenverkehrslärm (Straßenbahn)

Stockwerk	Abstand Gleis <i>m</i>	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung <i>ja / nein</i>	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch <i>ja / nein</i>
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
IP 21 - Bahnhofstraße 2											
				Nutzungsart MK		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	20	57,7	52,4	56,7	51,5	-1,0	-0,9	nein	-	-	nein
1.OG		58,1	52,9	57,6	52,4	-0,5	-0,5	nein	-	-	nein
2.OG		58,1	52,8	57,7	52,4	-0,4	-0,4	nein	-	-	nein
3.OG		57,9	52,6	57,6	52,3	-0,3	-0,3	nein	-	-	nein
IP 22 - Bahnhofstraße 1-3											
				Nutzungsart SO		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	9	62,3	57,1	63,2	57,9	0,9	0,8	nein	-	3,9	nein
1.OG		62,6	57,3	63,1	57,9	0,5	0,6	nein	-	3,8	nein
2.OG		62,4	57,2	62,8	57,6	0,4	0,4	nein	-	3,5	nein
3.OG		62,1	56,9	62,4	57,2	0,3	0,3	nein	-	3,1	nein
4.OG		61,8	56,5	62,0	56,7	0,2	0,2	nein	-	2,7	nein
IP 23 - Bahnhofstraße 2											
				Nutzungsart MK		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	13	63,7	58,4	62,8	57,5	-0,9	-0,9	nein	-	3,4	nein
1.OG		63,5	58,2	62,8	57,5	-0,7	-0,7	nein	-	3,5	nein
2.OG		63,0	57,7	62,6	57,3	-0,4	-0,4	nein	-	3,2	nein
3.OG		62,5	57,2	62,2	56,9	-0,3	-0,3	nein	-	2,8	nein
IP 24 - Bahnhofstraße 1a											
				Nutzungsart SO		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	7	63,1	57,8	63,9	58,6	0,8	0,8	nein	-	4,6	nein
1.OG		63,2	57,9	63,7	58,5	0,5	0,6	nein	-	4,4	nein
2.OG		62,9	57,7	63,3	58,1	0,4	0,4	nein	-	4,0	nein
3.OG		62,6	57,3	62,8	57,6	0,2	0,3	nein	-	3,5	nein
IP 25 - Bahnhofstraße 1a											
				Nutzungsart SO		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	15	56,5	51,3	57,3	52,1	0,8	0,8	nein	-	-	nein
1.OG		57,6	52,3	58,0	52,7	0,4	0,4	nein	-	-	nein
2.OG		57,6	52,4	58,0	52,7	0,4	0,3	nein	-	-	nein
3.OG		57,6	52,3	57,8	52,6	0,2	0,3	nein	-	-	nein
IP 26 - Münsterplatz 10											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	13	63,5	58,2	62,5	57,2	-1,0	-1,0	nein	3,4	8,1	nein
1.OG		63,1	57,8	62,4	57,1	-0,7	-0,7	nein	3,3	8,0	nein
IP 27 - Große Bleiche 1											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	13	63,8	58,5	62,7	57,4	-1,1	-1,1	nein	3,6	8,4	nein
1.OG		63,3	58,0	62,5	57,3	-0,8	-0,7	nein	3,5	8,2	nein
IP 28 - Münsterplatz 1											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	39	53,7	48,4	53,8	48,6	0,1	0,2	nein	-	-	nein
1.OG		54,7	49,4	54,9	49,7	0,2	0,3	nein	-	0,6	nein
2.OG		55,7	50,4	56,0	50,7	0,3	0,3	nein	-	1,7	nein
3.OG		56,4	51,1	56,5	51,3	0,1	0,2	nein	-	2,2	nein
4.OG		56,7	51,4	56,8	51,5	0,1	0,1	nein	-	2,5	nein
5.OG		56,8	51,5	56,9	51,7	0,1	0,2	nein	-	2,6	nein
IP 29 - Große Bleiche 1											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	19	60,3	55,0	59,6	54,3	-0,7	-0,7	nein	0,5	5,2	nein
1.OG		60,4	55,2	60,1	54,8	-0,3	-0,4	nein	1,0	5,7	nein
IP 30 - Bilhildisstraße 2 - 6											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	21	57,0	51,8	57,2	51,9	0,2	0,1	nein	-	-	nein
1.OG		58,5	53,3	58,7	53,4	0,2	0,1	nein	-	-	nein
2.OG		58,5	53,3	58,7	53,4	0,2	0,1	nein	-	-	nein
3.OG		58,4	53,1	58,5	53,3	0,1	0,2	nein	-	-	nein
4.OG		58,2	53,0	58,4	53,1	0,2	0,1	nein	-	-	nein
5.OG		58,0	52,8	58,1	52,9	0,1	0,1	nein	-	-	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Erheblicher baulicher Eingriff beurteilt gemäß 16. BImSchV
Schienenverkehrslärm (Straßenbahn)

Stockwerk	Abstand Gleis m	Lr, Bestand		Lr, Planung		dLr, Plan/Best.		Wesentl. Änderung ja / nein	dLr, IGW		Lärmschutz Anspruch ja / nein
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	
		dB(A)		dB(A)		dB(A)		dB(A)			
IP 31 - Schillerstraße 50											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	22	58,2	52,9	58,2	52,9	0,0	0,0	nein	-	-	nein
1.OG		59,4	54,1	59,3	54,0	-0,1	-0,1	nein	-	-	nein
2.OG		59,5	54,2	59,4	54,2	-0,1	0,0	nein	-	0,1	nein
3.OG		59,5	54,2	59,4	54,2	-0,1	0,0	nein	-	0,1	nein
4.OG		59,4	54,1	59,3	54,1	-0,1	0,0	nein	-	-	nein
5.OG		59,1	53,8	59,0	53,8	-0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 32 - Bilhildisstraße 2											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	7	58,3	53,1	58,3	53,1	0,0	0,0	nein	-	-	nein
1.OG		58,5	53,3	58,5	53,3	0,0	0,0	nein	-	-	nein
2.OG		58,4	53,2	58,4	53,2	0,0	0,0	nein	-	-	nein
3.OG		58,1	52,8	58,1	52,8	0,0	0,0	nein	-	-	nein
4.OG		57,4	52,1	57,4	52,1	0,0	0,0	nein	-	-	nein
5.OG		56,7	51,4	56,6	51,4	-0,1	0,0	nein	-	-	nein
IP 33 - Schillerstraße 44											
				Nutzungsart MI		Grenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)			
EG	16	57,6	52,3	57,6	52,3	0,0	0,0	nein	-	-	nein
IP 34 - Bahnhofstraße 12											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	14	52,9	47,7	52,9	47,6	0,0	-0,1	nein	-	-	nein
1.OG		54,4	49,2	54,4	49,1	0,0	-0,1	nein	-	-	nein
2.OG		55,0	49,7	54,9	49,7	-0,1	0,0	nein	-	0,6	nein
3.OG		55,2	49,9	55,1	49,9	-0,1	0,0	nein	-	0,8	nein
4.OG		55,3	50,0	55,2	50,0	-0,1	0,0	nein	-	0,9	nein
5.OG		55,3	50,0	55,3	50,0	0,0	0,0	nein	-	0,9	nein
6.OG		55,2	50,0	55,2	49,9	0,0	-0,1	nein	-	0,9	nein
IP 35 - Bahnhofstraße 17											
				Nutzungsart WB		Grenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)			
EG	6	53,0	47,7	53,0	47,7	0,0	0,0	nein	-	-	nein
1.OG		54,2	49,0	54,3	49,0	0,1	0,0	nein	-	-	nein
2.OG		55,0	49,8	55,0	49,7	0,0	-0,1	nein	-	0,7	nein
3.OG		55,4	50,1	55,3	50,1	-0,1	0,0	nein	-	1,0	nein
4.OG		55,5	50,2	55,5	50,2	0,0	0,0	nein	-	1,1	nein
5.OG		55,5	50,2	55,5	50,2	0,0	0,0	nein	-	1,1	nein

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Gebäudefassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, Nullfall	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall ohne Umsetzung des Planvorhabens
Lr, Planfall	Beurteilungspegel Prognose-Planfall nach Realisierung des Planvorhabens
dLr, Plan/Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: Veränderung der Gesamtverkehrslärmbelastung durch die Umsetzung des Planvorhabens positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Veränderung	Veränderung der Gesamtverkehrslärmsituation beim Vergleich von Prognose-Planfall zu Prognose-Nullfall ? - Erhöhung um mehr als 2 dB(A) im kritischen Beurteilungszeitraum: erhebliche Zusatzbelastung - Erhöhung im kritischen Beurteilungszeitraum: geringe Zusatzbelastung - keine Veränderung im kritischen Beurteilungszeitraum, aber Verminderung im unkritischen Beurteilungszeitraum: geringe Entlastung - Verminderung um mehr als 2 dB(A) im kritischen Beurteilungszeitraum: erhebliche Entlastung
Schwelle	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall oberhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts bzw. 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts? (untere bzw. obere Grenze des in der Rechtsprechung genannten Intervalles, in dem die Zumutbarkeitsschwelle liegt, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann)
Bewertung	Beurteilung der Gesamtverkehrslärmsituation: - Beurteilungspegel <= 70/60 dB(A) oder Entlastung: unbedenklich - Beurteilungspegel > 70/60 dB(A) und Zusatzbelastung im relevanten Beurteilungszeitraum: bedenklich - Beurteilungspegel > 75/65 dB(A) und Zusatzbelastung im relevanten Beurteilungszeitraum: kritisch

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 1 - Bahnhofstraße 8a										
Nutzungsart WB										
S	EG	76,9	65,8	76,9	65,8	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	77,0	66,0	77,0	66,0	0,0	0,0		> 75/65 !!	
	2.OG	76,7	65,8	76,7	65,7	0,0	-0,1		> 75/65 !!	
	3.OG	76,3	65,4	76,3	65,4	0,0	0,0		> 75/65 !!	
	4.OG	75,9	65,0	75,9	65,0	0,0	0,0		> 75/65 !!	
	5.OG	75,5	64,6	75,4	64,6	-0,1	0,0		> 75/65 !!	
	6.OG	75,0	64,3	75,0	64,2	0,0	-0,1		> 70/60	
IP 2 - Parcusstraße 9										
Nutzungsart WB										
O	EG	76,3	66,5	76,3	66,5	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,3	66,5	76,3	66,4	0,0	-0,1		> 75/65 !!	
	2.OG	76,0	66,1	75,9	66,0	-0,1	-0,1	Entlastung	> 75/65 !!	
	3.OG	75,5	65,6	75,5	65,5	0,0	-0,1	neutral	> 75/65 !!	
	4.OG	75,1	65,1	75,1	65,1	0,0	0,0		> 75/65 !!	
	5.OG	74,7	64,7	74,7	64,7	0,0	0,0		> 70/60	
	6.OG	74,4	64,3	74,3	64,3	-0,1	0,0		> 70/60	
IP 3 - Bahnhofstraße 15										
Nutzungsart WB										
N	EG	77,8	66,7	77,8	66,7	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	77,6	66,6	77,6	66,6	0,0	0,0		> 75/65 !!	
	2.OG	77,0	66,1	77,0	66,1	0,0	0,0		> 75/65 !!	
	3.OG	76,4	65,5	76,4	65,5	0,0	0,0		> 75/65 !!	
	4.OG	75,9	65,0	75,8	65,0	-0,1	0,0		> 75/65 !!	
	5.OG	75,3	64,5	75,3	64,5	0,0	0,0		> 75/65 !!	

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 4 - Bahnhofstraße 15										
Nutzungsart WB										
O	EG	76,2	66,5	76,2	66,4	0,0	-0,1	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,4	66,5	76,3	66,5	-0,1	0,0	> 75/65 !!		
	2.OG	76,0	66,1	76,0	66,1	0,0	0,0	> 75/65 !!		
	3.OG	75,6	65,7	75,6	65,7	0,0	0,0	> 75/65 !!		
	4.OG	75,2	65,3	75,2	65,2	0,0	-0,1	> 75/65 !!		
	5.OG	74,8	64,9	74,8	64,8	0,0	-0,1	> 70/60		
IP 5 - Parcussstraße 8										
Nutzungsart WB										
W	EG	76,2	66,5	76,2	66,5	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,3	66,5	76,2	66,4	-0,1	-0,1	Entlastung	> 75/65 !!	
	2.OG	75,8	66,0	75,8	66,0	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	
	3.OG	75,4	65,5	75,3	65,5	-0,1	0,0	> 75/65 !!		
	4.OG	74,9	65,0	74,9	65,0	0,0	0,0	> 70/60		
	5.OG	74,5	64,6	74,5	64,5	0,0	-0,1	> 70/60		
	6.OG	74,1	64,2	74,1	64,1	0,0	-0,1	> 70/60		
	7.OG	73,7	63,7	73,7	63,7	0,0	0,0	> 70/60		
	8.OG	73,3	63,3	73,3	63,3	0,0	0,0	> 70/60		
IP 6 - Parcussstraße 8										
Nutzungsart WB										
SW	EG	77,6	66,6	76,7	65,7	-0,9	-0,9	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	77,6	66,6	77,0	66,0	-0,6	-0,6	> 75/65 !!		
	2.OG	77,2	66,3	76,8	65,8	-0,4	-0,5	> 75/65 !!		
	3.OG	76,8	65,9	76,5	65,5	-0,3	-0,4	> 75/65 !!		
	4.OG	76,4	65,5	76,1	65,2	-0,3	-0,3	> 75/65 !!		
	5.OG	76,0	65,1	75,7	64,8	-0,3	-0,3	> 75/65 !!		
	6.OG	75,6	64,7	75,4	64,4	-0,2	-0,3	> 75/65 !!		
	7.OG	75,1	64,3	74,9	64,0	-0,2	-0,3	> 70/60		
	8.OG	74,7	63,9	74,4	63,6	-0,3	-0,3	> 70/60		

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 7 - Bahnhofstraße 13										
Nutzungsart WB										
NO	EG	77,7	66,6	77,5	66,3	-0,2	-0,3	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	77,7	66,6	77,5	66,4	-0,2	-0,2			
	2.OG	77,3	66,3	77,2	66,1	-0,1	-0,2			
	3.OG	76,9	65,9	76,8	65,7	-0,1	-0,2			
	4.OG	76,4	65,5	76,3	65,3	-0,1	-0,2			
	5.OG	76,0	65,1	75,9	64,9	-0,1	-0,2			
IP 8 - Bahnhofstraße 13										
Nutzungsart WB										
W	EG	76,8	67,1	76,8	67,1	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,7	66,9	76,7	66,9	0,0	0,0			
	2.OG	76,2	66,4	76,2	66,4	0,0	0,0			
	3.OG	75,7	65,9	75,7	65,9	0,0	0,0			
	4.OG	75,3	65,4	75,2	65,4	-0,1	0,0			
	5.OG	74,8	64,9	74,8	64,9	0,0	0,0			
IP 9 - Bahnhofstraße 8 West										
Nutzungsart WB										
SW	EG	77,3	66,1	76,3	65,1	-1,0	-1,0	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	77,4	66,3	76,7	65,5	-0,7	-0,8			
	2.OG	77,1	66,0	76,6	65,4	-0,5	-0,6			
	3.OG	76,7	65,6	76,3	65,2	-0,4	-0,4			
	4.OG	76,3	65,3	76,0	64,9	-0,3	-0,4			
	5.OG	75,9	64,9	75,6	64,5	-0,3	-0,4			
IP 10 - Bahnhofstraße 11										
Nutzungsart WB										
NO	EG	77,5	66,2	77,3	66,0	-0,2	-0,2	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	77,5	66,3	77,3	66,0	-0,2	-0,3			
	2.OG	77,1	66,0	77,0	65,8	-0,1	-0,2			
	3.OG	76,7	65,6	76,6	65,4	-0,1	-0,2			

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 11 - Bahnhofstraße 8 Ost										
Nutzungsart WB										
SW	EG	77,3	66,0	76,2	64,9	-1,1	-1,1	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,3	65,3	75,6	64,5	-0,7	-0,8		> 75/65 !!	
	2.OG	76,0	65,0	75,5	64,4	-0,5	-0,6		> 75/65 !!	
	3.OG	75,7	64,7	75,3	64,2	-0,4	-0,5		> 75/65 !!	
	4.OG	75,3	64,3	74,9	63,9	-0,4	-0,4		> 70/60	
	5.OG	74,9	63,9	74,6	63,6	-0,3	-0,3		> 70/60	
IP 12 - Bahnhofstraße 9										
Nutzungsart WB										
NO	EG	76,5	65,3	76,3	65,1	-0,2	-0,2	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,5	65,3	76,3	65,1	-0,2	-0,2		> 75/65 !!	
	2.OG	76,1	65,0	76,0	64,8	-0,1	-0,2		> 75/65 !!	
	3.OG	75,7	64,6	75,6	64,4	-0,1	-0,2		> 75/65 !!	
IP 13 - Bahnhofstraße 4-6										
Nutzungsart WB										
SW	EG	76,3	65,2	75,3	64,0	-1,0	-1,2	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,3	65,2	75,6	64,3	-0,7	-0,9		> 75/65 !!	
	2.OG	76,0	64,9	75,4	64,2	-0,6	-0,7		> 75/65 !!	
	3.OG	75,6	64,5	75,2	64,0	-0,4	-0,5		> 75/65 !!	
	4.OG	75,2	64,1	74,8	63,7	-0,4	-0,4		> 70/60	
	5.OG	74,8	63,8	74,5	63,4	-0,3	-0,4		> 70/60	
IP 14 - Bahnhofstraße 7										
Nutzungsart WB										
NO	EG	76,5	65,3	76,3	65,1	-0,2	-0,2	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,4	65,2	76,3	65,0	-0,1	-0,2		> 75/65 !!	
	2.OG	76,0	64,9	75,9	64,7	-0,1	-0,2		> 75/65 !!	
	3.OG	75,6	64,5	75,5	64,3	-0,1	-0,2		> 75/65 !!	
	4.OG	75,2	64,1	75,0	63,9	-0,2	-0,2		> 70/60	
	5.OG	74,8	63,8	74,6	63,5	-0,2	-0,3		> 70/60	
	6.OG	74,4	63,4	74,2	63,1	-0,2	-0,3		> 70/60	

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 15 - Bahnhofstraße 2c										
Nutzungsart WB										
SW	EG	76,3	65,1	75,2	64,0	-1,1	-1,1	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,2	65,1	75,5	64,3	-0,7	-0,8		> 75/65 !!	
	2.OG	75,9	64,8	75,3	64,1	-0,6	-0,7		> 75/65 !!	
	3.OG	75,5	64,4	75,0	63,8	-0,5	-0,6		> 70/60	
	4.OG	75,1	64,0	74,7	63,5	-0,4	-0,5		> 70/60	
	5.OG	73,7	62,8	73,4	62,4	-0,3	-0,4		> 70/60	
IP 16 - Bahnhofstraße 2b										
Nutzungsart WB										
SW	EG	75,3	64,3	74,2	63,2	-1,1	-1,1	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	75,2	64,3	74,5	63,4	-0,7	-0,9		> 70/60	
	2.OG	74,9	63,9	74,3	63,2	-0,6	-0,7		> 70/60	
	3.OG	74,4	63,5	74,0	63,0	-0,4	-0,5		> 70/60	
	4.OG	74,0	63,1	73,7	62,6	-0,3	-0,5		> 70/60	
IP 17 - Bahnhofstraße 5										
Nutzungsart WB										
NO	EG	75,4	64,4	75,3	64,2	-0,1	-0,2	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	75,4	64,3	75,2	64,1	-0,2	-0,2		> 75/65 !!	
	2.OG	75,0	63,9	74,8	63,8	-0,2	-0,1		> 70/60	
	3.OG	74,5	63,5	74,4	63,3	-0,1	-0,2		> 70/60	
	4.OG	74,1	63,1	73,9	62,9	-0,2	-0,2		> 70/60	
	5.OG	73,7	62,7	73,5	62,5	-0,2	-0,2		> 70/60	
	6.OG	73,3	62,4	73,1	62,1	-0,2	-0,3		> 70/60	
IP 18 - Bahnhofstraße 2a										
Nutzungsart WB										
SW	EG	75,2	64,2	74,1	63,1	-1,1	-1,1	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	75,1	64,1	74,4	63,3	-0,7	-0,8		> 70/60	
	2.OG	74,7	63,8	74,2	63,1	-0,5	-0,7		> 70/60	
	3.OG	74,3	63,3	73,9	62,8	-0,4	-0,5		> 70/60	
	4.OG	73,9	62,9	73,5	62,4	-0,4	-0,5		> 70/60	

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 19 - Bahnhofstraße 2a										
Nutzungsart WB										
SO	EG	68,2	57,3	67,5	56,4	-0,7	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
	1.OG	68,9	58,0	68,3	57,3	-0,6	-0,7		-	
	2.OG	68,9	58,0	68,5	57,4	-0,4	-0,6		-	
	3.OG	68,9	57,9	68,4	57,4	-0,5	-0,5		-	
	4.OG	68,7	57,8	68,4	57,3	-0,3	-0,5		-	
IP 20 - Bahnhofstraße 5										
Nutzungsart WB										
SO	EG	70,2	59,2	70,1	59,1	-0,1	-0,1	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	70,7	59,7	70,6	59,5	-0,1	-0,2		> 70/60	
	2.OG	70,7	59,6	70,5	59,5	-0,2	-0,1		> 70/60	
	3.OG	70,5	59,4	70,4	59,3	-0,1	-0,1		> 70/60	
	4.OG	70,2	59,2	70,1	59,0	-0,1	-0,2		> 70/60	
	5.OG	69,9	58,9	69,8	58,7	-0,1	-0,2		-	
	6.OG	69,6	58,6	69,5	58,4	-0,1	-0,2		-	
IP 21 - Bahnhofstraße 2										
Nutzungsart MK										
NW	EG	68,5	57,7	67,9	56,8	-0,6	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
	1.OG	69,1	58,3	68,6	57,6	-0,5	-0,7		-	
	2.OG	69,2	58,3	68,7	57,7	-0,5	-0,6		-	
	3.OG	69,1	58,2	68,7	57,7	-0,4	-0,5		-	
IP 22 - Bahnhofstraße 1-3										
Nutzungsart SO										
NO	EG	74,9	63,8	74,5	63,4	-0,4	-0,4	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	74,9	63,8	74,6	63,5	-0,3	-0,3		> 70/60	
	2.OG	74,5	63,5	74,3	63,2	-0,2	-0,3		> 70/60	
	3.OG	74,0	63,0	73,9	62,8	-0,1	-0,2		> 70/60	
	4.OG	73,6	62,6	73,4	62,4	-0,2	-0,2		> 70/60	

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 23 - Bahnhofstraße 2		Nutzungsart MK								
SW	EG	74,9	63,9	74,0	63,0	-0,9	-0,9	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	74,8	63,8	74,2	63,1	-0,6	-0,7		> 70/60	
	2.OG	74,4	63,5	73,9	62,9	-0,5	-0,6		> 70/60	
	3.OG	74,0	63,0	73,6	62,5	-0,4	-0,5		> 70/60	
IP 24 - Bahnhofstraße 1a		Nutzungsart SO								
NO	EG	77,4	66,1	75,9	64,7	-1,5	-1,4	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,7	65,5	75,8	64,6	-0,9	-0,9		> 75/65 !!	
	2.OG	75,9	64,8	75,4	64,2	-0,5	-0,6		> 75/65 !!	
	3.OG	75,3	64,2	74,9	63,8	-0,4	-0,4		> 70/60	
IP 25 - Bahnhofstraße 1a		Nutzungsart SO								
SO	EG	72,2	62,1	71,9	61,8	-0,3	-0,3	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	72,7	62,6	72,4	62,3	-0,3	-0,3		> 70/60	
	2.OG	72,0	61,9	71,7	61,7	-0,3	-0,2		> 70/60	
	3.OG	71,9	61,8	71,6	61,6	-0,3	-0,2		> 70/60	
IP 26 - Münsterplatz 10		Nutzungsart WB								
SW	EG	74,6	64,1	74,1	63,5	-0,5	-0,6	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	75,0	64,4	74,6	64,0	-0,4	-0,4		> 70/60	
IP 27 - Große Bleiche 1		Nutzungsart WB								
SW	EG	75,6	65,1	74,8	64,4	-0,8	-0,7	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	75,8	65,3	75,1	64,7	-0,7	-0,6		> 75/65 !!	

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 28 - Münsterplatz 1		Nutzungsart WB								
NO	EG	71,2	61,4	71,0	61,2	-0,2	-0,2	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	71,9	62,0	71,7	61,9	-0,2	-0,1		> 70/60	
	2.OG	72,3	62,2	72,0	62,1	-0,3	-0,1		> 70/60	
	3.OG	72,4	62,3	72,1	62,1	-0,3	-0,2		> 70/60	
	4.OG	72,3	62,2	72,1	62,0	-0,2	-0,2		> 70/60	
	5.OG	72,3	62,1	72,0	61,9	-0,3	-0,2		> 70/60	
IP 29 - Große Bleiche 1		Nutzungsart WB								
SO	EG	75,9	65,6	75,2	65,2	-0,7	-0,4	Entlastung	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	76,0	65,7	75,4	65,3	-0,6	-0,4		> 75/65 !!	
IP 30 - Bilhildisstraße 2 - 6		Nutzungsart MI								
NW	EG	71,5	61,0	71,1	60,6	-0,4	-0,4	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	72,6	62,1	72,1	61,7	-0,5	-0,4		> 70/60	
	2.OG	72,9	62,4	72,4	62,1	-0,5	-0,3		> 70/60	
	3.OG	73,0	62,4	72,5	62,1	-0,5	-0,3		> 70/60	
	4.OG	72,8	62,4	72,4	62,0	-0,4	-0,4		> 70/60	
	5.OG	72,7	62,2	72,3	61,9	-0,4	-0,3		> 70/60	
IP 31 - Schillerstraße 50		Nutzungsart MI								
SW	EG	73,2	62,6	72,9	62,4	-0,3	-0,2	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
	1.OG	73,8	63,3	73,5	63,1	-0,3	-0,2		> 70/60	
	2.OG	73,9	63,4	73,6	63,2	-0,3	-0,2		> 70/60	
	3.OG	73,8	63,3	73,4	63,0	-0,4	-0,3		> 70/60	
	4.OG	73,5	63,0	73,2	62,8	-0,3	-0,2		> 70/60	
	5.OG	73,2	62,7	72,9	62,5	-0,3	-0,2		> 70/60	

B-Plan Mainz A 265 Bahnhofstraße
Immissionspegel Gesamtlärmsituation
Vergleich von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall

Fass	Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
IP 32 - Bilhildisstraße 2										
Nutzungsart MI										
NO	EG	76,0	65,4	76,0	65,4	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	75,0	64,6	75,0	64,5	0,0	-0,1	> 70/60	> 70/60	
	2.OG	74,0	63,6	74,0	63,6	0,0	0,0	> 70/60	> 70/60	
	3.OG	73,2	62,8	73,1	62,8	-0,1	0,0	> 70/60	> 70/60	
	4.OG	72,3	62,0	72,2	61,9	-0,1	-0,1	Entlastung	> 70/60	
	5.OG	71,5	61,2	71,4	61,2	-0,1	0,0	neutral	> 70/60	
IP 33 - Schillerstraße 44										
Nutzungsart MI										
SW	EG	73,5	62,8	73,5	62,8	0,0	0,0	neutral	> 70/60	unbedenklich
IP 34 - Bahnhofstraße 12										
Nutzungsart WB										
S	EG	75,5	64,3	75,5	64,3	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	75,5	64,4	75,5	64,4	0,0	0,0	> 75/65 !!	> 75/65 !!	
	2.OG	75,1	64,1	75,1	64,1	0,0	0,0	> 75/65 !!	> 75/65 !!	
	3.OG	74,6	63,7	74,6	63,6	0,0	-0,1	> 70/60	> 70/60	
	4.OG	74,1	63,3	74,1	63,2	0,0	-0,1	> 70/60	> 70/60	
	5.OG	73,7	62,8	73,6	62,8	-0,1	0,0	> 70/60	> 70/60	
	6.OG	73,2	62,4	73,2	62,4	0,0	0,0	> 70/60	> 70/60	
IP 35 - Bahnhofstraße 17										
Nutzungsart WB										
N	EG	77,4	66,3	77,4	66,3	0,0	0,0	neutral	> 75/65 !!	unbedenklich
	1.OG	77,0	65,9	77,0	65,9	0,0	0,0	> 75/65 !!	> 75/65 !!	
	2.OG	76,4	65,4	76,4	65,4	0,0	0,0	> 75/65 !!	> 75/65 !!	
	3.OG	75,8	64,8	75,8	64,8	0,0	0,0	> 75/65 !!	> 75/65 !!	
	4.OG	75,2	64,2	75,2	64,2	0,0	0,0	> 75/65 !!	> 75/65 !!	
	5.OG	73,7	63,0	73,7	62,9	0,0	-0,1	> 70/60	> 70/60	