



Nur zur Information

Anlage 15.7b Anlage 15.7c (geändert)



Schalltechnische Untersuchung

BAUVORHABEN:	Umbau Knoten Frankfurt-Sportfeld, 2. Ausbaustufe 6-gleisiger Ausbau, Frankfurt (Main)-Sportfeld – Abzweig Gutleuthof
UMFANG:	Ermittlung und Beurteilung der Gesamtverkehrslärmimmissionen des bodengebundenen Verkehrs (Straße, Schiene) und des Flugverkehrs des Frankfurter Verkehrsflughafens
AUFTRAGGEBER	DB Netz AG Hahnstraße 49 60528 Frankfurt am Main
BEARBEITUNG:	KREBS+KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt T 06151 885-383 F 06151 885-220
AKTENZEICHEN:	20108001-VVG-1 ersetzt Bericht 10225-VVG-1, Fritz GmbH, vom 02.09.2013 ändert den Bericht 20108001-VVG-1 vom 28.10.2019
DATUM:	Darmstadt, 28.10.2019 Darmstadt, 17.06.2020

Dieser Bericht umfasst 22 Seiten und 2 Anhänge mit 131 Seiten und 4 Pläne als Anlage.

Dieser Bericht ist nur für den Gebrauch des Auftraggebers bzw. der DB Netz AG im Zusammenhang mit dem oben genannten Planvorhaben bestimmt. Eine darüberhinausgehende Verwendung, vor allem durch Dritte, unterliegt dem Schutz des Urheberrechts gemäß UrhG.

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	5
2	Sachverhalt und Aufgabenstellung	5
3	Bearbeitungsgrundlagen	6
4	Anforderungen an den Schallschutz	8
4.1	Rechtsgrundlage	10
5	Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise	10
6	Untersuchungsergebnisse	12
6.1	Geräuschemissionen	12
6.1.1	Schienenverkehr	12
6.1.1.1	Nullfall	13
6.1.1.2	Planfall	14
6.1.2	Straßenbahnverkehr	14
6.1.3	Straßenverkehr	16
6.1.4	Flugverkehr	17
6.2	Immissionen	18
6.2.1	Berechnungsergebnisse	18
6.2.2	Veränderung der Lärmbelastung	19
7	Abschließende Bemerkungen	21

Anhänge

- Anhang 1 Emissionen
Anhang 2 Immissionen an repräsentativen Immissionsorten

Anlagen

- Anlage 1 Schallimmissionspläne Planfall
Anlage 2 Differenzlärmkarten [

Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AU	schutzwürdige Nutzungen im Außenbereich
Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
[dB(A)]	Dezibel (A-bewertet)
DB	Deutsche Bahn
DB	Pegeldifferenz durch topographische Gegebenheiten [dB]
DBM	Pegeldifferenz durch Boden- und Meteorologiedämpfung
DBr	Pegeldifferenz durch Brücken [dB]
DBü	Pegeldifferenz durch Bahnübergänge [dB]
DD	Pegeldifferenz durch unterschiedliche Bremsbauarten [dB]
DFb	Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnen [dB]
DFz	Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrzeugarten [dB]
DI	Pegeldifferenz durch unterschiedliche Zuglängen [dB]
DR	Pegeldifferenz durch Mehrfachreflexionen [dB]
DRa	Pegeldifferenz durch Gleisbögen mit engen Radien [dB]
Ds	Pegeldifferenz durch unterschiedliche Abstände [dB]
Dv	Pegeldifferenz durch unterschiedliche Geschwindigkeiten
ΔL	Pegeldifferenz [dB(A)]

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung
EG	Erdgeschoss
EG	Kleingartengebiet
EÜ	Eisenbahnüberführung
Ffm	Frankfurt am Main
GE	Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO
GI	Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO
h	Höhe von Schallschutz- oder Stützwänden [m]
Hbf	Hauptbahnhof
IGW	Immissionsgrenzwert [dB(A)]
IP	Immissionsort
K	Kosten für Schallschutzmaßnahmen [EUR, TEUR]
KiTa	Kindertagesstätte
l	Länge [m]
Lm,E	Emissionspegel [dB(A)]
Lr	Beurteilungspegel [dB(A)]
LS	Lärmschutz
(M)	(Main)
MI	Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO
n	Anzahl (von Zügen, Schutzfällen o. ä.) [-]
NBS	Neubaustrecke
OG	Obergeschoss
p	Anteil schiebgebremster Fahrzeuge [%]
S	Schienenbonus [5 dB(A)]
SO	Schienenoberkante
SOK	Krankenhäuser, Alten-, Pflege- und Kurheime
v	Geschwindigkeit [km/h]
V _{max}	Höchstgeschwindigkeit [km/h]
WA	Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO
WE	Wohneinheit

1 Zusammenfassung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Umbau Knoten Sportfeld, 2. Ausbaustufe wurde für den 6-gleisigen Ausbau des Abschnitts Bahnhof Frankfurt (Main)-Stadion – Abzweig Gutleuthof zur Bewertung der Einwirkungen auf das Schutzgut Mensch die Gesamtverkehrslärm-belastung vor und nach Realisierung des Planvorhabens ermittelt. Die so berechneten Beurteilungspegel wurden orientierend mit den Anforderungen aus dem Schallschutz im Städtebau verglichen und in Bezug auf mögliche Gefahren für die Gesundheit bewertet.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ❑ An den den Gleisanlagen zugewandten Fassaden dominieren weitgehend die Immissionsanteile aus dem Schienenverkehr.
- ❑ Pegelerhöhungen infolge des Planvorhabens betragen maximal

$$\Delta L_{\text{Tag / Nacht}} = 1,7 / 1,5 \text{ dB}$$

in einem kleinen Teilbereich im Bereich der Hahnstraße. Im überwiegenden Teil des Untersuchungsraumes sind keine relevanten Pegelerhöhungen, meist sogar Pegelminderungen zu verzeichnen.

- ❑ In den Teilbereichen, in denen kritische Gesamtbelastungen in einer Größenordnung oberhalb 70 ... 75 dB(A) tags bzw. 60 ... 65 dB(A) nachts überschritten werden, sind lediglich an 4 Gebäuden projektbedingte Erhöhungen des Beurteilungspegels in einer Größenordnung bis maximal

$$\Delta L_{\text{Tag / Nacht}} = 1,7 / 1,5 \text{ dB}$$

zu erwarten.

2 Sachverhalt und Aufgabenstellung

Der Ausbau des Schienenverkehrsknotens Frankfurt (Main)-Sportfeld ist als Teilmaßnahme im Projekt Frankfurt RheinMain^{plus} erfasst. Das Gesamtvorhaben besteht aus drei Ausbaustufen, wobei die 2. Ausbaustufe den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Frankfurt (Main)-Sportfeld und dem Abzweig Gutleuthof einschließlich der Umgestaltung des Ostkopfes des Bahnhofs Frankfurt (Main)-Sportfeld vorsieht.

Durch den Betrieb von Verkehrsanlagen kommt es zu Geräuschimmissionen auf im Wirkungsbereich befindliche Siedlungsflächen. Schallimmissionen zählen je nach Stärke und Wahrnehm-

barkeit nach **§ 3 BImSchG** zu den Immissionen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und Nachbarschaft hervorrufen können. Gemäß **§ 41 (1) BImSchG** sind beim Neubau oder der wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen diese so herzustellen, dass keine schädlichen Einwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach **§ 41 (2) BImSchG** kann von diesem Grundsatz abgewichen werden, falls die Kosten von Schutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (**UVPG**) ist sicherzustellen, dass bei bestimmten Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Der Bau oder die Änderung von Anlagen einer Eisenbahn des Bundes, die einer Planfeststellung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (**AEG**) bedürfen, zählen gemäß der Anlage zu **§ 3 UVPG** zu diesen Vorhaben.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Planvorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie auf Kultur- und sonstige Sachgüter. Ein Maß zur Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ist die Verkehrslärmerhöhung, die sich im Prognose-Planfall ergibt. Eine Aufgabenstellung der UVP ist daher, die gesamte Belastung aus Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Planvorhabens darzustellen und zu beurteilen.

Zusätzlich zur Betrachtung der Schienenverkehrslärmimmissionen auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**, vgl. /12/) ist für das Planvorhaben eine Gesamtlärbetrachtung vorzunehmen, in der die Lärmimmissionen **sämtlicher** Verkehrsträger im Planungsraum berücksichtigt sind. Hierbei wird die im Prognosejahr 2030 zu erwartende Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Planfall unter Berücksichtigung aller vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen bestimmt und dem Prognose-Nullfall ohne eine Realisierung des Planvorhabens gegenübergestellt.

3 Bearbeitungsgrundlagen

Der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung liegen die folgenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Planunterlagen und Schriftsätze 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 Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)
- /3/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006
- /4/ Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Schall 03, bekannt gemacht im Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn Nr. 14 vom 4. April 1990 unter laufender Nr. 133
- /5/ Anlage 2 (zu § 4) der 16. BImSchV: Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), gültig ab 01. Januar 2015
- /6/ 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 in ihrer berichtigten Fassung vom 16. Mai 1997
- /7/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90, Ausgabe 1990, eingeführt durch das allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 des Bundesministers für Verkehr, StB 11/14.86.22-01/25 Va 90
- /8/ Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI - Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Eisenbahn-Bundesamt, Stand Dezember 2012
- /9/ Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich – Planungsbeschleunigungsgesetz – vom 23.11.2018
- /10/ Umbau Knoten Frankfurt (Main)-Sportfeld, 2. Ausbaustufe; Schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung von Schienenverkehrslärmimmissionen auf Basis der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), Bericht Nr. 20108001-VVS-12; KREBS+KIEFER FRITZ AG, Darmstadt, Stand des Magentadrucks: 27.03.2019
- /11/ LoD1-Daten, Aktualität: 06.02.2018, erhalten vom Hessischen Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation am 13.09.2018
- /12/ Umbau Knoten Frankfurt (Main)-Sportfeld, 2. Ausbaustufe, Sechsgleisiger Ausbau Frankfurt (Main)-Sportfeld – Abzweig Gutleuthof: Lagepläne Vorplanung und Erläuterungsbericht, DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Mitte, Frankfurt am Main, Stand 2004
- /13/ Achsdaten in digitaler Form, zur Verfügung gestellt von DB ProjektBau GmbH, Stand September 2011

- /14/ Umbau Knoten Frankfurt (Main)-Sportfeld, 2. Ausbaustufe, Ingenieurbau Übersichtsplan EÜ Mainbrücke: Querprofile und Schnitte, DB ProjektBau GmbH; Niederlassung Mitte, Frankfurt am Main, Vorabzug Stand August 2011
- /15/ Allgemeines Liegenschaftskataster für den Bereich Niederrad, Vermessungsbüro Riemenschneider, Rodgau, Stand Juli 2011
- /16/ Höhenpunkte im trassennahen Bereich in digitaler Form, zur Verfügung gestellt von DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Mitte, Frankfurt am Main
- /17/ Betriebskonzept Prognose 2030 mit Aufteilung Tag / Nacht, DB Netz AG, Regionalbereich Mitte, Frankfurt am Main
- /18/ Angaben zu den Bebauungsplänen im Umfeld der Trasse, Internetangebot der Stadt Frankfurt am Main, Stadtplanungsamt, www.planas-frankfurt.de
- /19/ Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main: Auszüge aus dem Flächennutzungsplan 2009, www.planungsverband.de
- /20/ Umbau Knoten Ffm-Sportfeld, 2. Ausbaustufe: Trassierungsentwurf Bf Ffm – Stadion, Entwurfsplanung; Vermessungsbüro Riemenschneider, Rodgau, Maßstab 1:500; Stand Oktober 2014
- /21/ Aushangfahrpläne 2019, Tram 12, 15 und 19, Rhein-Main-Verkehrsverbund
- /22/ Straßenverkehrsmengen für den Bereich Frankfurt Niederrad und Umgebung für das Prognosejahr 2030, zur Verfügung gestellt von Hessen Mobil per Email am 13.08.2019
- /23/ Fluglärmkarten Flughafen Frankfurt am Main, aktueller Stand: Fluglärmkonturen 2018; Internetangebot www.fraport.de

4 Anforderungen an den Schallschutz

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.

Die Schwelle, bei deren Erreichen oder Überschreiten von einer Eigentums- und / oder Gesundheitsgefährdung auszugehen ist, ist weder normativ festgelegt noch in der Rechtsprechung eindeutig geklärt. Die Rechtsprechung des 11. bzw. 9. Senats des BVerwG sieht die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wie auch die Schwelle zur

Gesundheitsbeeinträchtigung in Anlehnung an Urteile des Bundesgerichtshofs in Wohngebieten im Allgemeinen bei Pegeln von

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

als erreicht an (BVerwG, Urteil vom 20.05.1998 – 11 C 3.97). Die Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle darf danach nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Pegelwerte abhängig gemacht werden. Diese Grenze soll aufgrund wertender Betrachtung des Einzelfalls gezogen werden, wobei **Gebietsart** und **Lärmvorbelastung** eine wesentliche Rolle spielen (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 – 11 A 3.98). Diese Rechtsprechung versteht die angegebenen Werte zur Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle also nicht als Grenzwerte.

In einer neueren Entscheidung hat der 7. Senat des BVerwG in der Urteilsbegründung ausdrücklich eine „in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts“ thematisiert (BVerwG, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10). Damit werden diese Werte soweit ersichtlich erstmals nicht mehr als für den konkreten Einzelfall in Wohngebieten sachgerecht relativiert, sondern als gebietsunabhängige **feste** Grenzwerte für die grundrechtliche Zumutbarkeit definiert. Es bleibt abzuwarten, ob andere Spruchkörper dieser Festlegung folgen oder bei der früheren Praxis der Einzelfallbetrachtung bleiben (nicht differenzierend VGH Mannheim, Urteil vom 25.04.2012 – 5 S 927/10). /8/

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. Demzufolge können mögliche Gesundheitsgefahren ausgeschlossen werden, wenn die Gesamtverkehrslärmbelastung **unterhalb** der genannten Intervalle bleibt.

In der Rechtsprechung des BVerwG (BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008 – 9 B 7/07) ist grundsätzlich geklärt, dass eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrslärmimmissionen zu treffen, eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrswegs und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraussetzt. Eine Pflicht, gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht.

Daher stellt sich die Frage nach einer möglichen Gesundheitsgefahr durch ein Vorhaben nur dann, wenn durch das Planvorhaben selbst eine relevante **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.

4.1 Rechtsgrundlage

Schalltechnische Untersuchungen zur Ermittlung und Beurteilung von Schienenverkehrslärmimmissionen auf Basis der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) wurden für das vorliegende Projekt bereits im Jahr 2012 erstellt und im Jahr 2016 überarbeitet. Hier lag die Verkehrsprognose des Prognose-Planfall 2025 zu Grunde und die damals gültige 16.BImSchV. Auf Grund des §18g – prognostizierte Verkehrsentwicklung - des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) wurde geprüft, ob das Planfeststellungsverfahren mit der bei der Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung fortgeführt werden kann.

Als Fazit der Untersuchung /12/ ist die erneute Berechnung auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 als erforderlich erachtet worden, da nicht alle die Kriterien des §18g AEG erfüllt worden sind, um weiter im Verfahren mit dem Prognose-Planfall 2025 zu bleiben.

Hierbei ist zu beachten, dass der Ordnungsgeber mit der Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 18.12.2014 die §3 und §4 sowie die Anlage 2 (Schall 03) der **16.BImSchV /3/** zur Berechnung des Beurteilungspegel für Schienenverkehrswege neu gefasst hat. Zur Sicherstellung eines einheitlichen Handelns im Rahmen der Planfeststellung von Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes wurden verschiedene Verfügungen zur Umsetzung der Anlage 2 erstellt. Unter anderem wurde im Rahmen einer Verfügung geregelt, dass, wenn für ein Vorhaben das Planfeststellungsverfahren beantragt und die Auslegung des Plans ortsüblich bekannt gemacht worden ist, sich die Berechnung der Beurteilungspegel im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen nach §3 in Verbindung mit Anlage 2 der 16.BImSchV alte Fassung richtet.

Aus diesem Grund wird auch der vorliegenden Gesamtlärmuntersuchung die überholte Fassung der 16. BImSchV /3/ und somit die Schall 03-1990 /4/, jedoch die Verkehrsprognose 2030, zugrunde gelegt.

5 Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise

Die für den Neubau oder Ausbau von Verkehrswegen durchzuführenden schalltechnischen Untersuchungen beruhen ausschließlich auf Schallausbreitungsberechnungen. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen 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 zum Beispiel von

Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen.

Die Ermittlung der Gesamtbeurteilungspegel aus Verkehrslärm erfolgt durch energetische Überlagerung der Teilpegel aus dem Straßen- und dem Schienenverkehr. Hierzu werden die Richtlinie **Schall 03/5/** (siehe auch Kapitel 4.1) sowie die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen **RLS-90 /7/** herangezogen. Auf diese Regelwerke wird in den Anlagen zu **§ 3** der **16. BImSchV /3/** verwiesen. Sie sind daher beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen zwingend anzuwenden. Weiterhin ist im Bereich von Niederrad eine hohe Fluglärmbelastung zu erwarten. Diese ist auf Grundlage der veröffentlichten Ergebnisse der Untersuchungen am Flughafen Frankfurt am Main in der Berechnung berücksichtigt.

Zur Prüfung des Sachverhaltes, ob aus der Umsetzung des Planvorhabens eine zusätzliche Verkehrslärmbelastung resultiert, wird ein Vergleich zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall angestellt. Hierbei dürfen nur solche Auswirkungen zugerechnet werden, die ursächlich im Zusammenhang mit dem Planvorhaben stehen. Verkehrliche oder technische Entwicklungen, die unabhängig vom Planvorhaben eintreten, sind zu neutralisieren. Daher wird der Prognose-Nullfall in der Regel den gleichen Prognosehorizont abdecken wie der Prognose-Planfall, jedoch ohne Berücksichtigung der baulichen Veränderungen. In beiden Lastfällen ist das Verkehrsaufkommen zu Grunde zu legen, welches zum Prognosehorizont unter Berücksichtigung der baulichen Rahmenbedingungen zu erwarten wäre.

Der **Prognose-Nullfall** beschreibt somit einen Lastfall, der die in der Bestandssituation vorhandenen Bahnanlagen und Straßenverbindungen mit einem für den Prognosehorizont zu erwartenden Verkehrsaufkommen verknüpft. Der **Prognose-Planfall** kennzeichnet die Situation nach Realisierung des Planvorhabens sowohl hinsichtlich der baulichen Gegebenheiten als auch des prognostizierten Verkehrsaufkommens. Die Flugverkehrsimmissionen wurden in beiden Fällen mit der gleichen Verkehrsbelastung energetisch addiert.

Ausgangspunkt der schalltechnischen Betrachtungen ist ein digitales Schallquellen- und Ausbreitungsmodell, in das die vorhandenen und geplanten Verkehrswege gemäß den Vorgaben der einschlägigen Regelwerke aufgenommen werden. Die Durchführung der Schallausbreitungsberechnungen erfolgt getrennt für die benannten Lastfälle und für die beiden Beurteilungszeiträume Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr).

Die Ergebnisse der flächendeckenden Ausbreitungsberechnungen werden beispielhaft für den Prognose-Planfall in **Anlage 1** in Form von Schallimmissionsplänen dokumentiert. Diese Darstellung erlaubt eine großräumige Beurteilung für eine repräsentative Immissionshöhe im 1. Obergeschoss (6,3 m über Gelände). Hierbei werden die Gesamtbeurteilungspegel aus Verkehrslärm an homogen im Untersuchungsraum verteilten Rasterpunkten bestimmt und als Isophonen interpoliert.

Während die Schallimmissionspläne nur eine qualitative Bewertung der Immissionen ermöglichen, kann die Schallsituation anhand von Einzelpunktberechnungen quantitativ für ausgewählte Immissionsorte in jeder Geschossebene dokumentiert werden. In die Betrachtung einbezogen werden alle im näheren Umfeld der Bahnanlage vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen, die auch bereits in der schalltechnischen Untersuchung VVS-12 Berücksichtigung fanden.

Nach allgemeinen Erkenntnissen gelten die Verkehrsgeräusche, die von Schienenwegen ausgehen, als weniger lästig und störend als die von Straßen ausgehenden Immissionen. Daher ist gemäß Anlage 2 zu **§ 3** der **16. BImSchV** bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen ein Abschlag in Höhe von

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

vorzunehmen. Dieser so genannte Schienenbonus gilt nicht für Rangierbahnhöfe und vergleichbare Anlagen, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet und zerlegt werden. Da es sich im vorliegenden Fall nicht um solche Anlagen handelt, wurde der Schienenbonus bei der Ermittlung der Teilbeurteilungspegel von Schienenwegen und Straßenbahnstrecken ohne Einschränkung berücksichtigt. Gemäß aktueller Rechtsprechung ist dieser Abschlag von 5 dB(A) ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Da dies nicht auf die vorliegende Planung zutrifft, ist hier der Schienenbonus noch anzuwenden.

Gegebenenfalls entstehende Zusatzbelastungen nach Realisierung des Planvorhabens werden in den Differenzlärmkarten in **Anlage 2** räumlich abgegrenzt. Durch Pegeldifferenzen, die anhand der Einzelpunktberechnungen ausgewiesen sind, kann die Veränderung der Gesamtlärmsituation quantifiziert werden.

6 Untersuchungsergebnisse

6.1 Geräuschemissionen

6.1.1 Schienenverkehr

Der Emissionspegel eines Schienenverkehrsweges kennzeichnet den Mittelungspegel in einem Abstand von 25 m zur Achse des Verkehrsweges und in einer Höhe von 3,5 m über Schienenoberkante. Die Berechnung der Emissionspegel des Schienenverkehrs auf einem Gleis oder einem Teilstück erfolgt nach der Richtlinie **Schall 03-1990 /4/** getrennt für Tag- und Nachtzeitraum.

Wesentliche Parameter für die Emissionsberechnung sind neben der Anzahl von Zugbewegungen die Zugart, die Länge eines Zuges, der betrachteten Zuggattung, der prozentuale Anteil schiebengebremsster Fahrzeuge an der Länge des Zuges sowie die fahrzeugbedingte Höchstgeschwindigkeit bzw. die zulässige Streckengeschwindigkeit und die Art des Fahrweges.

6.1.1.1 Nullfall

Als Basis für die Emissionsberechnungen wurde ein Betriebskonzept /17/ für den **Prognosefall 2030** auf Basis der Bedarfsplanüberprüfung herangezogen. Insgesamt werden zum Prognosezeitpunkt täglich im Nullfall

$$n_{\text{Tag/Nacht}} = 426 / 110 \text{ Zügen}$$

Züge tags / nachts den Bahnhof Niederrad passieren.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt heute bereits auf allen Streckenabschnitten mit Ausnahme der Strecken 3624 und 3650

$$v = 100 \text{ km/h.}$$

Die Strecke 3624 wird mit

$$v = 80 \text{ km/h}$$

und die Strecke 3650 mit maximal

$$v = 120 \text{ km/h}$$

befahren. Der Gleisoberbau ist durchgehend auf Betonschwellen im Schotterbett erstellt.

Sämtliche Eingangsdaten mit den aus dem Einfluss der Fahrbahnart resultierenden korrigierten Emissionspegeln sind für einen Querschnitt in Höhe des Bf Frankfurt (Main)-Niederrad in **Anhang 1.1** dokumentiert. Demnach ergeben sich dort nachfolgende Emissionspegel für den Tag- bzw. für den Nachtzeitraum im Prognose Nullfall:

- $L_{m,E} = 62,4 / 59,7 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die Strecke 3683,
- $L_{m,E} = \del{72,0} / \del{71,3} 71,0 / 70,7 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die Strecke 3520,
- $L_{m,E} = 66,2 / 66,7 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die Güterstrecke 3624,
- $L_{m,E} = \del{74,7} / \del{75,6} 75,2 / 75,8 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die im Randbereich des Plangebietes verlaufende Strecke 3650.

6.1.1.2 Planfall

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Planfall wurde auf der Grundlage eines für den 6-gleisigen Ausbau prognostizierten Betriebskonzeptes für das Jahr 2030 erstellt /17/. Insgesamt ergibt sich hieraus eine Gesamtzahl von

$$n_{\text{Tag/Nacht}} = 620 / 120 \text{ Zügen}$$

in Höhe des Bf Frankfurt (Main)-Niederrad.

Die Geschwindigkeit der einzelnen Strecken ist im Planfall identisch mit dem Nullfall. Die geplanten Gleise der Strecke 3620 sind im Untersuchungsabschnitt ebenfalls mit

$$v = 100 \text{ km/h}$$

signalisiert.

Sämtliche Eingangsdaten des Prognose Planfalls mit den aus dem Einfluss der Fahrbahnart resultierenden korrigierten Emissionspegeln sind für einen Querschnitt in Höhe des Bf Frankfurt (Main)-Niederrad in **Anhang 1.2** dokumentiert. Demnach ergeben sich dort nachfolgende Emissionspegel für den Tag- bzw. für den Nachtzeitraum:

- $L_{m,E} = 62,4 / 59,7 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die Strecke 3683,
- $L_{m,E} = 70,4 / 70,4 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die Strecke 3520,
- $L_{m,E} = 66,2 / 66,7 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die Güterstrecke 3624,
- $L_{m,E} = 67,3 / 60,9 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für die neu zu bauenden Gleise der Strecke 3620
- $L_{m,E} = ~~74,5~~ / ~~75,6~~ 74,7 / 75,7 \text{ dB(A)}$ tags /nachts für den kleinen Bereich der Strecke 3650 der innerhalb der Planungsgrenzen verläuft.

6.1.2 Straßenbahnverkehr

Im Untersuchungsraum befinden sich weiterhin die Gleisanlagen von einigen Straßenbahnstrecken der Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF). Die Frequentierung der verschiedenen Linien im näheren Umfeld der Bahnanlage wurde den Aushangfahrplänen /21/ entnommen. Zu berücksichtigen sind die Tram-Linien 12 und 19 im Bereich der Lyoner Straße und die Tram Linie 15 entlang der Bruchfeldstraße mit Wendekreis am Haardtwaldplatz.

Die Emissionsberechnung erfolgt analog zum Schienenverkehr der DB nach dem Regelwerk **Schall 03-1990**. Es wurden die auf den Strecken der VGF üblicherweise eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge des Typs NGT 8/S („S-Wagen“) mit einer Wagenlänge von

$$l = 31,0 \text{ m}$$

betrachtet. Der Scheibenbremsanteil dieser Fahrzeuge beträgt 100 %. Für die in Frankfurt zum Einsatz kommenden Niederflur-Straßenbahnfahrzeuge NGT 8/S kann aus Abnahmemessungen zur Schallemission abgeleitet werden, dass aufgrund besonderer Vorkehrungen eine weitergehende dauerhafte Lärminderung gegeben ist. Daher wird **nicht** der in Tabelle A aus Anlage 2 zur **16. BImSchV** benannte Korrekturwert für Fahrzeuge von straßenabhängigen Bahnen nach **§ 1 (2) Nr. 1 B0Strab** (Straßenbahn-/Stadtbahnfahrzeuge) von 3 dB angewendet. Vielmehr kann von einem reduzierten Korrekturwert von

$$D_{Fz} = 0 \text{ dB}$$

ausgegangen werden.

Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist bei allen drei Tramlinien mit

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

berücksichtigt.

Die Linien 19 und 12 verlaufen auf dem Mittelstreifen der Lyoner Straße in einem eigenen Gleisbett, welches mit Schotteroberbau mit Betonschwellen ausgestattet ist. Hier wird als Korrekturwert zur Berücksichtigung der Fahrbahnart

$$D_{Fb} = 2 \text{ dB}$$

angewendet. Bei kreuzenden Straßen erfolgt grundsätzlich eine Eindeckung in Asphalt oder Pflaster. Dort wird gemäß Ziffer 5.7 der **Schall 03** für eine Teilstücklänge gleich der zweifachen Breite des Übergangs

$$D_{Bü} = 5 \text{ dB}$$

gesetzt. Andere Korrekturen D_{Fb} werden dort nicht angewendet. Die Tramlinie 15 verläuft innerhalb des Untersuchungsgebietes durch die Bruchfeldstraße ohne eigenen Gleiskörper. Die Fahrbahn ist daher durchgängig als geschlossenen Bahnkörper mit einem Zuschlag für den Einfluss der Fahrbahnart ein Wert von

$$D_{Fb} = 5 \text{ dB}$$

zu berechnen.

Alle Eingangsdaten für die verschiedenen Streckenabschnitte wurden ebenso wie die hieraus ermittelten Emissionspegel in **Anhang 1.3** dokumentiert.

6.1.3 Straßenverkehr

Wesentliche Parameter für die Emissionsberechnungen bei Straßenverkehrswegen sind neben dem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (**DTV**) der Nachtanteil, der Schwerverkehrsanteil sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Im Untersuchungsraum verlaufen zahlreiche Straßen in Nord-Süd- oder Ost-West-Richtung. Zur Ermittlung der Emissionspegel aus dem motorisierten Individualverkehr entlang der maßgebenden Straßenverkehrswege im Bereich Niederrad wurden die aktuellen Prognose-Verkehrszahlen/22/, die von Hessen Mobil zur Verfügung gestellt wurden, herangezogen. Die stündliche Verkehrsstärke wurde in Abhängigkeit von der Klassifikation der zu betrachtenden Straßen in Anlehnung an Tabelle 3 der **RLS-90** /7/ festgelegt.

Einflüsse des Planvorhabens auf den motorisierten Individualverkehr, insbesondere entlang der Hauptverbindungen, sind **nicht** gegeben. Daher können die vorliegenden Zahlen sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall herangezogen werden.

Die Eingangsdaten für die verschiedenen Straßenabschnitte mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen sowie die hieraus ermittelten Emissionspegel sind in **Anhang 1.4** dokumentiert.

Befindet sich ein Immissionsort im Einwirkungsbereich lichtzeichengeregelter Kreuzungen oder Einmündungen, so ist immissionsseitig ein Zuschlag **K** für die erhöhte Störwirkung solcher lichtzeichengeregelter Knotenpunkte zu berücksichtigen. Je nach Abstand des Immissionsortes vom nächsten Schnittpunkt der Achse von sich kreuzenden oder zusammentreffenden Fahrstreifen beträgt der Zuschlag

- 3 dB(A)** bei Abständen bis 40 m,
- 2 dB(A)** bei Abständen über 40 m bis 70 m,
- 1 dB(A)** bei Abständen über 70 m bis 100 m.

Liegt der Immissionsort im Einflussbereich mehrerer Lichtzeichenanlagen, so ist nur der Zuschlag für die nächstgelegene zu berücksichtigen.

6.1.4 Flugverkehr

Durch Start- und Landevorgänge auf dem etwa 3,5 km entfernten Verkehrsflughafen Frankfurt am Main wirken nicht unerhebliche Geräusch auf das Plangebiet ein. Die Geräuschimmissionen durch den flugbetriebsbedingten Lärm können aus den Detailkarten abgeschätzt werden, die Bestandteil der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt am Main sind.

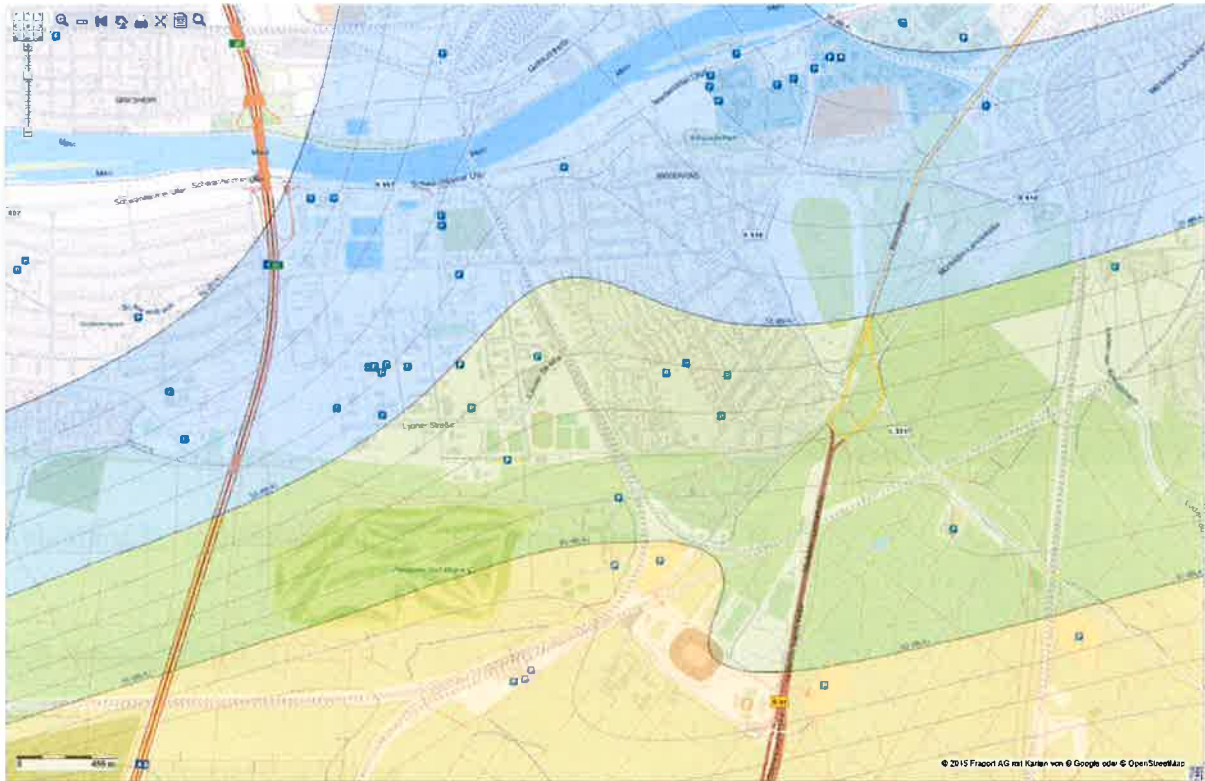


Abbildung 1: Isophonen flugbetriebsbedingter Geräusche, Tag

Zur Berücksichtigung des Flugbetriebsbedingten Lärms wurde eine Ersatzschallquelle erstellt, die auf Grundlage der Isophonen in den Abbildungen 1 und 2 kalibriert wurde.



Abbildung 2: Isophonen flugbetriebsbedingter Geräusche, Nacht

6.2 Immissionen

6.2.1 Berechnungsergebnisse

Die Ergebnisse der flächendeckenden Ausbreitungsberechnungen werden für den Prognose-Planfall in **Anlage 1** in Form von Schallimmissionsplänen dokumentiert. Sie erlauben eine großräumige Beurteilung für eine repräsentative Immissionshöhe im 1. Obergeschoss (6,3 m über Gelände).

Sofern die Beurteilungspegel die untere Grenze des in der Rechtsprechung bezüglich einer Gesundheitsgefahr genannten Intervalls mit Schwellenwerten

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

überschreiten, sind die hiervon betroffenen Flächen violett oder blau hinterlegt.

Anhand von Differenzlärmmkarten werden die Veränderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall flächendeckend in **Anlage 2** dargestellt. Soweit Flächen gelb oder grün hinterlegt sind, ist eine Reduktion der Schienenverkehrslärmbelastung nach Umsetzung des Planvorhabens im Vergleich zum Nullfall zu erwarten.

In orangen oder roten Teilbereichen kann das Planvorhaben im Vergleich mit dem Prognose-Nullfall zu einer Zusatzbelastung um weniger als 1 dB(A) führen. Sind Flächen violett oder blau hinterlegt, so ist eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mehr als 1 dB(A) zu erwarten.

Während die Schallimmissionspläne und Differenzlärmkarten zunächst eine qualitative Bewertung der Immissionen und eine Abgrenzung kritischer Einwirkungsbereiche ermöglichen, kann die Schallsituation anhand von Einzelpunktberechnungen quantitativ für alle ausgewählten Immissionsorte in jeder Geschossebene dokumentiert werden. Der Beurteilungspegel aus der Einzelpunktberechnung beschreibt dabei die Schallsituation am geöffneten Fenster.

In **Anhang 2** werden die Beurteilungspegel für alle untersuchten Immissionsorte und Geschosse in tabellarischer Form ausgewiesen. Die Berechnungsergebnisse werden für Prognose-Nullfall sowie für Prognose-Planfall gegenübergestellt und Pegeldifferenzen ausgewiesen. 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

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

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

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

betragen und gegenüber dem Prognose-Nullfall ansteigen, ist dies als **kritisch** anzusehen. Besonders kritisch stellt sich eine Zusatzbelastung um

$$\Delta L_r > 2 \text{ dB}$$

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

An insgesamt 15 der etwa 600 repräsentativ untersuchten Immissionsorte werden Beurteilungspegel von mehr als **70 dB(A)** am Tag und mehr als **60 dB(A)** in der Nacht ermittelt. Hierbei handelt es sich ausnahmslos um Berechnungspunkte entlang der Bahntrasse.

6.2.2 Veränderung der Lärmbelastung

Vergleicht man den Prognose-Nullfall mit dem Prognose-Planfall, so zeigt sich bereits anhand der Differenzlärmkarten, dass sich im Tagzeitraum Veränderungen in der Gesamtsituation im Nahbereich der Trasse einstellen werden. Zusatzbelastungen um maximal

$$\Delta L_{r, \text{Tag/Nacht}} = 1,7 / 1,5 \text{ dB}$$

beschränken sich weitgehend auf die unmittelbar an der Bahnanlage gelegenen Bebauung westlich der Gleisanlagen.

An **keinem** der vorhandenen Wohngebäude werden Gesamtbeurteilungspegel von

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

prognostiziert. An einigen gemischten und gewerblichen Nutzungen sind diese Gesamtbeurteilungspegel jedoch überschritten. Eine Überschreitung in Verbindung mit einer Pegelerhöhung um mehr als

$$\Delta L_r \geq 2 \text{ dB}$$

ergibt sich **nicht**. So dass eine **besonders kritische** Zusatzbelastung **nicht** gegeben ist.

Beurteilungspegel oberhalb **75 / 65 dB(A)** in Verbindung mit Pegelerhöhungen um mehr als

$$\Delta L_r \geq 0,1 \text{ dB}$$

innerhalb der Beurteilungszeiträume, und damit eine **kritische** Zusatzbelastung, ergeben sich an den folgenden Gebäuden:

- Hahnstraße 43 (MI)**
- Hahnstraße 43d (MI)**

Bei beiden Gebäuden ist der Beurteilungspegel am Tag noch unterhalb der unteren Grenze des in der Rechtsprechung bezüglich einer Gesundheitsgefahr genannten Intervalls von 70 dB(A) gelegenen Wert ermittelt. Die Zusatzbelastung führt daher am Tag nicht zu einer kritischen Situation, sondern ausschließlich im Nachtzeitraum. Da es sich bei den beiden betroffenen Gebäuden in der Hahnstraße um gewerblich genutzte Gebäude handelt ist hier eine schutzwürdige Nutzung in der Nacht noch zu hinterfragen.

Beurteilungspegel oberhalb **70 / 60 dB(A)** in Verbindung mit Pegelerhöhungen um mehr als

$$\Delta L_r \geq 0,1 \text{ dB}$$

innerhalb der Beurteilungszeiträume ergeben sich an den folgenden Gebäuden:

- Goldsteinstraße 114 (MI)**
- Hahnstraße 6 (GE)**

Auch bei diesen beiden Gebäuden handelt es sich um gewerblich genutzte Objekte, bei denen eine schutzwürdige Nutzung in der Nacht zu prüfen ist.

7 Abschließende Bemerkungen

In den Teilbereichen, in denen kritische Gesamtbelastungen in einer Größenordnung oberhalb 70 ... 75 dB(A) tags bzw. 60 ... 65 dB(A) nachts überschritten werden sind lediglich an 4 Gebäuden projektbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels zu erwarten.

AUFGESTELLT:



Dipl.-Ing-(FH) Katrin Endres

GEPRÜFT:



Dipl.-Ing. Matthias John-Tschoeppe

ANHANG

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\Bearbeitung\Gesamtlärm\Schall03_Emission_Straßenbahn 2019.xls\ANHANG 1.3.3

Strecke	3683	F5m Abzweig Kleyerstraße - Flughafen - Kelsterbach
Streckenabschnitt	Bf Niederrad	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	100	km/h
Belastungsfall	Prognose-Nullfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
S-Bahn	156	42	100	140	100	-2	0	60,4	57,7
Gesamtzahl Züge	156	42	Emissionspegel L_{m,E}					60,4	57,7
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2,0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								62,4	59,7

$L_{m,Ei} = 51 \text{ dB(A)} + 20 \log(0.01 v) + 10 \log(0.01 nl/Tr) + 10 \log(5 - 0.04 p) + D_{Fz} + D_{Ae}$
Emissionspegel, entspricht Mittelungspegel 25 m seitlich und 3,5 m oberhalb der Gleisachse, tags (6-22 Uhr) bzw. nachts (22-6 Uhr), getrennt nach Zuggattungen berechnet

- v zulässige Streckengeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit
- l Länge eines Zuges der betrachteten Zuggattung
- p prozentualer Anteil schiebgebremster Fahrzeuge an der Länge des Zuges einschl. Lok
- D_{Fz} Pegeldifferenz durch den Einfluß der Fahrzeugart
- D_{Ae} Pegeldifferenz durch aerodynamische Einflüsse bei Geschwindigkeiten v > 250 km/h
- D_{Fb} Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnarten

Anmerkung:

Korrekturen, die den Einfluss des Fahrweges berücksichtigen, sind in oben ausgewiesenen Emissionspegeln lediglich bezüglich der Fahrbahnart enthalten. An Brücken, Bahnübergängen oder in Kurven mit engen Radien weichen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\Bearbeitung\Gesamtlärm\Schall03_Emission_Straßenbahn 2019.xls\ANHANG 1.3.3

Strecke	3520	Frankfurt am Main Stadion - Frankfurt-Niederrad
Streckenabschnitt	Bf Niederrad	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	100	km/h
Belastungsfall	Prognose-Nullfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
SPFV (ICE)	78	13	100	420	100	-3	0	61,1	56,3
SPFV (IC-E)	24	9	100	140	100	0	0	54,2	53,0
SPNV	71	9	100	140	100	-2	0	56,9	51,0
S-Bahn	64	18	100	140	100	-2	0	63,7	61,2
GV-E	19	11	100	740	0	0	0	67,4	68,1
Gesamtzahl Züge	256	60						Emissionspegel L_{m,E}	
								70,069,0	60,368,7
								Korrekturwert für die Fahrbahnart	
								D_{Fb} [dB(A)]	
								Schotterbett / Betonschwellen	
								2,0	
								Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart	
								712,0 70,71,3	

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\Bearbeitung\Gesamtlärm\Schall03_Emission_Straßenbahn 2019.xls\ANHANG 1.3.3

Strecke	3624	Forsthaus (Frankfurt) - Frankfurt-Niederrad
Streckenabschnitt	Bf Niederrad	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	80	km/h
Belastungsfall	Prognose-Nullfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags	nachts
GV-E	14	8	80	740	0	0	0	64,2	64,7
Gesamtzahl Züge	14	8	Emissionspegel L_{m,E}				64,2	64,7	
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2,0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								66,2	66,7

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\VVG-1-Gesamtlärm\Bearingung\2019-10-17-VVG-Schall03_Emissionen.xlsx\ANHANG 1.1.4

Strecke	3650	Frankfurt am Main Stadion - Forsthaus (Frankfurt)
Streckenabschnitt	Sportfeld - Forsthaus	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	100-120	km/h
Belastungsfall	Prognose-Nullfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags	nachts
SPFV (IC-E)	80	6	100	140	50	0	0	64,2	56,0
SPNV	64	16	100	140	100	-2	0	56,5	53,5
GV-E	5953	3937	100	740	0	0	0	72,371,9	73,36
GV-E	6	2	120	740	0	0	0	64,0	62,2
Gesamtzahl Züge	203	61	Emissionspegel L_{m,E}					72,273,2	73,68
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2,0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								74,275,2	75,68

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\Bearbeitung\Gesamtärm\Schall03_Emission_Straßenbahn 2019.xls\ANHANG 1.3.3

Strecke	3683	Ffm Abzweig Kleyerstraße - Flughafen - Kelsterbach
Streckenabschnitt	Bf Niederrad	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	100	km/h
Belastungsfall	Prognose-Planfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags	nachts
S-Bahn	156	42	100	140	100	-2	0	60,4	57,7
Gesamtzahl Züge	156	42	Emissionspegel L_{m,E}					60,4	57,7
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2,0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								62,4	59,7

$L_{m,Ei} = 51 \text{ dB(A)} + 20 \log(0.01 v) + 10 \log(0.01 nl/Tr) + 10 \log(5 - 0.04 p) + D_{Fz} + D_{Ae}$
Emissionspegel, entspricht Mittelungspegel 25 m seitlich und 3,5 m oberhalb der Gleisachse, tags (6-22 Uhr) bzw. nachts (22-6 Uhr), getrennt nach Zuggattungen berechnet

v zulässige Streckengeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit

l Länge eines Zuges der betrachteten Zuggattung

p prozentualer Anteil scheibengebremster Fahrzeuge an der Länge des Zuges einschl. Lok

D_{Fz} Pegeldifferenz durch den Einfluß der Fahrzeugart

D_{Ae} Pegeldifferenz durch aerodynamische Einflüsse bei Geschwindigkeiten v > 250 km/h

D_{Fb} Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnarten

Anmerkung:

Korrekturen, die den Einfluss des Fahrweges berücksichtigen, sind in oben ausgewiesenen Emissionspegeln lediglich bezüglich der Fahrbahnart enthalten. An Brücken, Bahnübergängen oder in Kurven mit engen Radien weichen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\Bearbeitung\Gesamtlärm\Schall03_Emission_Straßenbahn 2019.xls\ANHANG 1.3.3

Strecke	3520	Frankfurt am Main Stadion - Frankfurt-Niederrad
Streckenabschnitt	Bf Niederrad	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	100	km/h
Belastungsfall	Prognose-Planfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}		
	tags	nachts						tags	nachts	
SPFV	2	1	100	140	100	0	0	43,4	43,4	
SPNV	80	13	100	140	100	-2	0	57,5	52,6	
S-Bahn	124	18	100	140	100	-2	0	59,4	54,0	
GV-E	19	11	100	740	0	0	0	67,4	68,1	
Gesamtzahl Züge	225	43	Emissionspegel L_{m,E}				68,4	68,4		
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]		
Schotterbett / Betonschwellen								2,0		
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								70,4	70,4	

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\Bearbeitung\Gesamtlärm\Schall03_Emission_Straßenbahn 2019.xls\ANHANG 1.3.3

Strecke	3624	Forsthaus (Frankfurt) - Frankfurt-Niederrad
Streckenabschnitt	Bf Niederrad	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	80	km/h
Belastungsfall	Prognose-Planfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags	nachts
GV-E	14	8	80	740	0	0	0	64,2	64,7
Gesamtzahl Züge	14	8	Emissionspegel L_{m,E}					64,2	64,7
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2,0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								66,2	66,7

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\VVG-1-Gesamtlärm\Bearbeitung\2019-10-17-VVG-Schall03_Emissionen.xlsx\ANHANG 1.2.4

Strecke	3650	Frankfurt am Main Stadion - Forsthaus (Frankfurt)
Streckenabschnitt	Sportfeld - Forsthaus	
Richtung	beide Richtungen	
v_{max}	120	km/h
Belastungsfall	Prognose-Planfall 2030	

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags	nachts
SPFV	1	7	100	140	50	0	0	45,2	56,7
SPNV	64	16	100	140	100	-2	0	56,5	53,5
GV-E	5953	3932	100	740	0	0	0	72,371,9	73,672,7
GV-E	6	5	120	740	0	0	0	64,0	66,2
Gesamtzahl Züge	124	6160	Emissionspegel L_{m,E}					72,57	73,67
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2,0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								74,57	75,67

Emissionspegel des Schienenverkehrs gemäß Schall 03

K:\B_Projekte\2010\8001-Knoten Sportfeld\C-Bearbeitung\02_Verkehrslärm\Bearbeitung\Gesamtlärm\Schall03_Emission_Straßenbahn 2019.xls\ANHANG 1.3.3

	Neubaugleise
Strecke	3620 Ffm Stadion - Niederrad - Gutleuthof
Streckenabschnitt	Bf Niederrad
Richtung	beide Richtungen
v_{max}	100 km/h
Belastungsfall	Prognose-Planfall 2030

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	D _{Fz} [dB(A)]	D _{Ae} [dB(A)]	L _{m,Ei}	
	tags	nachts						tags	nachts
SPFV	189	19	100	420	100	-3	0	65,0	58,0
SPNV	32	6	100	140	100	-2	0	53,5	49,2
Leerreisezüge	4	2	100	420	100	-3	0	48,2	48,2
Gesamtzahl Züge	225	27	Emissionspegel L_{m,E}					65,3	58,9
Korrekturwert für die Fahrbahnart								D_{Fb} [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2,0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								67,3	60,9

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation

Spalte	Beschreibung
<p>Stock</p> <p>Lr, Nullfall</p> <p>Lr, Planfall</p> <p>dLr, Plan/Null</p> <p>Veränderung</p> <p>Schwelle</p> <p>Bewertung</p>	<p>untersuchte Geschossebene</p> <p>Beurteilungspegel Prognose-Nullfall ohne Umsetzung des Planvorhabens</p> <p>Beurteilungspegel Prognose-Planfall nach Realisierung des Planvorhabens</p> <p>Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall:</p> <p>Veränderung der Gesamtverkehrslärmbelastung durch die Umsetzung des Planvorhabens</p> <p>positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel</p> <p>negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel</p> <p>Veränderung der Gesamtverkehrslärmsituation beim Vergleich von Prognose-Planfall zu Prognose-Nullfall ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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)</p> <p>Beurteilung der Gesamtverkehrslärmsituation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beurteilungspegel \leq 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

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Adolf-Miersch-Straße 7								
EG	66,0	57,3	65,9	57,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,5	57,8	66,4	57,6	-0,1		-	
2.OG	66,5	57,9	66,5	57,6	0,0		-	
3.OG	66,4	57,8	66,4	57,5	0,0		-	
4.OG	66,2	57,7	66,2	57,4	0,0		-	
Adolf-Miersch-Straße 9								
EG	62,7	54,8	62,6	54,3	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	55,4	63,5	55,0	0,0		-	
2.OG	64,0	55,8	63,9	55,4	-0,1		-	
3.OG	64,3	56,1	64,2	55,7	-0,1		-	
4.OG	64,3	56,1	64,3	55,8	0,0		-	
Adolf-Miersch-Straße 11								
EG	61,4	53,9	61,2	53,3	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,9	54,3	61,8	53,7	-0,1		-	
2.OG	62,4	54,6	62,3	54,1	-0,1		-	
3.OG	62,8	54,9	62,7	54,4	-0,1		-	
4.OG	63,0	55,2	63,0	54,7	0,0		-	
Adolf-Miersch-Straße 13								
EG	66,1	57,5	66,1	57,2	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,6	58,0	66,5	57,7	-0,1		-	
2.OG	66,6	58,0	66,5	57,7	-0,1		-	
3.OG	66,4	57,9	66,4	57,6	0,0		-	
4.OG	66,3	57,8	66,2	57,5	-0,1		-	
Adolf-Miersch-Straße 14								
EG	66,3	57,6	66,3	57,3	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,7	58,0	66,6	57,7	-0,1		-	
2.OG	66,7	58,0	66,7	57,7	0,0		-	
3.OG	66,6	57,9	66,5	57,6	-0,1		-	
4.OG	66,4	57,8	66,3	57,5	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Nacht	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht						
Adolf-Miersch-Straße 15										
EG	62,9	55,1	62,8	54,5	-0,1	-0,6		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,8	55,7	63,7	55,2	-0,1	-0,5			-	
2.OG	64,2	56,2	64,2	55,7	0,0	-0,5			-	
3.OG	64,5	56,4	64,4	55,9	-0,1	-0,5			-	
4.OG	64,5	56,4	64,5	56,0	0,0	-0,4			-	
Adolf-Miersch-Straße 16										
EG	63,2	55,2	63,1	54,7	-0,1	-0,5		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,2	55,9	64,1	55,5	-0,1	-0,4			-	
2.OG	64,6	56,3	64,5	55,9	-0,1	-0,4			-	
3.OG	64,7	56,4	64,7	56,0	0,0	-0,4			-	
4.OG	64,8	56,5	64,7	56,1	-0,1	-0,4			-	
Adolf-Miersch-Straße 17										
EG	61,5	54,2	61,3	53,4	-0,2	-0,8		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,0	54,5	61,8	53,8	-0,2	-0,7			-	
2.OG	62,5	54,9	62,4	54,2	-0,1	-0,7			-	
3.OG	62,9	55,2	62,8	54,6	-0,1	-0,6			-	
4.OG	63,1	55,4	63,0	54,9	-0,1	-0,5			-	
Adolf-Miersch-Straße 18										
EG	61,3	53,9	61,1	53,2	-0,2	-0,7		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,7	54,3	61,6	53,6	-0,1	-0,7			-	
2.OG	62,2	54,6	62,1	54,0	-0,1	-0,6			-	
3.OG	62,7	54,9	62,6	54,4	-0,1	-0,5			-	
4.OG	63,0	55,2	62,9	54,6	-0,1	-0,6			-	
Adolf-Miersch-Straße 19										
EG	66,1	57,6	66,0	57,2	-0,1	-0,4		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,5	58,0	66,4	57,6	-0,1	-0,4			-	
2.OG	66,5	58,1	66,5	57,7	0,0	-0,4			-	
3.OG	66,4	58,0	66,3	57,6	-0,1	-0,4			-	
4.OG	66,2	57,9	66,2	57,5	0,0	-0,4			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Nacht	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht							
Adolf-Miersch-Straße 20											
EG	66,7	58,0	66,7	57,7	0,0		-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,0	58,3	66,9	57,9	-0,1		-0,4			-	
2.OG	66,9	58,2	66,8	57,9	-0,1		-0,3			-	
3.OG	66,7	58,1	66,7	57,8	0,0		-0,3			-	
4.OG	66,5	57,9	66,4	57,6	-0,1		-0,3			-	
Adolf-Miersch-Straße 21											
EG	63,1	55,4	63,0	54,7	-0,1		-0,7		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,9	56,0	63,8	55,4	-0,1		-0,6			-	
2.OG	64,4	56,4	64,3	55,8	-0,1		-0,6			-	
3.OG	64,6	56,6	64,5	56,0	-0,1		-0,6			-	
4.OG	64,6	56,6	64,5	56,1	-0,1		-0,5			-	
Adolf-Miersch-Straße 22											
EG	62,0	54,6	61,8	53,7	-0,2		-0,9		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,8	55,1	62,7	54,4	-0,1		-0,7			-	
2.OG	63,5	55,6	63,4	55,0	-0,1		-0,6			-	
3.OG	63,8	55,9	63,7	55,3	-0,1		-0,6			-	
4.OG	64,0	56,0	63,9	55,5	-0,1		-0,5			-	
Adolf-Miersch-Straße 23											
EG	61,5	54,4	61,4	53,5	-0,1		-0,9		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,0	54,7	61,9	53,9	-0,1		-0,8			-	
2.OG	62,6	55,1	62,4	54,4	-0,2		-0,7			-	
3.OG	63,0	55,4	62,8	54,8	-0,2		-0,6			-	
4.OG	63,2	55,7	63,1	55,0	-0,1		-0,7			-	
Adolf-Miersch-Straße 24											
EG	60,9	53,9	60,8	52,9	-0,1		-1,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,4	54,2	61,3	53,4	-0,1		-0,8			-	
2.OG	61,9	54,5	61,7	53,7	-0,2		-0,8			-	
3.OG	62,3	54,9	62,2	54,1	-0,1		-0,8			-	
4.OG	62,7	55,1	62,5	54,4	-0,2		-0,7			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Adolf-Miersch-Straße 25								
EG	66,5	58,1	66,4	57,6	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,9	58,4	66,8	58,0	-0,1			
2.OG	66,8	58,4	66,8	58,0	0,0			
3.OG	66,7	58,3	66,6	57,9	-0,1			
4.OG	66,5	58,2	66,4	57,7	-0,1			
Adolf-Miersch-Straße 26								
EG	64,2	56,2	64,1	55,5	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,1	56,9	65,0	56,3	-0,1			
2.OG	65,4	57,2	65,4	56,6	0,0			
3.OG	65,5	57,3	65,5	56,8	0,0			
4.OG	65,5	57,3	65,4	56,8	-0,1			
Adolf-Miersch-Straße 27								
EG	62,7	55,3	62,5	54,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	55,9	63,3	55,1	-0,2			
2.OG	64,0	56,3	63,9	55,6	-0,1			
3.OG	64,3	56,5	64,2	55,9	-0,1			
4.OG	64,4	56,7	64,3	56,0	-0,1			
Adolf-Miersch-Straße 28								
EG	61,9	54,7	61,8	53,7	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,6	55,2	62,4	54,3	-0,2			
2.OG	63,2	55,6	63,1	54,8	-0,1			
3.OG	63,6	55,9	63,4	55,1	-0,2			
4.OG	63,8	56,0	63,6	55,3	-0,2			
Adolf-Miersch-Straße 29								
EG	61,4	54,6	61,2	53,5	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,9	54,9	61,7	53,8	-0,2			
2.OG	62,4	55,2	62,2	54,3	-0,2			
3.OG	62,8	55,5	62,6	54,7	-0,2			
4.OG	63,1	55,8	63,0	55,0	-0,1			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stoekwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Adolf-Miersch-Straße 30									
EG	61,0	54,2	60,8	53,1	-0,2	-1,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,4	54,5	61,3	53,4	-0,1	-1,1		-	
2.OG	61,9	54,7	61,7	53,8	-0,2	-0,9		-	
3.OG	62,3	55,0	62,2	54,2	-0,1	-0,8		-	
4.OG	62,6	55,3	62,5	54,5	-0,1	-0,8		-	
Adolf-Miersch-Straße 31									
EG	68,2	59,6	68,1	59,1	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,6	60,0	68,6	59,5	0,0	-0,5		-	
2.OG	68,6	60,0	68,6	59,6	0,0	-0,4		-	
3.OG	68,5	60,0	68,4	59,5	-0,1	-0,5		-	
4.OG	68,3	59,9	68,2	59,4	-0,1	-0,5		-	
Adolf-Miersch-Straße 32									
EG	60,3	53,8	60,0	52,6	-0,3	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,5	54,0	60,3	52,8	-0,2	-1,2		-	
2.OG	60,8	54,1	60,6	53,1	-0,2	-1,0		-	
3.OG	61,1	54,4	60,9	53,3	-0,2	-1,1		-	
Adolf-Miersch-Straße 33									
EG	68,3	59,7	68,2	59,2	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,7	60,1	68,6	59,6	-0,1	-0,5		-	
2.OG	68,7	60,2	68,6	59,6	-0,1	-0,6		-	
3.OG	68,6	60,1	68,5	59,6	-0,1	-0,5		-	
4.OG	68,4	60,0	68,3	59,5	-0,1	-0,5		-	
Adolf-Miersch-Straße 34									
EG	59,8	53,5	59,6	52,3	-0,2	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	53,6	59,8	52,5	-0,2	-1,1		-	
2.OG	60,2	53,8	60,0	52,7	-0,2	-1,1		-	
3.OG	60,5	54,0	60,2	52,9	-0,3	-1,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Adolf-Miersch-Straße 35								
EG	69,3	60,6	69,2	60,1	-0,1	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
1.OG	69,8	61,0	69,7	60,5	-0,1			
2.OG	69,8	61,0	69,7	60,6	-0,1			
3.OG	69,6	61,0	69,5	60,5	-0,1			
4.OG	69,4	60,9	69,3	60,3	-0,1			
Adolf-Miersch-Straße 36								
EG	64,2	56,4	64,1	55,6	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,0	57,0	64,9	56,3	-0,1			
2.OG	65,3	57,2	65,2	56,6	-0,1			
3.OG	65,4	57,3	65,3	56,7	-0,1			
4.OG	65,4	57,4	65,3	56,7	-0,1			
Adolf-Miersch-Straße 37								
EG	69,6	61,0	69,5	60,4	-0,1	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
1.OG	70,0	61,3	69,9	60,8	-0,1			
2.OG	70,0	61,3	69,9	60,8	-0,1			
3.OG	69,9	61,2	69,8	60,7	-0,1			
4.OG	69,6	61,2	69,5	60,5	-0,1			
Adolf-Miersch-Straße 38								
EG	62,3	55,2	62,1	54,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,9	55,6	62,8	54,6	-0,1			
2.OG	63,5	56,0	63,4	55,1	-0,1			
3.OG	63,8	56,2	63,7	55,4	-0,1			
4.OG	64,0	56,4	63,8	55,6	-0,2			
Adolf-Miersch-Straße 39								
EG	67,6	60,2	67,2	58,2	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,2	60,7	67,8	58,9	-0,4			
2.OG	68,4	61,0	68,1	59,3	-0,3			
3.OG	68,5	61,2	68,1	59,5	-0,4			
4.OG	68,5	61,5	68,1	59,8	-0,4			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Adolf-Miersch-Straße 40									
	Nutzungsart		WA						
EG	61,2	54,6	61,0	53,3	-0,2	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,6	54,8	61,4	53,6	-0,2	-1,2		-	
2.OG	62,0	55,1	61,8	54,0	-0,2	-1,1		-	
3.OG	62,5	55,4	62,3	54,4	-0,2	-1,0		-	
4.OG	62,8	55,7	62,6	54,7	-0,2	-1,0		-	
Adolf-Miersch-Straße 40a									
	Nutzungsart		WA						
EG	60,4	54,1	60,1	52,7	-0,3	-1,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	54,3	60,4	53,0	-0,3	-1,3		-	
2.OG	61,0	54,5	60,7	53,3	-0,3	-1,2		-	
3.OG	61,3	54,7	61,0	53,5	-0,3	-1,2		-	
Adolf-Miersch-Straße 40b									
	Nutzungsart		WA						
EG	59,9	53,8	59,5	52,4	-0,4	-1,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	53,9	59,8	52,6	-0,3	-1,3		-	
2.OG	60,3	54,1	60,0	52,8	-0,3	-1,3		-	
3.OG	60,5	54,3	60,2	53,0	-0,3	-1,3		-	
Adolf-Miersch-Straße 42									
	Nutzungsart		WA						
EG	65,5	57,5	65,3	56,6	-0,2	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,2	58,1	66,1	57,3	-0,1	-0,8		-	
2.OG	66,5	58,4	66,4	57,6	-0,1	-0,8		-	
3.OG	66,6	58,5	66,5	57,7	-0,1	-0,8		-	
4.OG	66,6	58,6	66,4	57,8	-0,2	-0,8		-	
Adolf-Miersch-Straße 44									
	Nutzungsart		WA						
EG	62,2	55,5	61,9	54,0	-0,3	-1,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,7	55,8	62,5	54,5	-0,2	-1,3		-	
2.OG	63,3	56,2	63,1	55,0	-0,2	-1,2		-	
3.OG	63,7	56,6	63,5	55,5	-0,2	-1,1		-	
4.OG	64,0	56,9	63,8	55,8	-0,2	-1,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Alois-Eckert-Straße 1									
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 3									
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 4									
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 5									
EG	59,6	53,8	59,5	53,2	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,5	53,3	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 6									
EG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,2	-0,1	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 7									
EG	59,6	53,8	59,5	53,2	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,5	53,3	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 8									
EG	59,4	53,5	59,3	53,0	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,3	53,0	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 9									
EG	59,6	53,8	59,5	53,2	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,5	53,3	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 10									
EG	59,3	53,4	59,2	52,9	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,9	-0,1	-0,5			

28.10.2019; Bericht Nr. 20108001-VVG-1

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

SoundPLAN 7.4

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Nacht	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht							
Alois-Eckert-Straße 11											
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	53,3	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	53,3	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 12											
EG	59,2	53,3	59,1	52,7	-0,1	52,8	-0,6	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,8	-0,1	52,8	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 13											
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	53,3	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	53,3	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 14											
EG	59,2	53,3	59,1	52,8	-0,1	52,8	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,8	-0,1	52,8	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 15											
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	53,3	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	53,3	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 16											
EG	59,2	53,3	59,1	52,8	-0,1	52,8	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,8	-0,1	52,8	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 17											
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	53,3	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	53,3	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 18											
EG	59,2	53,3	59,1	52,8	-0,1	52,8	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,8	-0,1	52,8	-0,6				
Alois-Eckert-Straße 18a											
EG	59,2	53,3	59,2	52,8	0,0	52,8	-0,5	Entlastung	-		unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,9	-0,1	52,9	-0,5				

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Alois-Eckert-Straße 19									
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,9	59,6	53,4	-0,1	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 20									
EG	59,2	53,3	59,2	52,8	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,9	-0,1	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 20a									
EG	59,3	53,4	59,2	52,8	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,5	59,2	52,9	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 21									
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,9	59,6	53,4	-0,1	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 22									
EG	59,3	53,4	59,2	52,9	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,5	59,3	53,0	-0,1	-0,5			
2.OG	59,4	53,6	59,3	53,0	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 23									
EG	59,4	53,5	59,3	53,0	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 24									
EG	59,3	53,4	59,2	52,9	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,3	53,0	-0,1	-0,6			
2.OG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 25									
EG	59,4	53,5	59,3	53,0	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-0,5			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Alois-Eckert-Straße 26									
EG	59,4	53,5	59,3	52,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,6	59,4	53,0	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 27									
EG	59,4	53,5	59,3	53,0	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 28									
EG	59,4	53,5	59,3	52,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 29									
EG	59,4	53,5	59,3	53,0	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 30									
EG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,8	59,5	53,2	-0,1	-0,6			
2.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 31									
EG	59,4	53,6	59,3	53,0	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-0,5			
Alois-Eckert-Straße 32									
EG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,8	59,5	53,2	-0,1	-0,6			
2.OG	59,7	53,9	59,6	53,3	-0,1	-0,6			
Alois-Eckert-Straße 33									
EG	59,4	53,6	59,3	53,0	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-0,5			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Schwelle > 70/60 > 75/65	Veränderung Planfall zu Nullfall	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Alois-Eckert-Straße 34								
EG	59,5	53,7	59,4	53,2	-0,1	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	-		
2.OG	59,7	54,0	59,6	53,3	-0,1	-		
Alois-Eckert-Straße 35								
EG	59,4	53,6	59,3	53,0	-0,1	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-		
Alois-Eckert-Straße 36								
EG	59,5	53,8	59,5	53,2	0,0	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	-		
2.OG	59,7	54,0	59,6	53,4	-0,1	-		
Alois-Eckert-Straße 37								
EG	59,4	53,6	59,3	53,0	-0,1	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-		
Alois-Eckert-Straße 38								
EG	59,5	53,8	59,5	53,2	0,0	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,7	53,9	59,6	53,3	-0,1	-		
2.OG	59,7	54,0	59,7	53,4	0,0	-		
Alois-Eckert-Straße 39								
EG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,2	-0,1	-		
Alois-Eckert-Straße 40								
EG	59,6	53,8	59,5	53,3	-0,1	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,7	54,0	59,6	53,4	-0,1	-		
2.OG	59,7	54,1	59,7	53,4	0,0	-		
Alois-Eckert-Straße 41								
EG	59,4	53,6	59,4	53,1	0,0	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,2	-0,1	-		

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Alois-Eckert-Straße 42								
EG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,0	59,6	53,4	-0,1		-	
2.OG	59,8	54,1	59,7	53,5	-0,1		-	
Alois-Eckert-Straße 44								
EG	59,6	53,9	59,6	53,3	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,0	59,7	53,4	0,0		-	
2.OG	59,8	54,2	59,7	53,5	-0,1		-	
Alois-Eckert-Straße 46								
EG	59,7	54,0	59,6	53,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,1	59,7	53,5	-0,1		-	
2.OG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0		-	
Alois-Eckert-Straße 48								
EG	59,7	54,0	59,7	53,4	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,1	59,7	53,5	-0,1		-	
2.OG	59,9	54,3	59,8	53,6	-0,1		-	
Am Poloplatz 4								
EG	61,0	57,7	61,2	57,7	0,2	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	57,9	61,4	58,0	0,1		-	
2.OG	61,4	58,1	61,6	58,2	0,2		-	
3.OG	62,1	58,7	62,2	58,6	0,1		-	
Am Poloplatz 6								
EG	62,7	57,7	62,7	57,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,0	58,3	63,1	58,2	0,1	Zusatzbelastung	-	
2.OG	63,3	58,8	63,5	58,8	0,2		-	
3.OG	63,6	59,2	63,7	59,1	0,1		-	
4.OG	63,8	59,6	63,9	59,4	0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Am Poloplatz 8								
EG	59,7	55,9	59,8	55,7	0,1	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	62,2	57,8	62,3	57,7	0,1		-	
2.OG	62,7	58,8	62,8	58,7	0,1		-	
3.OG	63,4	59,5	63,5	59,2	0,1		-	
Am Poloplatz 8								
EG	58,3	54,5	58,5	54,4	0,2	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	55,8	59,7	55,8	0,2		-	
2.OG	59,8	56,2	60,1	56,2	0,3		-	
3.OG	61,7	58,2	61,9	58,0	0,2		-	
Am Poloplatz 9								
2.OG	63,5	59,5	63,7	59,5	0,2	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
Am Poloplatz 11								
1.OG	62,5	59,0	62,7	59,1	0,2	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
2.OG	63,1	59,5	63,3	59,5	0,2		-	
Am Poloplatz 15								
EG	63,0	59,8	63,1	59,6	0,1	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	63,6	60,3	63,8	60,2	0,2		> 70/60	
Breubergstraße 16								
EG	59,7	52,9	59,6	52,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	53,1	59,8	52,2	-0,2		-	
2.OG	60,2	53,3	60,1	52,4	-0,1		-	
3.OG	60,5	53,4	60,3	52,6	-0,2		-	
Breubergstraße 18								
EG	59,7	53,0	59,5	52,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	53,1	59,8	52,2	-0,2		-	
2.OG	60,2	53,3	60,0	52,4	-0,2		-	
3.OG	60,4	53,5	60,3	52,6	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Nacht	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht							
Breubergstraße 20											
EG	59,8	53,1	59,6	52,1	Nutzungsart WA	-0,2	-1,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	53,3	59,9	52,3		-0,1	-1,0			-	
2.OG	60,3	53,4	60,1	52,5		-0,2	-0,9			-	
3.OG	60,5	53,6	60,4	52,7		-0,1	-0,9			-	
Breubergstraße 22											
EG	59,9	53,2	59,7	52,2	Nutzungsart WA	-0,2	-1,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	53,4	59,9	52,4		-0,2	-1,0			-	
2.OG	60,4	53,5	60,2	52,6		-0,2	-0,9			-	
3.OG	60,6	53,7	60,5	52,8		-0,1	-0,9			-	
Breubergstraße 24											
EG	60,0	53,3	59,8	52,3	Nutzungsart WA	-0,2	-1,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	53,5	60,1	52,5		-0,1	-1,0			-	
2.OG	60,5	53,7	60,3	52,7		-0,2	-1,0			-	
3.OG	60,8	53,9	60,6	52,9		-0,2	-1,0			-	
Breubergstraße 26											
EG	60,0	53,4	59,8	52,3	Nutzungsart WA	-0,2	-1,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	53,6	60,1	52,5		-0,2	-1,1			-	
2.OG	60,6	53,8	60,4	52,7		-0,2	-1,1			-	
3.OG	60,9	54,0	60,7	53,0		-0,2	-1,0			-	
Breubergstraße 27											
EG	59,4	52,7	59,2	51,8	Nutzungsart WA	-0,2	-0,9		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	52,9	59,3	51,9		-0,2	-1,0			-	
2.OG	59,7	53,0	59,5	52,1		-0,2	-0,9			-	
3.OG	59,9	53,1	59,7	52,2		-0,2	-0,9			-	
Breubergstraße 28											
EG	60,3	53,7	60,1	52,5	Nutzungsart WA	-0,2	-1,2		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	53,9	60,4	52,8		-0,3	-1,1			-	
2.OG	61,0	54,1	60,8	53,0		-0,2	-1,1			-	
3.OG	61,3	54,3	61,1	53,3		-0,2	-1,0			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Breubergstraße 29								
	Nutzungsart WA							
EG	59,3	52,8	59,1	51,8	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	52,9	59,3	51,9	-0,2		-	
2.OG	59,7	53,1	59,5	52,1	-0,2		-	
3.OG	59,9	53,2	59,7	52,2	-0,2		-	
Breubergstraße 30								
	Nutzungsart WA							
EG	61,2	54,2	61,0	53,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,7	54,6	61,6	53,5	-0,1		-	
2.OG	62,0	54,8	61,9	53,8	-0,1		-	
3.OG	62,2	54,9	62,1	53,9	-0,1		-	
Breubergstraße 31								
	Nutzungsart WA							
EG	59,4	52,9	59,2	51,8	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,0	59,4	52,0	-0,2		-	
2.OG	59,7	53,2	59,6	52,1	-0,1		-	
3.OG	59,9	53,3	59,7	52,3	-0,2		-	
Breubergstraße 33								
	Nutzungsart WA							
EG	59,5	53,0	59,2	51,9	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,1	59,4	52,1	-0,3		-	
2.OG	59,9	53,3	59,6	52,2	-0,3		-	
3.OG	60,0	53,4	59,8	52,4	-0,2		-	
Breubergstraße 35								
	Nutzungsart WA							
EG	59,6	53,1	59,3	52,0	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	53,3	59,6	52,2	-0,2		-	
2.OG	60,0	53,4	59,8	52,3	-0,2		-	
3.OG	60,2	53,6	60,0	52,5	-0,2		-	
Breubergstraße 37								
	Nutzungsart WA							
EG	59,7	53,3	59,5	52,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	53,4	59,7	52,3	-0,2		-	
2.OG	60,2	53,6	60,0	52,5	-0,2		-	
3.OG	60,4	53,8	60,2	52,7	-0,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall Tag	Nacht dB(A)	Lr, Planfall Tag	Nacht dB(A)	dLr, Plan/Null Tag	Nacht dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
Breubergstraße 39									
EG	59,9	53,5	59,7	52,3	-0,2	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	53,7	60,0	52,5	-0,2	-1,2		-	
2.OG	60,5	53,8	60,3	52,7	-0,2	-1,1		-	
3.OG	60,8	54,0	60,6	52,9	-0,2	-1,1		-	
Breubergstraße 41									
EG	60,4	53,8	60,1	52,5	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,8	54,0	60,6	52,8	-0,2	-1,2		-	
2.OG	61,1	54,2	60,9	53,1	-0,2	-1,1		-	
3.OG	61,3	54,4	61,1	53,3	-0,2	-1,1		-	
Breubergstraße 43									
EG	61,0	54,1	60,8	52,9	-0,2	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,5	54,4	61,3	53,3	-0,2	-1,1		-	
2.OG	61,7	54,6	61,6	53,5	-0,1	-1,1		-	
3.OG	61,9	54,7	61,7	53,7	-0,2	-1,0		-	
Bruchfeldstraße 91									
EG	68,6	59,4	68,5	59,3	-0,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,4	59,3	68,4	59,1	0,0	-0,2		-	
2.OG	68,0	59,0	68,0	58,8	0,0	-0,2		-	
3.OG	67,5	58,6	67,5	58,3	0,0	-0,3		-	
Bruchfeldstraße 93									
EG	68,6	59,5	68,6	59,3	0,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,4	59,4	68,4	59,2	0,0	-0,2		-	
2.OG	68,0	59,0	68,0	58,8	0,0	-0,2		-	
3.OG	67,6	58,6	67,5	58,4	-0,1	-0,2		-	
Bruchfeldstraße 95									
EG	68,6	59,5	68,5	59,3	-0,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,4	59,3	68,4	59,1	0,0	-0,2		-	
2.OG	68,0	59,0	67,9	58,7	-0,1	-0,3		-	
3.OG	67,5	58,6	67,5	58,3	0,0	-0,3		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtträrsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Bruchfeldstraße 97									
EG	68,6	59,5	68,6	59,3	0,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,4	59,4	68,4	59,2	0,0			-	
2.OG	68,0	59,0	68,0	58,8	0,0			-	
3.OG	67,5	58,6	67,5	58,4	0,0			-	
Bruchfeldstraße 99									
EG	68,8	59,7	68,7	59,5	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,5	59,5	68,5	59,3	0,0			-	
2.OG	68,1	59,1	68,1	58,9	0,0			-	
3.OG	67,6	58,7	67,6	58,4	0,0			-	
Bruchfeldstraße 101									
EG	68,6	59,6	68,6	59,4	0,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,4	59,4	68,4	59,2	0,0			-	
2.OG	68,0	59,1	68,0	58,8	0,0			-	
3.OG	67,6	58,7	67,5	58,4	-0,1			-	
Bruchfeldstraße 102									
EG	67,3	58,4	67,3	58,1	0,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,3	58,4	67,2	58,1	-0,1			-	
2.OG	67,0	58,2	67,0	57,9	0,0			-	
3.OG	66,7	57,9	66,7	57,6	0,0			-	
Bruchfeldstraße 103									
EG	68,7	59,7	68,6	59,4	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,5	59,5	68,5	59,2	0,0			-	
2.OG	68,1	59,2	68,1	58,9	0,0			-	
3.OG	67,7	58,8	67,6	58,5	-0,1			-	
Bruchfeldstraße 104									
EG	67,4	58,5	67,4	58,2	0,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,3	58,4	67,3	58,2	0,0			-	
2.OG	67,1	58,2	67,0	57,9	-0,1			-	
3.OG	66,7	58,0	66,7	57,7	0,0			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Bruchfeldstraße 105								
EG	68,7	59,7	68,7	59,4	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,6	59,6	68,6	59,4	0,0		-	
2.OG	68,3	59,4	68,3	59,1	0,0		-	
3.OG	67,9	59,0	67,8	58,7	-0,1		-	
Bruchfeldstraße 106								
EG	67,6	58,7	67,6	58,5	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,8	58,8	67,7	58,6	-0,1		-	
2.OG	67,5	58,6	67,5	58,4	0,0		-	
3.OG	67,2	58,4	67,1	58,1	-0,1		-	
Bruchfeldstraße 108								
EG	67,3	58,5	67,3	58,2	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,8	58,9	67,7	58,6	-0,1		-	
2.OG	67,5	58,7	67,5	58,4	0,0		-	
3.OG	67,2	58,4	67,2	58,1	0,0		-	
Bruchfeldstraße 110								
EG	67,0	58,3	67,0	58,0	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,8	58,9	67,7	58,6	-0,1		-	
2.OG	67,6	58,7	67,5	58,4	-0,1		-	
3.OG	67,3	58,5	67,2	58,1	-0,1		-	
Bruchfeldstraße 112								
EG	67,1	58,4	67,1	58,0	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,9	59,0	67,8	58,7	-0,1		-	
2.OG	67,7	58,8	67,6	58,5	-0,1		-	
3.OG	67,4	58,6	67,3	58,2	-0,1		-	
Bruchfeldstraße 114								
EG	67,9	59,0	67,8	58,6	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,1	59,2	68,1	58,9	0,0		-	
2.OG	67,9	59,0	67,9	58,7	0,0		-	
3.OG	67,6	58,8	67,6	58,4	0,0		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Bruchfeldstraße 122									
EG	68,9	60,1	68,8	59,8	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,5	59,9	68,5	59,5	0,0			-	
2.OG	68,1	59,5	68,0	59,1	-0,1			-	
Bruchfeldstraße 124									
EG	68,8	60,1	68,7	59,7	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,4	59,8	68,4	59,4	0,0			-	
2.OG	68,0	59,5	67,9	59,0	-0,1			-	
Bruchfeldstraße 126									
EG	68,7	60,1	68,7	59,7	0,0		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,4	59,9	68,3	59,4	-0,1			-	
2.OG	67,9	59,5	67,8	59,0	-0,1			-	
Donnersbergstraße 1									
EG	62,0	55,9	61,7	54,4	-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,4	56,4	62,0	54,7	-0,4			-	
2.OG	62,7	56,9	62,3	55,1	-0,4			-	
3.OG	63,0	57,1	62,6	55,4	-0,4			-	
Donnersbergstraße 3									
EG	61,9	55,8	61,6	54,4	-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,3	56,5	61,9	54,8	-0,4			-	
2.OG	62,6	57,1	62,2	55,1	-0,4			-	
3.OG	62,9	57,3	62,4	55,4	-0,5			-	
Donnersbergstraße 5									
EG	61,9	55,9	61,6	54,5	-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,3	56,6	61,9	54,9	-0,4			-	
2.OG	62,7	57,3	62,1	55,2	-0,6			-	
3.OG	62,8	57,6	62,3	55,4	-0,5			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Donnersbergsstraße 7								
EG	61,0	54,8	60,8	53,7	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,7	56,1	61,3	54,5	-0,4		-	
2.OG	62,4	57,6	61,7	54,9	-0,7		-	
3.OG	62,6	58,0	61,8	55,2	-0,8		-	
Donnersbergsstraße 8								
EG	60,0	57,1	58,0	52,6	-2,0	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	57,7	58,8	53,3	-1,8	Entlastung	-	
2.OG	61,2	58,0	59,6	54,0	-1,6		-	
Donnersbergsstraße 9								
EG	60,3	53,5	60,2	52,9	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	55,5	61,0	54,2	-0,3		-	
2.OG	62,3	57,7	61,5	54,8	-0,8		-	
Donnersbergsstraße 11								
EG	60,1	53,2	60,0	52,7	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	55,4	61,0	54,1	-0,3		-	
2.OG	62,3	57,7	61,5	54,7	-0,8		-	
Donnersbergsstraße 12								
EG	60,1	57,3	57,9	52,7	-2,2	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	57,9	58,7	53,3	-1,9	Entlastung	-	
2.OG	61,2	58,2	59,5	54,1	-1,7		-	
Donnersbergsstraße 13								
EG	60,0	53,1	60,0	52,5	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	55,4	60,9	54,0	-0,4		-	
2.OG	62,3	57,8	61,4	54,7	-0,9		-	
Donnersbergsstraße 15								
EG	60,0	53,0	59,9	52,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,4	60,9	54,0	-0,3		-	
2.OG	62,3	57,8	61,4	54,6	-0,9		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Donnersbergsstraße 16								
EG	60,1	57,5	57,8	52,7	-2,3	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	58,0	58,4	53,3	-2,2		-	
2.OG	61,1	58,3	59,2	54,0	-1,9	Entlastung	-	
Donnersbergsstraße 17								
EG	60,0	53,0	59,9	52,3	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,4	60,9	53,9	-0,3		-	
2.OG	62,4	57,9	61,4	54,6	-1,0		-	
Donnersbergsstraße 19								
EG	59,9	52,9	59,8	52,3	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,4	60,8	53,9	-0,4		-	
2.OG	62,3	57,9	61,3	54,7	-1,0		-	
Donnersbergsstraße 20								
EG	60,1	57,6	57,6	52,7	-2,5	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	58,1	58,3	53,3	-2,3		-	
2.OG	61,1	58,5	59,1	54,0	-2,0		-	
Donnersbergsstraße 21								
EG	60,0	53,4	59,8	52,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,7	60,7	53,9	-0,5		-	
2.OG	62,3	57,9	61,3	54,7	-1,0		-	
Donnersbergsstraße 23								
EG	60,1	54,0	59,8	52,5	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,9	60,7	53,9	-0,5		-	
2.OG	62,3	58,0	61,3	54,7	-1,0		-	
Donnersbergsstraße 24								
EG	60,0	57,6	57,5	52,5	-2,5	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,5	58,2	58,2	53,2	-2,3		-	
2.OG	61,2	58,6	59,1	54,0	-2,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Donnersbergsstraße 25								
EG	60,1	54,2	59,7	52,5	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	56,0	60,6	53,9	-0,6		-	
2.OG	62,2	58,0	61,2	54,7	-1,0		-	
Donnersbergsstraße 26								
EG	60,4	58,3	57,5	52,8	-2,9	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,8	58,8	58,1	53,4	-2,7		-	
2.OG	61,2	59,0	58,9	54,1	-2,3		-	
Donnersbergsstraße 27								
EG	59,8	53,2	59,6	52,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	55,5	60,6	53,9	-0,4		-	
2.OG	62,2	58,1	61,2	54,7	-1,0		-	
3.OG	62,2	58,6	60,9	54,8	-1,3	-	-	
Donnersbergsstraße 29								
EG	59,7	52,9	59,6	52,3	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,9	55,4	60,6	53,8	-0,3		-	
2.OG	62,3	58,2	61,2	54,7	-1,1		-	
3.OG	62,3	58,8	60,9	54,8	-1,4	-	-	
Donnersbergsstraße 30								
EG	60,4	58,3	57,4	52,7	-3,0	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,9	58,8	58,1	53,4	-2,8		-	
2.OG	61,3	59,1	58,9	54,1	-2,4		-	
Donnersbergsstraße 31								
EG	59,9	53,2	59,8	52,5	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,1	55,5	60,7	53,9	-0,4		-	
2.OG	62,4	58,2	61,4	54,7	-1,0		-	
3.OG	62,4	58,8	61,1	54,9	-1,3	-	-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Donnersbergsstraße 33									
EG	60,1	53,2	60,0	52,6	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	61,3	55,6	60,9	54,0	-0,4		-		
2.OG	62,6	58,4	61,6	54,8	-1,0		-		
3.OG	62,6	59,0	61,3	55,0	-1,3		-		
Donnersbergsstraße 34									
EG	60,4	58,3	57,3	52,7	-3,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,9	58,9	58,0	53,3	-2,9				-
2.OG	61,3	59,1	58,8	54,0	-2,5				-
Donnersbergsstraße 35									
EG	60,4	53,7	60,3	52,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	61,6	55,8	61,2	54,1	-0,4				-
2.OG	62,8	58,4	61,8	55,0	-1,0				-
3.OG	62,9	59,0	61,6	55,1	-1,3				-
Donnersbergsstraße 37									
EG	61,0	54,8	60,7	53,2	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	62,0	56,5	61,5	54,4	-0,5				-
2.OG	63,2	58,7	62,3	55,3	-0,9				-
3.OG	63,4	59,3	62,3	55,5	-1,1				-
Donnersbergsstraße 42									
EG	60,3	58,4	57,2	52,5	-3,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,9	59,0	57,9	53,2	-3,0				-
2.OG	61,4	59,3	58,8	54,0	-2,6				-
Donnersbergsstraße 46									
EG	60,3	58,4	57,1	52,4	-3,2	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,9	59,1	57,8	53,2	-3,1				-
2.OG	61,4	59,4	58,7	54,0	-2,7				-

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Donnersbergstraße 50									
EG	60,3	58,4	57,0	52,4	-3,3	-6,0	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,9	59,1	57,7	53,1	-3,2	-6,0		-	
2.OG	61,4	59,4	58,7	53,9	-2,7	-5,5		-	
Donnersbergstraße 52									
EG	60,3	58,4	57,0	52,3	-3,3	-6,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	59,2	57,7	53,1	-3,3	-6,1		-	
2.OG	61,5	59,5	58,7	53,9	-2,8	-5,6		-	
Donnersbergstraße 54									
EG	60,3	58,4	56,9	52,3	-3,4	-6,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	59,2	57,7	53,1	-3,3	-6,1		-	
2.OG	61,5	59,5	58,7	53,9	-2,8	-5,6		-	
Donnersbergstraße 56									
EG	60,3	58,4	56,9	52,3	-3,4	-6,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	59,2	57,7	53,1	-3,3	-6,1		-	
2.OG	61,5	59,6	58,7	54,0	-2,8	-5,6		-	
Donnersbergstraße 58									
EG	60,3	58,4	56,9	52,2	-3,4	-6,2	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,1	59,3	57,8	53,1	-3,3	-6,2		-	
2.OG	61,6	59,6	58,8	54,0	-2,8	-5,6		-	
Donnersbergstraße 60									
EG	60,3	58,2	57,2	51,9	-3,1	-6,3	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,1	59,2	58,1	52,9	-3,0	-6,3		-	
2.OG	61,7	59,6	59,0	53,9	-2,7	-5,7		-	
Donnersbergstraße 62									
EG	60,1	58,0	56,9	51,7	-3,2	-6,3	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,9	59,0	57,8	52,7	-3,1	-6,3		-	
2.OG	61,6	59,4	58,9	53,8	-2,7	-5,6		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Donnersbergsstraße 338									
	Nutzungsart WA								
EG	60,4	58,4	57,2	52,6	-3,2		erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,9	59,0	58,0	53,3	-2,9			-	
2.OG	61,3	59,2	58,8	54,0	-2,5			-	
Eise-Alken-Straße 6									
	Nutzungsart WA								
EG	59,2	53,2	59,0	52,6	-0,2		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,2	53,3	59,1	52,7	-0,1			-	
2.OG	59,3	53,5	59,2	52,8	-0,1			-	
Eise-Alken-Straße 8									
	Nutzungsart WA								
EG	59,2	53,2	59,1	52,6	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,2	53,3	59,1	52,7	-0,1			-	
2.OG	59,3	53,5	59,2	52,8	-0,1			-	
Eise-Alken-Straße 10									
	Nutzungsart WA								
EG	59,2	53,3	59,1	52,7	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,4	59,2	52,8	-0,1			-	
2.OG	59,3	53,5	59,2	52,9	-0,1			-	
Goldsteinstraße 58									
	Nutzungsart WA								
EG	58,7	52,4	58,5	51,3	-0,2		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,5	58,6	51,5	-0,2			-	
2.OG	58,9	52,6	58,7	51,6	-0,2			-	
Goldsteinstraße 60									
	Nutzungsart WA								
EG	58,7	52,5	58,5	51,4	-0,2		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,6	58,6	51,5	-0,2			-	
2.OG	59,0	52,7	58,7	51,6	-0,3			-	
Goldsteinstraße 62									
	Nutzungsart WA								
EG	58,8	52,6	58,5	51,5	-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	52,7	58,7	51,6	-0,2			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht						
Goldsteinstraße 64										
EG	58,9	52,8	58,6	51,5	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	59,0	52,9	58,8	51,7	-0,2	-1,2		-		
2.OG	59,2	53,0	58,9	51,8	-0,3	-1,2		-		
Goldsteinstraße 64a										
EG	59,1	53,0	58,8	51,7	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	59,3	53,1	59,0	51,9	-0,3	-1,2		-		
2.OG	59,5	53,3	59,2	52,0	-0,3	-1,3		-		
Goldsteinstraße 64b										
EG	59,4	53,2	59,1	51,9	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	59,6	53,4	59,3	52,1	-0,3	-1,3		-		
2.OG	59,8	53,5	59,5	52,3	-0,3	-1,2		-		
Goldsteinstraße 66										
EG	59,5	53,3	59,2	52,0	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	59,7	53,5	59,4	52,2	-0,3	-1,3		-		
Goldsteinstraße 66a										
EG	59,8	53,5	59,5	52,2	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,1	53,7	59,9	52,4	-0,2	-1,3		-		
Goldsteinstraße 68										
EG	61,3	54,3	61,1	53,1	-0,2	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	61,8	54,6	61,6	53,5	-0,2	-1,1		-		
2.OG	62,0	54,8	61,8	53,7	-0,2	-1,1		-		
3.OG	62,1	54,9	61,9	53,8	-0,2	-1,1		-		
Goldsteinstraße 69										
EG	58,6	52,3	58,4	51,3	-0,2	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	58,7	52,4	58,5	51,4	-0,2	-1,0		-		
2.OG	58,8	52,5	58,6	51,5	-0,2	-1,0		-		
3.OG	58,9	52,6	58,7	51,6	-0,2	-1,0		-		

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall Tag	Lr, Nullfall Nacht	Lr, Planfall Tag	Lr, Planfall Nacht	dLr, Plan/Null Tag	dLr, Plan/Null Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
Goldsteinstraße 70									
EG	65,1	56,6	65,0	55,9	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,0	56,6	64,9	55,8	-0,1	-0,8		-	
2.OG	64,7	56,4	64,5	55,6	-0,2	-0,8		-	
Goldsteinstraße 71									
Nutzungsart WA									
EG	58,7	52,4	58,4	51,3	-0,3	-1,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,5	58,5	51,4	-0,3	-1,1		-	
2.OG	58,9	52,6	58,7	51,5	-0,2	-1,1		-	
3.OG	59,0	52,7	58,8	51,7	-0,2	-1,0		-	
Goldsteinstraße 72									
Nutzungsart WA									
EG	64,9	56,6	64,8	55,8	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,6	56,5	64,4	55,6	-0,2	-0,9		-	
2.OG	64,2	56,3	64,1	55,4	-0,1	-0,9		-	
Goldsteinstraße 73									
Nutzungsart WA									
EG	58,7	52,4	58,4	51,4	-0,3	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,5	58,5	51,5	-0,3	-1,0		-	
2.OG	58,9	52,6	58,7	51,6	-0,2	-1,0		-	
3.OG	59,0	52,7	58,8	51,7	-0,2	-1,0		-	
Goldsteinstraße 74									
Nutzungsart WA									
EG	64,0	56,2	63,9	55,1	-0,1	-1,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,9	56,1	63,7	55,1	-0,2	-1,0		-	
Goldsteinstraße 75									
Nutzungsart WA									
EG	58,7	52,5	58,5	51,4	-0,2	-1,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,6	58,6	51,5	-0,2	-1,1		-	
2.OG	58,9	52,7	58,7	51,6	-0,2	-1,1		-	
3.OG	59,1	52,8	58,8	51,7	-0,3	-1,1		-	
Goldsteinstraße 76									
Nutzungsart MI									
-1.OG	63,9	56,2	63,7	55,0	-0,2	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich
EG	63,5	56,1	63,3	54,8	-0,2	-1,3		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Goldsteinstraße 77								
EG	58,7	52,5	58,5	51,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,7	58,6	51,5	-0,2		-1,1	
2.OG	59,0	52,8	58,7	51,7	-0,3		-1,2	
3.OG	59,1	52,9	58,8	51,8	-0,3		-1,1	
Goldsteinstraße 78								
EG	63,8	56,2	63,6	55,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,4	56,1	63,1	54,8	-0,3		-1,3	
Goldsteinstraße 79								
EG	58,7	52,5	58,4	51,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,6	58,5	51,5	-0,3		-1,1	
2.OG	58,9	52,7	58,7	51,6	-0,2		-1,1	
3.OG	59,0	52,8	58,8	51,7	-0,2		-1,1	
Goldsteinstraße 80								
EG	63,7	56,2	63,5	55,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,3	56,1	63,1	54,8	-0,2		-1,3	
Goldsteinstraße 81								
EG	58,7	52,6	58,4	51,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,7	58,6	51,5	-0,2		-1,2	
2.OG	59,0	52,8	58,7	51,7	-0,3		-1,1	
3.OG	59,1	53,0	58,8	51,8	-0,3		-1,2	
Goldsteinstraße 82								
EG	63,7	56,3	63,4	54,9	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,3	56,2	63,0	54,7	-0,3		-1,5	
Goldsteinstraße 83								
EG	58,9	52,8	58,6	51,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	52,9	58,8	51,7	-0,2		-1,2	
2.OG	59,2	53,0	58,9	51,8	-0,3		-1,2	
3.OG	59,3	53,1	59,0	52,0	-0,3		-1,1	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Goldsteinstraße 84									
	Nutzungsart WA								
EG	56,6	56,6	63,5	55,0	-0,3	-1,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	56,5	56,5	63,0	54,8	-0,3	-1,7		-	
2.OG	56,4	56,4	62,5	54,6	-0,4	-1,8		-	
Goldsteinstraße 85									
	Nutzungsart WA								
EG	52,9	52,9	58,7	51,6	-0,2	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,0	53,0	58,8	51,8	-0,3	-1,2		-	
2.OG	53,1	53,1	59,0	51,9	-0,2	-1,2		-	
3.OG	53,2	53,2	59,1	52,0	-0,3	-1,2		-	
Goldsteinstraße 86									
	Nutzungsart WA								
EG	56,8	56,8	63,5	55,1	-0,4	-1,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	56,7	56,7	63,0	54,8	-0,4	-1,9		-	
Goldsteinstraße 87									
	Nutzungsart WA								
EG	53,0	53,0	58,8	51,7	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,2	53,2	59,0	51,9	-0,3	-1,3		-	
2.OG	53,3	53,3	59,2	52,0	-0,2	-1,3		-	
3.OG	53,4	53,4	59,3	52,2	-0,3	-1,2		-	
Goldsteinstraße 88									
	Nutzungsart WA								
EG	57,0	57,0	63,6	55,1	-0,3	-1,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	56,9	56,9	63,0	54,9	-0,4	-2,0		-	
Goldsteinstraße 89									
	Nutzungsart WA								
EG	53,1	53,1	58,9	51,8	-0,3	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,3	53,3	59,1	52,0	-0,3	-1,3		-	
2.OG	53,4	53,4	59,3	52,1	-0,3	-1,3		-	
3.OG	53,6	53,6	59,5	52,3	-0,3	-1,3		-	
Goldsteinstraße 90									
	Nutzungsart WA								
EG	57,1	57,1	63,6	55,2	-0,4	-1,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	57,1	63,1	54,9	-0,4	-2,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Nutzungsart	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Goldsteinstraße 91									
EG	59,5	53,3	59,2	52,0	-0,3	WA	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,5	59,4	52,2	-0,3			-	
2.OG	59,9	53,6	59,6	52,4	-0,3			-	
3.OG	60,1	53,8	59,9	52,6	-0,2			-	
Goldsteinstraße 92									
EG	64,1	57,4	63,6	55,2	-0,5	WA	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,6	57,4	63,1	55,0	-0,5			-	
Goldsteinstraße 93									
EG	59,9	53,6	59,6	52,2	-0,3	WA	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	53,8	59,9	52,5	-0,3			-	
2.OG	60,6	54,0	60,3	52,8	-0,3			-	
3.OG	60,8	54,2	60,6	53,0	-0,2			-	
Goldsteinstraße 94									
EG	64,2	57,6	63,7	55,2	-0,5	WA	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,7	57,6	63,1	55,0	-0,6			-	
2.OG	63,3	57,6	62,7	55,0	-0,6			-	
Goldsteinstraße 95									
EG	60,2	53,7	59,9	52,4	-0,3	WA	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	54,0	60,4	52,8	-0,3			-	
2.OG	61,1	54,3	60,9	53,1	-0,2			-	
3.OG	61,3	54,5	61,1	53,3	-0,2			-	
Goldsteinstraße 96									
EG	64,3	57,9	63,7	55,3	-0,6	WA	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,8	57,9	63,2	55,1	-0,6			-	
2.OG	63,5	57,9	62,8	55,1	-0,7			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Goldsteinstraße 97								
EG	61,8	54,6	61,6	53,5	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,2	54,9	62,0	53,8	-0,2		-	
2.OG	62,3	55,0	62,1	53,9	-0,2		-	
3.OG	62,3	55,1	62,1	54,0	-0,2		-	
Nutzungsart WA								
Goldsteinstraße 98								
EG	64,1	57,9	63,5	55,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,8	57,9	63,1	55,1	-0,7		-	
Nutzungsart WA								
Goldsteinstraße 99								
EG	63,4	55,5	63,2	54,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	55,6	63,3	54,7	-0,2		-	
2.OG	63,4	55,6	63,3	54,7	-0,1		-	
3.OG	63,3	55,7	63,1	54,7	-0,2		-	
Nutzungsart WA								
Goldsteinstraße 100								
EG	64,5	58,2	63,8	55,3	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,0	58,2	63,3	55,3	-0,7		-	
Nutzungsart WA								
Goldsteinstraße 102								
EG	65,0	58,2	64,5	55,8	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,6	58,4	64,0	55,8	-0,6		-	
Nutzungsart WA								
Goldsteinstraße 104								
EG	64,6	58,2	64,0	55,4	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,2	58,3	63,5	55,4	-0,7		-	
2.OG	64,0	58,4	63,3	55,7	-0,7		-	
3.OG	64,1	58,8	63,3	56,0	-0,8		-	
Nutzungsart WA								

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Goldsteinstraße 106									
EG	65,2	58,2	64,7	55,9	-0,5	-2,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,9	58,4	64,3	55,9	-0,6	-2,5			
2.OG	64,8	58,6	64,2	56,2	-0,6	-2,4			
3.OG	65,0	59,4	64,3	56,9	-0,7	-2,5			
4.OG	65,3	60,7	64,3	57,6	-1,0	-3,1			
Goldsteinstraße 107									
EG	64,9	56,7	64,7	55,8	-0,2	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,3	56,4	64,2	55,4	-0,1	-1,0			
2.OG	63,9	56,2	63,7	55,1	-0,2	-1,1			
3.OG	63,5	56,1	63,3	54,9	-0,2	-1,2			
4.OG	63,3	56,0	63,0	54,8	-0,3	-1,2			
Goldsteinstraße 108									
EG	65,9	59,0	65,2	55,9	-0,7	-3,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,7	59,5	64,7	55,8	-1,0	-3,7			
2.OG	65,7	59,7	64,7	56,2	-1,0	-3,5			
Goldsteinstraße 110									
EG	65,9	58,6	65,3	55,8	-0,6	-2,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,4	59,5	64,4	55,3	-1,0	-4,2			
2.OG	65,1	60,2	63,7	55,1	-1,4	-5,1			
3.OG	64,9	60,5	63,3	55,4	-1,6	-5,1			
4.OG	65,6	62,5	63,2	56,6	-2,4	-5,9			
Goldsteinstraße 114									
9.OG	66,4	61,2	66,6	61,3	0,2	0,1	Zusatzbelastung	> 70/60	bedenklich

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Goldsteinstraße 114								
	Nutzungsart MI							
EG	59,5	58,5	60,1	58,7	0,6	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	60,4	59,4	60,9	59,6	0,5		-	
2.OG	62,2	61,4	62,6	61,6	0,4		> 70/60	bedenklich
3.OG	63,4	62,7	64,0	62,9	0,6		> 70/60	
4.OG	64,2	63,5	64,9	63,8	0,7		> 70/60	
5.OG	64,6	63,9	65,3	64,2	0,7		> 70/60	
6.OG	64,8	64,1	65,5	64,3	0,7		> 70/60	
7.OG	64,9	64,2	65,6	64,4	0,7		> 70/60	
8.OG	65,0	64,2	65,7	64,4	0,7		> 70/60	
Goldsteinstraße 125								
	Nutzungsart MI							
EG	62,8	56,1	62,4	54,3	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,6	56,2	62,3	54,3	-0,3		-	
2.OG	62,5	56,2	62,1	54,4	-0,4		-	
3.OG	62,3	56,3	61,9	54,4	-0,4		-	
Goldsteinstraße 127								
	Nutzungsart MI							
EG	62,3	56,1	61,8	54,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,3	56,3	61,9	54,2	-0,4		-	
2.OG	62,3	56,4	61,8	54,3	-0,5		-	
3.OG	62,2	56,5	61,7	54,4	-0,5		-	
Goldsteinstraße 129								
	Nutzungsart MI							
EG	62,4	56,5	61,9	54,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,5	56,7	61,9	54,3	-0,6		-	
2.OG	62,5	56,9	61,9	54,4	-0,6		-	
3.OG	62,4	57,0	61,8	54,6	-0,6		-	
Goldsteinstraße 131								
	Nutzungsart MI							
EG	61,7	56,8	60,8	53,4	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,0	57,1	61,1	53,8	-0,9		-	
2.OG	62,1	57,3	61,3	54,2	-0,8		-	
3.OG	62,3	57,6	61,5	54,7	-0,8		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Goldsteinstraße 133									
	Nutzungsart MI								
EG	61,7	57,7	60,3	53,0	-1,4	-4,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,1	58,2	60,7	53,7	-1,4	-4,5		-	
2.OG	62,4	58,5	61,1	54,4	-1,3	-4,1		-	
3.OG	63,0	59,5	61,6	55,3	-1,4	-4,2		-	
Goldsteinstraße 133									
	Nutzungsart MI								
EG	62,6	57,5	61,8	53,9	-0,8	-3,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,8	57,8	61,9	54,4	-0,9	-3,4		-	
2.OG	62,8	57,9	62,0	54,7	-0,8	-3,2		-	
3.OG	62,9	58,3	62,1	55,1	-0,8	-3,2		-	
Goldsteinstraße 137									
	Nutzungsart MI								
EG	63,7	57,0	63,2	54,5	-0,5	-2,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	57,2	63,0	54,7	-0,5	-2,5		-	
2.OG	63,5	57,4	62,9	55,1	-0,6	-2,3		-	
3.OG	63,7	58,1	63,0	55,7	-0,7	-2,4		-	
4.OG	64,0	59,3	63,2	56,8	-0,8	-2,5		-	
Goldsteinstraße 139									
	Nutzungsart MI								
EG	62,9	55,5	62,4	53,2	-0,5	-2,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,4	56,6	62,8	53,8	-0,6	-2,8		-	
2.OG	63,5	57,1	62,8	54,0	-0,7	-3,1		-	
3.OG	63,5	57,3	62,8	54,4	-0,7	-2,9		-	
4.OG	63,6	58,1	62,7	55,1	-0,9	-3,0		-	
5.OG	63,9	59,3	63,0	56,5	-0,9	-2,8		-	
Goldsteinstraße 141									
	Nutzungsart MI								
EG	63,0	55,8	62,6	53,7	-0,4	-2,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,3	57,6	63,8	55,0	-0,5	-2,6		-	
2.OG	64,7	58,7	63,9	55,4	-0,8	-3,3		-	
3.OG	64,6	59,0	63,6	55,6	-1,0	-3,4		-	
4.OG	64,7	59,8	63,5	56,3	-1,2	-3,5		-	
5.OG	65,2	61,3	64,0	58,2	-1,2	-3,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Goldsteinstraße 143								
EG	68,7	61,3	68,0	58,8	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,8	62,6	67,7	59,0	-1,1		-	
Goldsteinstraße 143								
1.OG	63,1	62,2	57,0	52,9	-6,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
Golfstraße 25								
EG	57,7	54,6	57,8	54,0	0,1	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	56,3	59,1	56,0	0,4			
2.OG	60,9	58,5	61,3	58,3	0,4			
Haardtwaldplatz 3								
EG	63,7	56,6	63,5	55,3	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,7	57,4	64,5	56,1	-0,2			
2.OG	64,9	57,7	64,7	56,4	-0,2			
3.OG	65,0	57,8	64,7	56,5	-0,3		-	
Haardtwaldplatz 5								
EG	65,2	57,5	65,0	56,5	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,7	58,1	65,6	57,0	-0,1			
2.OG	65,9	58,4	65,7	57,1	-0,2			
3.OG	65,8	58,5	65,6	57,2	-0,2		-	
Haardtwaldplatz 7								
EG	67,9	59,5	67,8	58,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,9	59,7	67,7	58,8	-0,2			
2.OG	67,6	59,7	67,5	58,6	-0,1			
3.OG	67,3	59,5	67,1	58,4	-0,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Haardtwaldstraße 1-7								
	Nutzungsart WA							
EG	61,4	55,0	61,2	53,7	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,8	55,3	61,5	53,9	-0,3		-	
2.OG	62,1	55,5	61,8	54,2	-0,3		-	
3.OG	62,3	55,6	62,0	54,3	-0,3		-	
4.OG	62,4	55,7	62,2	54,5	-0,2		-	
Haardtwaldstraße 2								
	Nutzungsart WA							
EG	63,9	56,5	63,7	55,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,8	57,3	64,6	56,2	-0,2		-	
2.OG	65,1	57,6	64,9	56,5	-0,2		-	
3.OG	65,2	57,8	65,0	56,6	-0,2		-	
4.OG	65,2	57,8	65,0	56,7	-0,2		-	
Haardtwaldstraße 4								
	Nutzungsart WA							
EG	62,4	55,7	62,1	54,3	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,1	56,3	62,8	54,8	-0,3		-	
2.OG	63,7	56,8	63,5	55,4	-0,2		-	
3.OG	64,0	57,1	63,8	55,7	-0,2		-	
Haardtwaldstraße 6								
	Nutzungsart WA							
EG	61,6	55,3	61,2	53,7	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,1	55,8	61,7	54,1	-0,4		-	
2.OG	62,6	56,2	62,2	54,5	-0,4		-	
3.OG	63,0	56,6	62,7	54,9	-0,3		-	
Haardtwaldstraße 8								
	Nutzungsart WA							
EG	61,0	55,1	60,5	53,3	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	55,5	60,9	53,6	-0,4		-	
2.OG	61,7	55,9	61,3	53,9	-0,4		-	
3.OG	62,0	56,2	61,6	54,2	-0,4		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Haardtwaldstraße 9									
EG	60,9	54,7	60,6	53,3	-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,0	60,9	53,5	-0,3			-	
2.OG	61,4	55,2	61,1	53,7	-0,3			-	
Haardtwaldstraße 10									
EG	60,6	55,0	60,1	53,1	-0,5		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	55,4	60,5	53,4	-0,5			-	
2.OG	61,3	55,7	60,8	53,6	-0,5			-	
3.OG	61,6	56,0	61,1	53,9	-0,5			-	
Haardtwaldstraße 11									
EG	60,9	54,8	60,6	53,4	-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,1	60,9	53,6	-0,3			-	
2.OG	61,5	55,3	61,2	53,8	-0,3			-	
Haardtwaldstraße 12									
EG	60,6	55,1	60,1	53,0	-0,5		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	55,4	60,5	53,3	-0,5			-	
Haardtwaldstraße 17									
EG	61,2	55,0	61,0	53,6	-0,2		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,7	55,4	61,4	53,9	-0,3			-	
2.OG	62,0	55,7	61,7	54,2	-0,3			-	
Haardtwaldstraße 19									
EG	62,3	55,6	62,0	54,4	-0,3		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,0	56,1	62,7	54,9	-0,3			-	
2.OG	63,5	56,6	63,3	55,4	-0,2			-	
Haardtwaldstraße 21									
EG	65,4	57,6	65,3	56,8	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,8	58,0	65,7	57,2	-0,1			-	
2.OG	65,9	58,1	65,8	57,3	-0,1			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Haardtwaldstraße 23								
	Nutzungsart WA							
EG	67,8	59,3	67,7	58,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,8	59,4	67,7	58,8	-0,1		-	
2.OG	67,6	59,3	67,5	58,6	-0,1		-	
3.OG	67,3	59,1	67,2	58,4	-0,1		-	
Haardtwaldstraße 25								
	Nutzungsart WA							
EG	63,9	56,4	63,7	55,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,7	57,1	64,5	56,1	-0,2		-	
2.OG	64,9	57,4	64,8	56,4	-0,1		-	
3.OG	65,0	57,5	64,8	56,4	-0,2		-	
Haardtwaldstraße 27								
	Nutzungsart WA							
EG	61,9	55,4	61,6	53,9	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,5	55,8	62,2	54,4	-0,3		-	
2.OG	63,1	56,3	62,8	54,9	-0,3		-	
Haardtwaldstraße 29								
	Nutzungsart WA							
EG	61,2	55,1	60,9	53,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,6	55,4	61,3	53,8	-0,3		-	
2.OG	62,0	55,8	61,7	54,1	-0,3		-	
Haardtwaldstraße 31								
	Nutzungsart WA							
EG	60,8	54,9	60,4	53,2	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	55,2	60,8	53,4	-0,4		-	
2.OG	61,5	55,5	61,1	53,7	-0,4		-	
3.OG	61,8	55,8	61,4	54,0	-0,4		-	
Haardtwaldstraße 33								
	Nutzungsart WA							
EG	60,5	54,8	60,1	52,9	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,8	55,1	60,4	53,2	-0,4		-	
2.OG	61,1	55,3	60,7	53,4	-0,4		-	
3.OG	61,4	55,5	61,0	53,7	-0,4		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Hahnstraße 3									
	Nutzungsart MI								
EG	63,0	62,3	53,5	51,3	-9,5	-11,0	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,5	66,9	56,5	54,5	-11,0	-12,4		-	
2.OG	68,5	68,0	62,1	60,3	-6,4	-7,7		> 70/60	
3.OG	68,7	68,1	68,0	67,0	-0,7	-1,1	Entlastung	> 75/65 !!	
Hahnstraße 5									
	Nutzungsart MI								
EG	63,0	62,2	53,8	51,6	-9,2	-10,6	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,3	66,6	56,6	54,6	-10,7	-12,0		-	
2.OG	68,3	67,8	61,8	60,0	-6,5	-7,8		-	
3.OG	68,5	67,9	67,5	66,3	-1,0	-1,6	Entlastung	> 75/65 !!	
Hahnstraße 6									
	Nutzungsart GE								
EG	64,7	61,9	64,9	62,0	0,2	0,1	Zusatzbelastung	> 70/60	bedenklich
1.OG	66,7	64,0	66,8	64,0	0,1	0,0		> 70/60	unbedenklich
Hahnstraße 7									
	Nutzungsart MI								
EG	58,9	57,8	54,1	52,1	-4,8	-5,7	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	62,8	57,0	55,4	-6,5	-7,4		-	
2.OG	66,8	66,1	59,3	57,7	-7,5	-8,4		-	
3.OG	67,7	67,1	62,9	61,0	-4,8	-6,1		> 70/60	
Hahnstraße 8									
	Nutzungsart GE								
EG	60,5	58,9	58,8	56,3	-1,7	-2,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,1	60,6	60,2	58,0	-1,9	-2,6		-	
2.OG	64,6	63,3	62,5	60,5	-2,1	-2,8	erhebl. Entlastung	> 70/60	
Hahnstraße 14									
	Nutzungsart MI								
EG	59,8	58,1	59,3	56,9	-0,5	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,5	59,8	61,0	58,7	-0,5	-1,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Hahnstraße 25									
1.OG	59,7	53,5	59,8	53,6	0,1	0,1		-	unbedenklich
2.OG	60,6	55,0	60,7	55,1	0,1	0,1		-	
3.OG	61,1	55,9	61,2	56,1	0,1	0,2		-	
4.OG	61,1	56,4	61,4	56,6	0,3	0,2		-	
5.OG	61,3	56,9	61,6	57,1	0,3	0,2		-	
6.OG	61,6	57,3	61,8	57,4	0,2	0,1		-	
7.OG	61,2	57,2	61,5	57,3	0,3	0,1		-	
8.OG	61,5	57,8	61,8	57,9	0,3	0,1		-	
9.OG	62,4	59,2	62,8	59,3	0,4	0,1		-	
Hahnstraße 43									
1.OG	65,5	64,6	66,0	65,1	0,5	0,5		> 75/65 !!	kritisch
2.OG	66,6	65,8	67,0	66,3	0,4	0,5		> 75/65 !!	
3.OG	67,0	66,3	67,4	66,7	0,4	0,4		> 75/65 !!	
4.OG	67,2	66,5	67,7	66,9	0,5	0,4		> 75/65 !!	
5.OG	67,2	66,6	67,8	66,9	0,6	0,3		> 75/65 !!	
6.OG	67,1	66,5	67,7	66,8	0,6	0,3		> 75/65 !!	
7.OG	67,0	66,4	67,6	66,7	0,6	0,3		> 75/65 !!	
8.OG	66,9	66,3	67,5	66,5	0,6	0,2		> 75/65 !!	
9.OG	66,8	66,1	67,4	66,4	0,6	0,3		> 75/65 !!	
10.OG	66,6	66,0	67,3	66,2	0,7	0,2		> 75/65 !!	
11.OG	66,5	65,8	67,1	66,0	0,6	0,2		> 75/65 !!	
12.OG	66,3	65,6	67,0	65,9	0,7	0,3		> 75/65 !!	
13.OG	66,2	65,5	66,8	65,7	0,6	0,2		> 75/65 !!	
14.OG	66,2	65,3	66,8	65,5	0,6	0,2		> 75/65 !!	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Nutzungsart MI	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Hahnstraße 43d									
2.OG	64,9	64,3	65,3	64,7	0,4	Nutzungsart MI	Zusatzbelastung	> 70/60	bedenklich kritisch
3.OG	65,5	64,9	65,9	65,3	0,4				
4.OG	65,8	65,2	66,4	65,6	0,6				
5.OG	65,9	65,4	66,6	65,7	0,7				
6.OG	65,9	65,4	66,6	65,7	0,7				
7.OG	65,9	65,4	66,6	65,6	0,7				
8.OG	65,9	65,3	66,6	65,6	0,7				
9.OG	65,9	65,3	66,6	65,5	0,7				
9.OG	65,9	65,3	66,6	65,5	0,7				
Hahnstraße 43d									
2.OG	65,0	64,4	65,5	64,8	0,5	Nutzungsart MI	Zusatzbelastung	> 70/60	bedenklich kritisch
3.OG	65,6	65,0	66,2	65,4	0,6				
4.OG	65,9	65,3	66,5	65,7	0,6				
5.OG	66,0	65,5	66,7	65,8	0,7				
6.OG	66,0	65,5	66,7	65,8	0,7				
7.OG	66,0	65,4	66,7	65,7	0,7				
8.OG	65,9	65,4	66,6	65,6	0,7				
9.OG	66,0	65,3	66,7	65,6	0,7				
9.OG	66,0	65,3	66,7	65,6	0,7				
Hahnstraße 43d									
2.OG	64,9	64,3	65,5	64,8	0,6	Nutzungsart MI	Zusatzbelastung	> 70/60	bedenklich kritisch
3.OG	65,5	65,0	66,2	65,5	0,7				
4.OG	66,0	65,5	66,8	66,0	0,8				
5.OG	66,1	65,6	66,9	66,0	0,8				
6.OG	66,1	65,6	66,9	66,0	0,8				
7.OG	66,1	65,6	66,8	65,9	0,7				
8.OG	66,0	65,5	66,8	65,8	0,8				
9.OG	66,1	65,5	66,8	65,8	0,7				
9.OG	66,1	65,5	66,8	65,8	0,7				

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Hahnstraße 43d									
2.OG	65,3	64,8	66,0	65,3	0,7	0,5	Zusatzbelastung	> 75/65 !!	kritisch
3.OG	65,8	65,3	66,6	65,8	0,8	0,5		> 75/65 !!	
4.OG	66,2	65,7	66,9	66,1	0,7	0,4		> 75/65 !!	
5.OG	66,2	65,7	67,0	66,1	0,8	0,4		> 75/65 !!	
6.OG	66,2	65,7	66,9	66,0	0,7	0,3		> 75/65 !!	
7.OG	66,1	65,6	66,9	65,9	0,8	0,3		> 75/65 !!	
8.OG	66,1	65,6	66,8	65,9	0,7	0,3		> 75/65 !!	
9.OG	66,1	65,5	66,9	65,8	0,8	0,3		> 75/65 !!	
Hahnstraße 43d									
Nutzungsart MI									
2.OG	65,0	64,4	66,7	65,9	1,7	1,5	Zusatzbelastung	> 75/65 !!	kritisch
3.OG	66,1	65,6	67,2	66,4	1,1	0,8		> 75/65 !!	
4.OG	66,5	66,1	67,4	66,5	0,9	0,4		> 75/65 !!	
5.OG	66,6	66,2	67,4	66,5	0,8	0,3		> 75/65 !!	
6.OG	66,6	66,1	67,4	66,4	0,8	0,3		> 75/65 !!	
7.OG	66,5	66,0	67,3	66,3	0,8	0,3		> 75/65 !!	
8.OG	66,4	65,9	67,2	66,2	0,8	0,3		> 75/65 !!	
9.OG	66,4	65,8	67,2	66,1	0,8	0,3		> 75/65 !!	
Hahnstraße 55									
Nutzungsart MI									
14.OG	60,9	58,1	61,1	58,1	0,2	0,0	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
Heinrich-Seliger-Straße 32									
Nutzungsart WA									
EG	60,3	53,8	60,1	52,9	-0,2	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	54,0	60,4	53,2	-0,2	-0,8		-	
2.OG	60,7	54,2	60,5	53,4	-0,2	-0,8		-	
3.OG	60,8	54,5	60,6	53,6	-0,2	-0,9		-	
4.OG	60,9	54,7	60,7	53,8	-0,2	-0,9		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Heinrich-Seligler-Straße 34								
EG	60,5	53,7	60,3	53,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	53,9	60,5	53,2	-0,2		-	
2.OG	60,8	54,2	60,6	53,4	-0,2		-	
3.OG	60,8	54,3	60,7	53,6	-0,1		-	
4.OG	60,9	54,5	60,7	53,7	-0,2		-	
Heinrich-Seligler-Straße 36								
EG	59,7	53,4	59,5	52,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	53,7	59,8	52,8	-0,2		-	
2.OG	60,2	53,9	60,0	53,0	-0,2		-	
3.OG	60,3	54,1	60,1	53,2	-0,2		-	
4.OG	60,4	54,3	60,2	53,4	-0,2		-	
Heinrich-Seligler-Straße 38								
EG	61,5	55,3	61,1	53,5	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,7	55,5	61,3	53,8	-0,4		-	
2.OG	61,8	55,7	61,4	54,0	-0,4		-	
3.OG	61,9	55,9	61,5	54,3	-0,4		-	
4.OG	62,0	56,2	61,6	54,6	-0,4		-	
Heinrich-Seligler-Straße 40								
EG	60,4	54,6	60,0	52,8	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,8	54,8	60,4	53,2	-0,4		-	
2.OG	61,0	55,1	60,6	53,5	-0,4		-	
3.OG	61,2	55,3	60,8	53,8	-0,4		-	
4.OG	61,4	55,6	61,0	54,1	-0,4		-	
Heinrich-Seligler-Straße 41								
EG	60,5	53,7	60,4	53,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	53,9	60,5	53,3	-0,1		-	
2.OG	60,7	54,0	60,5	53,4	-0,2		-	
3.OG	60,7	54,2	60,5	53,5	-0,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht						
Heinrich-Seliger-Straße 42										
EG	60,2	54,4	59,8	52,8	-0,4		-1,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,5	54,6	60,1	53,1	-0,4		-1,5		-	
2.OG	60,7	54,8	60,4	53,3	-0,3		-1,5		-	
3.OG	60,9	55,0	60,6	53,6	-0,3		-1,4		-	
4.OG	61,1	55,3	60,8	53,9	-0,3		-1,4		-	
Heinrich-Seliger-Straße 43										
EG	58,1	54,7	56,2	49,8	-1,9		-4,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	55,7	56,7	50,4	-2,1		-5,3	erhebl. Entlastung	-	
2.OG	59,2	56,3	57,2	51,4	-2,0		-4,9		-	
3.OG	60,1	57,8	57,9	52,6	-2,2		-5,2		-	
4.OG	61,1	59,1	58,7	54,1	-2,4		-5,0		-	
5.OG	61,9	60,0	59,8	56,0	-2,1		-4,0		-	
Heinrich-Seliger-Straße 43										
EG	66,3	59,7	65,6	56,7	-0,7		-3,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	67,0	60,3	66,4	57,6	-0,6		-2,7		-	
2.OG	67,4	60,5	66,8	58,0	-0,6		-2,5		-	
3.OG	67,5	60,8	66,9	58,3	-0,6		-2,5		-	
4.OG	67,5	61,1	66,9	58,8	-0,6		-2,3		-	
5.OG	67,6	61,6	67,0	59,4	-0,6		-2,2		-	
Heinrich-Seliger-Straße 43										
EG	59,5	53,3	59,3	52,6	-0,2		-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	53,6	59,7	52,9	-0,1		-0,7		-	
2.OG	60,0	53,8	59,8	53,0	-0,2		-0,8		-	
3.OG	60,1	54,0	59,9	53,2	-0,2		-0,8		-	
Heinrich-Seliger-Straße 44										
EG	60,0	54,1	59,7	52,7	-0,3		-1,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	54,2	59,9	52,9	-0,3		-1,3		-	
2.OG	60,4	54,4	60,1	53,1	-0,3		-1,3		-	
3.OG	60,6	54,7	60,3	53,4	-0,3		-1,3		-	
4.OG	60,8	54,9	60,5	53,7	-0,3		-1,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Heinrich-Seliger-Straße 45								
	Nutzungsart WA		Nutzungsart WA					
EG	59,3	53,2	59,1	52,5	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,4	59,3	52,7	-0,1		-	
2.OG	59,6	53,6	59,4	52,9	-0,2		-	
3.OG	59,7	53,9	59,6	53,1	-0,1		-	
Heinrich-Seliger-Straße 46								
	Nutzungsart WA		Nutzungsart WA					
EG	63,5	56,4	63,3	54,9	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,9	56,7	63,6	55,3	-0,3		-	
2.OG	64,2	57,0	64,0	55,7	-0,2		-	
3.OG	64,5	57,3	64,3	56,1	-0,2		-	
4.OG	64,8	57,7	64,5	56,5	-0,3		-	
Heinrich-Seliger-Straße 48								
	Nutzungsart WA		Nutzungsart WA					
EG	62,5	55,8	62,2	54,2	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,5	55,8	62,2	54,3	-0,3		-	
2.OG	62,9	56,2	62,6	54,7	-0,3		-	
3.OG	63,2	56,5	63,0	55,2	-0,2		-	
4.OG	63,6	56,9	63,3	55,6	-0,3		-	
Heinrich-Seliger-Straße 50								
	Nutzungsart WA		Nutzungsart WA					
EG	61,7	55,3	61,4	53,7	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,2	55,6	61,8	54,1	-0,4		-	
2.OG	62,6	55,9	62,3	54,5	-0,3		-	
3.OG	63,0	56,2	62,7	54,9	-0,3		-	
4.OG	63,3	56,6	63,1	55,4	-0,2		-	
Heinrich-Seliger-Straße 51								
	Nutzungsart WA		Nutzungsart WA					
EG	59,9	53,6	59,8	52,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	53,9	60,0	53,1	-0,2		-	
2.OG	60,3	54,1	60,2	53,3	-0,1		-	
3.OG	60,5	54,4	60,3	53,5	-0,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Heinrich-Seliger-Straße 52								
EG	61,5	55,0	61,2	53,5	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,9	55,3	61,6	53,9	-0,3		-	
2.OG	62,2	55,6	62,0	54,3	-0,2		-	
3.OG	62,6	55,9	62,4	54,7	-0,2		-	
4.OG	63,0	56,3	62,8	55,1	-0,2		-	
Heinrich-Seliger-Straße 53								
EG	59,4	53,4	59,2	52,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,8	59,5	52,9	-0,2		-	
2.OG	59,8	54,0	59,6	53,1	-0,2		-	
3.OG	60,0	54,3	59,8	53,4	-0,2		-	
Heinrich-Seliger-Straße 55								
EG	59,2	53,4	59,0	52,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,7	59,2	52,8	-0,2		-	
2.OG	59,7	54,0	59,5	53,1	-0,2		-	
3.OG	59,8	54,3	59,6	53,3	-0,2		-	
Heinrich-Seliger-Straße 61								
EG	59,4	53,6	59,1	52,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,0	59,4	52,9	-0,3		-	
2.OG	60,0	54,4	59,7	53,2	-0,3		-	
3.OG	60,2	54,8	59,9	53,6	-0,3		-	
Heinrich-Seliger-Straße 63								
EG	59,3	53,8	59,0	52,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	54,1	59,2	52,9	-0,3		-	
2.OG	59,7	54,5	59,4	53,2	-0,3		-	
3.OG	60,0	54,9	59,6	53,6	-0,4		-	
4.OG	60,2	55,4	59,8	54,1	-0,4		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Schwelle > 70/60 > 75/65	Veränderung Planfall zu Nullfall	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Heinrich-Seliger-Straße 69								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	54,3	58,6	52,4	-0,6	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,6	54,9	58,9	52,9	-0,7	-		
2.OG	60,0	55,4	59,4	53,5	-0,6	-		
3.OG	60,3	56,1	59,6	54,1	-0,7	-		
Heinrich-Seliger-Straße 69								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	53,5	58,8	52,1	-0,4	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,6	54,0	59,1	52,6	-0,5	-		
2.OG	59,9	54,6	59,5	53,0	-0,4	-		
3.OG	60,2	55,2	59,8	53,6	-0,4	-		
Heinrich-Seliger-Straße 75								
	Nutzungsart WA							
EG	58,9	54,1	58,4	52,6	-0,5	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,5	54,7	59,0	53,3	-0,5	-		
2.OG	59,9	55,4	59,4	53,9	-0,5	-		
3.OG	60,3	56,2	59,7	54,5	-0,6	-		
Heinrich-Seliger-Straße 75								
	Nutzungsart WA							
EG	58,7	53,4	58,4	52,3	-0,3	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	59,1	54,0	58,8	52,9	-0,3	-		
2.OG	59,5	54,6	59,1	53,5	-0,4	-		
3.OG	60,1	55,4	59,7	54,2	-0,4	-		
Heinrich-Seliger-Straße 77								
	Nutzungsart WA							
EG	60,3	55,0	59,7	52,5	-0,6	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	60,8	55,5	60,2	53,0	-0,6	-		
2.OG	61,2	55,9	60,6	53,6	-0,6	-		
3.OG	61,5	56,3	60,9	54,1	-0,6	-		
4.OG	61,8	57,0	61,1	54,6	-0,7	-		
Heinrich-Seliger-Straße 77b								
	Nutzungsart WA							
EG	59,9	53,0	59,7	52,4	-0,2	-	Entlastung	unbedenklich
1.OG	60,2	53,4	60,1	52,8	-0,1	-		

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Heinrich-Seligler-Straße 83									
EG	56,7	50,4	56,6	49,8	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	56,9	50,7	56,7	50,1	-0,2	-0,6			
2.OG	57,0	51,1	56,9	50,4	-0,1	-0,7			
3.OG	57,3	51,6	57,1	50,8	-0,2	-0,8			
4.OG	57,7	52,5	57,5	51,5	-0,2	-1,0			
5.OG	59,0	55,0	58,6	54,0	-0,4	-1,0			
Heinrich-Seligler-Straße 83									
EG	57,8	54,9	55,3	49,3	-2,5	-5,6	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,5	55,8	56,0	50,2	-2,5	-5,6			
2.OG	59,2	56,5	56,8	51,2	-2,4	-5,3			
3.OG	59,6	57,4	57,2	52,2	-2,4	-5,2			
4.OG	60,4	58,5	58,0	53,6	-2,4	-4,9			
5.OG	61,3	59,2	59,3	55,4	-2,0	-3,8			
Heinrich-Seligler-Straße 83									
EG	55,2	46,9	55,2	46,8	0,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	55,7	47,3	55,7	47,3	0,0	0,0			
2.OG	56,1	47,8	56,1	47,7	0,0	-0,1			
3.OG	56,5	48,3	56,5	48,2	0,0	-0,1			
4.OG	56,9	49,0	56,9	48,9	0,0	-0,1			
5.OG	58,3	51,9	58,3	51,6	0,0	-0,3			
Heinrich-Seligler-Straße 85									
EG	61,6	56,4	60,7	53,2	-0,9	-3,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,1	56,9	61,2	53,8	-0,9	-3,1			
2.OG	62,6	57,4	61,8	54,6	-0,8	-2,8			
3.OG	63,1	58,0	62,4	55,3	-0,7	-2,7			
4.OG	63,7	58,9	62,9	56,2	-0,8	-2,7			
Heinrich-Seligler-Straße 85a									
EG	61,4	55,6	60,7	53,1	-0,7	-2,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,8	56,1	61,2	53,7	-0,6	-2,4			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stoßwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Heinrich-Seliger-Straße 89										
			Nutzungsart WA							
EG	57,3	52,9	56,2	49,7	-1,1	-3,2	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	58,0	53,9	56,6	50,2	-1,4	-3,7		-		
2.OG	58,3	54,7	57,0	51,0	-1,3	-3,7		-		
3.OG	59,0	56,0	57,4	51,9	-1,6	-4,1		-		
4.OG	59,6	56,7	58,1	53,2	-1,5	-3,5		-		
5.OG	60,5	58,0	59,1	55,1	-1,4	-2,9		-		
Heinrich-Seliger-Straße 89										
			Nutzungsart WA							
EG	59,2	53,6	58,3	50,2	-0,9	-3,4	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	59,7	54,0	58,8	50,9	-0,9	-3,1		-		
2.OG	60,2	54,3	59,4	51,6	-0,8	-2,7		-		
3.OG	60,5	54,7	59,7	52,3	-0,8	-2,4		-		
4.OG	61,1	55,4	60,4	53,4	-0,7	-2,0		-		
5.OG	62,0	56,7	61,4	55,1	-0,6	-1,6		-		
Heinrich-Seliger-Straße 91										
			Nutzungsart WA							
EG	63,9	57,0	63,5	55,1	-0,4	-1,9	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	64,6	57,6	64,3	55,9	-0,3	-1,7		-		
Herbert-Boehm-Straße 8										
			Nutzungsart WA							
EG	60,5	53,5	60,3	52,7	-0,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,8	53,7	60,6	53,0	-0,2	-0,7		-		
2.OG	61,0	53,9	60,9	53,2	-0,1	-0,7		-		
3.OG	61,4	54,1	61,2	53,5	-0,2	-0,6		-		
Herbert-Boehm-Straße 10										
			Nutzungsart WA							
EG	60,4	53,7	60,2	52,7	-0,2	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,7	53,9	60,5	52,9	-0,2	-1,0		-		
2.OG	60,9	54,0	60,8	53,2	-0,1	-0,8		-		
3.OG	61,2	54,3	61,1	53,4	-0,1	-0,9		-		

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Herbert-Boehm-Straße 12								
EG	60,1	53,7	59,8	52,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	53,8	60,0	52,8	-0,3			
2.OG	60,5	54,0	60,3	53,0	-0,2			
3.OG	60,7	54,2	60,5	53,2	-0,2			
Herbert-Boehm-Straße 14								
EG	60,5	54,0	60,3	52,8	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,8	54,2	60,6	53,1	-0,2			
2.OG	61,1	54,4	60,9	53,4	-0,2			
3.OG	61,4	54,6	61,2	53,7	-0,2			
Herbert-Boehm-Straße 15								
EG	59,4	53,0	59,3	52,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,1	59,4	52,3	-0,2			
2.OG	59,7	53,2	59,6	52,4	-0,1			
3.OG	59,9	53,4	59,7	52,6	-0,2			
Herbert-Boehm-Straße 16								
EG	59,5	53,2	59,3	52,2	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,3	59,4	52,4	-0,2			
2.OG	59,8	53,5	59,6	52,5	-0,2			
3.OG	59,9	53,6	59,7	52,7	-0,2			
Herbert-Boehm-Straße 17								
EG	59,2	52,8	59,1	52,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	52,9	59,2	52,1	-0,2			
2.OG	59,5	53,0	59,3	52,3	-0,2			
3.OG	59,6	53,2	59,4	52,4	-0,2			
Herbert-Boehm-Straße 18								
EG	59,3	53,0	59,1	52,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,1	59,2	52,3	-0,2			
2.OG	59,5	53,3	59,3	52,4	-0,2			
3.OG	59,7	53,4	59,5	52,5	-0,2			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Herbert-Boehm-Straße 20								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	52,9	59,0	52,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,0	59,1	52,2	-0,2		-	
2.OG	59,4	53,2	59,2	52,3	-0,2		-	
3.OG	59,5	53,3	59,4	52,5	-0,1		-	
Herbert-Boehm-Straße 22								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	52,9	59,0	52,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,0	59,1	52,2	-0,2		-	
2.OG	59,4	53,1	59,3	52,4	-0,1		-	
3.OG	59,6	53,3	59,4	52,5	-0,2		-	
Herbert-Boehm-Straße 24								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	52,9	59,0	52,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,0	59,2	52,3	-0,2		-	
2.OG	59,5	53,2	59,4	52,4	-0,1		-	
3.OG	59,7	53,3	59,5	52,6	-0,2		-	
Herbert-Boehm-Straße 26								
	Nutzungsart WA							
EG	59,7	53,1	59,6	52,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	53,3	59,8	52,6	-0,1		-	
2.OG	60,0	53,4	59,9	52,7	-0,1		-	
3.OG	60,1	53,5	60,0	52,8	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Im Mainfeld 17								
EG								
1.OG	63,3	54,2	63,3	54,1	0,0		-	unbedenklich
2.OG	63,8	54,6	63,8	54,5	0,0	Entlastung	-	
3.OG	64,3	55,0	64,3	54,9	0,0		-	
4.OG	64,9	55,4	64,9	55,3	0,0		-	
5.OG	65,4	55,8	65,4	55,7	0,0		-	
6.OG	65,6	56,0	65,6	55,9	0,0		-	
7.OG	65,7	56,1	65,7	56,0	0,0		-	
8.OG	65,8	56,1	65,8	56,0	0,0		-	
9.OG	65,8	56,2	65,8	56,1	0,0		-	
10.OG	65,8	56,2	65,8	56,1	0,0		-	
11.OG	65,8	56,1	65,8	56,1	0,0		-	
12.OG	65,7	56,1	65,7	56,0	0,0		-	
13.OG	65,7	56,1	65,7	56,0	0,0		-	
14.OG	65,6	56,1	65,6	56,0	0,0		-	
15.OG	65,5	56,0	65,5	55,9	0,0		-	
16.OG	65,5	56,0	65,5	55,9	0,0		-	
17.OG	65,4	56,0	65,4	55,8	0,0		-	
18.OG	65,3	55,9	65,3	55,8	0,0		-	
19.OG	65,3	55,9	65,3	55,8	0,0		-	
20.OG	65,2	55,8	65,2	55,7	0,0		-	
21.OG	65,1	55,8	65,1	55,7	0,0		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Im Mainfeld 19								
EG	63,2	54,5	63,2	54,2	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,7	54,8	63,7	54,5	0,0		-	
2.OG	64,2	55,1	64,2	54,9	0,0		-	
3.OG	64,7	55,5	64,7	55,3	0,0		-	
4.OG	65,2	55,8	65,1	55,7	-0,1		-	
5.OG	65,5	56,1	65,5	55,9	0,0		-	
6.OG	65,6	56,2	65,6	56,1	0,0		-	
7.OG	65,7	56,3	65,7	56,1	0,0		-	
8.OG	65,7	56,3	65,7	56,2	0,0		-	
9.OG	65,7	56,3	65,7	56,2	0,0		-	
10.OG	65,7	56,3	65,7	56,2	0,0		-	
11.OG	65,7	56,3	65,7	56,2	0,0		-	
12.OG	65,7	56,3	65,7	56,2	0,0		-	
13.OG	65,6	56,3	65,6	56,1	0,0		-	
14.OG	65,6	56,3	65,5	56,1	0,0		-	
15.OG	65,5	56,2	65,5	56,1	0,0		-	
16.OG	65,5	56,2	65,5	56,1	0,0		-	
17.OG	65,4	56,2	65,4	56,0	0,0		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Im Mainfeld 21								
EG	63,0	54,5	63,0	54,2	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,4	54,8	63,4	54,5	0,0		-	
2.OG	63,9	55,1	63,9	54,8	0,0		-	
3.OG	64,3	55,4	64,3	55,2	0,0		-	
4.OG	64,8	55,7	64,8	55,5	0,0		-	
5.OG	65,1	56,0	65,1	55,8	0,0		-	
6.OG	65,3	56,1	65,3	55,9	0,0		-	
7.OG	65,4	56,2	65,4	56,0	0,0		-	
8.OG	65,4	56,2	65,4	56,0	0,0		-	
9.OG	65,5	56,3	65,5	56,1	0,0		-	
10.OG	65,5	56,3	65,5	56,1	0,0		-	
11.OG	65,5	56,3	65,5	56,1	0,0		-	
12.OG	65,4	56,3	65,4	56,1	0,0		-	
13.OG	65,4	56,3	65,4	56,1	0,0		-	
14.OG	65,4	56,3	65,4	56,1	0,0		-	
15.OG	65,3	56,3	65,3	56,1	0,0		-	
16.OG	65,3	56,3	65,3	56,1	0,0		-	
17.OG	65,2	56,3	65,2	56,1	0,0		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht						
Im Mainfeld 23										
EG	62,3	54,4	62,3	53,9	0,0			Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,7	54,6	62,6	54,1	-0,1				-	
2.OG	63,0	54,8	63,0	54,4	0,0				-	
3.OG	63,3	55,1	63,3	54,6	0,0				-	
4.OG	63,7	55,3	63,7	54,9	0,0				-	
5.OG	64,1	55,5	64,0	55,1	-0,1				-	
6.OG	64,4	55,7	64,4	55,4	0,0				-	
7.OG	64,6	55,9	64,6	55,5	0,0				-	
8.OG	64,7	56,0	64,7	55,6	0,0				-	
9.OG	64,8	56,0	64,8	55,7	0,0				-	
10.OG	64,8	56,1	64,8	55,8	0,0				-	
11.OG	64,9	56,2	64,8	55,8	-0,1				-	
12.OG	64,9	56,2	64,9	55,9	0,0				-	
13.OG	64,9	56,3	64,9	55,9	0,0				-	
14.OG	64,9	56,3	64,9	55,9	0,0				-	
15.OG	64,9	56,3	64,9	55,9	0,0				-	
16.OG	64,9	56,4	64,9	56,0	0,0				-	
17.OG	64,9	56,4	64,8	56,0	-0,1				-	
18.OG	64,9	56,4	64,8	56,0	-0,1				-	
19.OG	64,8	56,4	64,8	56,0	0,0				-	
20.OG	64,8	56,4	64,8	56,0	0,0				-	
Im Mainfeld 25										
EG	61,7	54,3	61,6	53,6	-0,1			Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,1	54,6	62,0	53,8	-0,1				-	
2.OG	62,4	54,7	62,3	54,0	-0,1				-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Im Mainfeld 40								
EG	63,1	55,3	63,0	54,7	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	55,6	63,4	54,9	-0,1			
2.OG	63,9	55,8	63,8	55,2	-0,1			
3.OG	64,3	56,0	64,2	55,5	-0,1			
4.OG	64,7	56,3	64,6	55,8	-0,1			
5.OG	65,0	56,5	65,0	56,1	0,0			
6.OG	65,4	56,7	65,3	56,3	-0,1			
7.OG	65,5	56,9	65,5	56,4	0,0			
8.OG	65,6	57,0	65,6	56,5	0,0			
9.OG	65,7	57,1	65,6	56,6	-0,1			
10.OG	65,7	57,1	65,7	56,7	0,0			
11.OG	65,7	57,2	65,7	56,7	0,0			
12.OG	65,7	57,2	65,7	56,8	0,0			
13.OG	65,7	57,3	65,7	56,8	0,0			
14.OG	65,7	57,3	65,7	56,8	0,0			
15.OG	65,7	57,3	65,7	56,8	0,0			
16.OG	65,7	57,4	65,6	56,9	-0,1			
17.OG	65,6	57,4	65,6	56,9	0,0			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Im Mainfeld 42									
EG									
1.OG	64,0	56,0	63,9	55,3	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	64,4	56,3	64,3	55,6	-0,1			-	
3.OG	64,7	56,5	64,6	55,9	-0,1			-	
4.OG	64,9	56,7	64,8	56,0	-0,1			-	
5.OG	65,1	56,8	65,1	56,2	0,0			-	
6.OG	65,3	57,0	65,3	56,4	0,0			-	
7.OG	65,6	57,2	65,5	56,6	-0,1			-	
8.OG	65,8	57,4	65,8	56,8	0,0			-	
9.OG	66,0	57,5	65,9	56,9	-0,1			-	
10.OG	66,1	57,7	66,0	57,0	-0,1			-	
11.OG	65,5	57,4	65,4	56,7	-0,1			-	
12.OG	65,5	57,4	65,4	56,7	-0,1			-	
13.OG	65,5	57,5	65,4	56,8	-0,1			-	
14.OG	65,5	57,6	65,4	56,9	-0,1			-	
15.OG	65,5	57,6	65,4	56,9	-0,1			-	
16.OG	65,5	57,7	65,4	57,0	-0,1			-	
17.OG	65,5	57,8	65,4	57,1	-0,1			-	
Im Mainfeld 48									
EG									
	62,4	54,8	62,3	54,1	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Im Mainfeld 49									
EG									
1.OG	63,5	55,5	63,4	54,8	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	63,8	55,7	63,7	55,0	-0,1			-	
3.OG	63,9	55,8	63,8	55,0	-0,1			-	
4.OG	63,9	55,8	63,8	55,1	-0,1			-	
5.OG	63,9	55,9	63,8	55,2	-0,1			-	
			63,9	55,2	0,0			-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Im Mainfeld 51								
EG	65,4	56,7	65,4	56,1	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,1	56,6	65,1	55,9	0,0		-	
2.OG	64,8	56,4	64,8	55,7	0,0		-	
3.OG	64,6	56,3	64,5	55,6	-0,1		-	
4.OG	64,4	56,2	64,3	55,5	-0,1		-	
Johannes-Lamp-Straße 1								
EG	59,4	53,7	59,3	53,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	54,0	59,6	53,4	0,0		-	
Johannes-Lamp-Straße 2								
EG	59,2	53,4	59,1	52,9	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,7	59,3	53,2	-0,1		-	
Johannes-Lamp-Straße 3								
EG	59,3	53,6	59,3	53,1	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,5	53,4	-0,1		-	
Johannes-Lamp-Straße 4								
EG	59,1	53,4	59,1	52,8	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,7	59,3	53,2	-0,1		-	
Johannes-Lamp-Straße 5								
EG	59,3	53,5	59,2	53,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,5	53,4	-0,1		-	
Johannes-Lamp-Straße 6								
EG	59,0	53,2	59,0	52,8	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,7	59,3	53,2	-0,1		-	
Johannes-Lamp-Straße 7								
EG	59,2	53,4	59,1	52,9	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,9	59,4	53,3	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall dB(A)		Lr, Planfall dB(A)		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Johannes-Lamp-Straße 8									
EG	58,8	53,0	58,8	52,6	0,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,6	59,2	53,1	-0,1	-0,5		-	
Johannes-Lamp-Straße 9									
EG	59,0	53,2	59,0	52,7	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,8	59,3	53,2	-0,1	-0,6		-	
Johannes-Lamp-Straße 10									
EG	58,6	52,7	58,6	52,3	0,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,1	53,4	59,1	53,0	0,0	-0,4		-	
Johannes-Lamp-Straße 11									
EG	58,8	52,9	58,8	52,5	0,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,6	59,2	53,1	-0,1	-0,5		-	
Johannes-Lamp-Straße 12									
EG	58,2	52,2	58,3	51,8	0,1	-0,4	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	53,1	58,8	52,6	0,0	-0,5	Entlastung	-	
Jugenheimer Straße 1									
EG	60,4	53,3	60,3	52,5	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	53,5	60,6	52,8	-0,1	-0,7		-	
2.OG	61,1	53,7	60,9	53,0	-0,2	-0,7		-	
3.OG	61,4	54,0	61,3	53,3	-0,1	-0,7		-	
4.OG	61,7	54,2	61,6	53,6	-0,1	-0,6		-	
5.OG	62,0	54,5	61,9	53,9	-0,1	-0,6		-	
Jugenheimer Straße 3									
EG	60,1	53,2	59,9	52,3	-0,2	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	53,4	60,2	52,5	-0,1	-0,9		-	
2.OG	60,6	53,5	60,5	52,8	-0,1	-0,7		-	
3.OG	60,9	53,7	60,8	53,0	-0,1	-0,7		-	
4.OG	61,2	54,0	61,0	53,2	-0,2	-0,8		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugenheimer Straße 4								
EG	60,0	52,9	59,9	52,2	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	53,1	60,2	52,4	-0,1			
2.OG	60,6	53,3	60,5	52,7	-0,1			
3.OG	60,9	53,5	60,8	52,9	-0,1			
4.OG	61,2	53,7	61,1	53,1	-0,1			
Jugenheimer Straße 5								
EG	59,9	53,1	59,7	52,2	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	53,3	60,0	52,4	-0,2			
2.OG	60,4	53,5	60,2	52,6	-0,2			
3.OG	60,6	53,7	60,5	52,8	-0,1			
4.OG	60,9	53,8	60,8	53,1	-0,1			
Jugenheimer Straße 7								
EG	59,4	52,9	59,2	51,9	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,0	59,4	52,1	-0,2			
2.OG	59,8	53,2	59,6	52,2	-0,2			
3.OG	60,0	53,3	59,8	52,4	-0,2			
4.OG	60,2	53,5	60,0	52,6	-0,2			
Jugenheimer Straße 9								
EG	59,2	52,7	59,0	51,7	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	52,8	59,1	51,8	-0,2			
2.OG	59,5	52,9	59,3	52,0	-0,2			
3.OG	59,6	53,1	59,4	52,1	-0,2			
4.OG	59,8	53,2	59,6	52,3	-0,2			
Jugenheimer Straße 11								
EG	59,0	52,6	58,8	51,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,1	52,7	58,9	51,7	-0,2			
2.OG	59,2	52,8	59,0	51,8	-0,2			
3.OG	59,4	52,9	59,2	52,0	-0,2			
4.OG	59,5	53,0	59,3	52,1	-0,2			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jungenheimer Straße 13								
EG	58,8	52,7	58,6	51,5	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	52,8	58,7	51,7	-0,3			
2.OG	59,1	52,9	58,8	51,8	-0,3			
3.OG	59,2	53,0	59,0	51,9	-0,2			
4.OG	59,3	53,1	59,1	52,1	-0,2			
Jungenheimer Straße 14								
EG	58,7	52,3	58,5	51,3	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,4	58,6	51,4	-0,2			
2.OG	58,9	52,5	58,7	51,5	-0,2			
3.OG	59,0	52,6	58,8	51,7	-0,2			
4.OG	59,1	52,7	59,0	51,8	-0,1			
Jungenheimer Straße 15								
EG	59,0	52,8	58,8	51,7	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,2	52,9	58,9	51,8	-0,3			
2.OG	59,3	53,0	59,1	52,0	-0,2			
3.OG	59,4	53,2	59,2	52,1	-0,2			
4.OG	59,6	53,3	59,4	52,3	-0,2			
Jungenheimer Straße 16								
EG	58,7	52,4	58,5	51,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,5	58,6	51,5	-0,2			
2.OG	58,9	52,6	58,7	51,6	-0,2			
3.OG	59,1	52,7	58,9	51,7	-0,2			
4.OG	59,2	52,8	59,0	51,9	-0,2			
Jungenheimer Straße 17								
EG	59,3	53,0	59,1	51,9	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,1	59,2	52,0	-0,2			
2.OG	59,6	53,3	59,4	52,2	-0,2			
3.OG	59,8	53,4	59,6	52,3	-0,2			
4.OG	60,0	53,6	59,7	52,5	-0,3			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugendheimer Straße 18								
EG	58,6	52,5	58,4	51,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,8	52,6	58,5	51,5	-0,3			
2.OG	58,9	52,7	58,6	51,6	-0,3			
3.OG	59,0	52,8	58,8	51,8	-0,2			
4.OG	59,1	52,9	58,9	51,9	-0,2			
Jugendheimer Straße 19								
EG	59,5	53,1	59,3	52,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,3	59,5	52,2	-0,2			
2.OG	59,9	53,4	59,7	52,4	-0,2			
3.OG	60,1	53,5	59,9	52,6	-0,2			
Jugendheimer Straße 20								
EG	58,6	52,4	58,3	51,3	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,5	58,5	51,4	-0,2			
2.OG	58,8	52,6	58,6	51,6	-0,2			
3.OG	58,9	52,7	58,7	51,7	-0,2			
4.OG	59,0	52,8	58,8	51,8	-0,2			
Jugendheimer Straße 21								
EG	58,8	52,8	58,5	51,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	52,9	58,6	51,7	-0,3			
2.OG	59,0	53,1	58,7	51,8	-0,3			
3.OG	59,1	53,2	58,9	52,0	-0,2			
4.OG	59,3	53,4	59,0	52,1	-0,3			
Jugendheimer Straße 22								
EG	58,6	52,4	58,3	51,3	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,4	58,4	51,4	-0,3			
2.OG	58,7	52,5	58,5	51,5	-0,2			
3.OG	58,8	52,6	58,6	51,6	-0,2			
4.OG	58,9	52,8	58,7	51,7	-0,2			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugenheimer Straße 23								
	Nutzungsart WA							
EG	58,9	52,9	58,6	51,7	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	53,1	58,7	51,8	-0,3		-	
2.OG	59,2	53,2	58,9	51,9	-0,3		-	
3.OG	59,3	53,3	59,0	52,1	-0,3		-	
4.OG	59,4	53,5	59,2	52,3	-0,2		-	
Jugenheimer Straße 24								
	Nutzungsart WA							
EG	58,6	52,3	58,3	51,3	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,4	58,4	51,4	-0,3		-	
2.OG	58,8	52,5	58,5	51,5	-0,3		-	
3.OG	58,9	52,6	58,6	51,6	-0,3		-	
4.OG	59,0	52,7	58,8	51,7	-0,2		-	
Jugenheimer Straße 25								
	Nutzungsart WA							
EG	59,1	53,1	58,8	51,8	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,2	53,2	59,0	52,0	-0,2		-	
2.OG	59,4	53,3	59,1	52,1	-0,3		-	
3.OG	59,5	53,5	59,3	52,3	-0,2		-	
4.OG	59,7	53,7	59,4	52,5	-0,3		-	
Jugenheimer Straße 26								
	Nutzungsart WA							
EG	58,6	52,6	58,3	51,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,7	58,5	51,5	-0,2		-	
2.OG	58,9	52,8	58,6	51,7	-0,3		-	
3.OG	59,0	53,0	58,7	51,8	-0,3		-	
4.OG	59,1	53,1	58,8	51,9	-0,3		-	
Jugenheimer Straße 27								
	Nutzungsart WA							
EG	59,3	53,2	59,0	51,9	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,3	59,2	52,1	-0,2		-	
2.OG	59,6	53,4	59,3	52,2	-0,3		-	
3.OG	59,7	53,6	59,5	52,4	-0,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugenheimer Straße 28								
	Nutzungsart WA							
EG	58,6	52,6	58,3	51,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,7	58,5	51,5	-0,2		-	
2.OG	58,8	52,8	58,6	51,6	-0,2		-	
3.OG	58,9	52,9	58,7	51,7	-0,2		-	
4.OG	59,0	53,0	58,8	51,9	-0,2		-	
Jugenheimer Straße 29								
	Nutzungsart WA							
EG	58,8	53,1	58,5	51,7	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	53,2	58,7	51,8	-0,3		-	
2.OG	59,1	53,3	58,8	51,9	-0,3		-	
3.OG	59,2	53,5	58,9	52,1	-0,3		-	
4.OG	59,4	53,7	59,0	52,3	-0,4		-	
Jugenheimer Straße 30								
	Nutzungsart WA							
EG	58,6	52,5	58,3	51,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,6	58,5	51,5	-0,2		-	
2.OG	58,8	52,7	58,6	51,6	-0,2		-	
3.OG	58,9	52,9	58,7	51,7	-0,2		-	
4.OG	59,0	53,0	58,8	51,9	-0,2		-	
Jugenheimer Straße 31								
	Nutzungsart WA							
EG	58,9	53,2	58,6	51,8	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	53,3	58,7	51,9	-0,3		-	
2.OG	59,2	53,4	58,8	52,0	-0,4		-	
3.OG	59,3	53,5	59,0	52,2	-0,3		-	
4.OG	59,5	53,8	59,1	52,4	-0,4		-	
Jugenheimer Straße 32								
	Nutzungsart WA							
EG	58,6	52,5	58,4	51,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,7	58,5	51,5	-0,2		-	
2.OG	58,8	52,8	58,6	51,6	-0,2		-	
3.OG	59,0	52,9	58,7	51,7	-0,3		-	
4.OG	59,1	53,0	58,8	51,9	-0,3		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugendheimer Straße 33								
	Nutzungsart WA							
EG	59,1	53,3	58,7	51,9	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,2	53,4	58,8	52,0	-0,4		-	
2.OG	59,3	53,5	58,9	52,1	-0,4		-	
3.OG	59,4	53,7	59,1	52,3	-0,3		-	
4.OG	59,6	53,9	59,3	52,5	-0,3		-	
Jugendheimer Straße 34								
	Nutzungsart WA							
EG	58,7	52,8	58,4	51,5	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	53,0	58,6	51,7	-0,3		-	
2.OG	59,0	53,1	58,7	51,8	-0,3		-	
3.OG	59,1	53,3	58,8	52,0	-0,3		-	
4.OG	59,3	53,5	59,0	52,1	-0,3		-	
Jugendheimer Straße 35								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	53,4	58,9	52,0	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,5	59,0	52,1	-0,3		-	
2.OG	59,4	53,6	59,1	52,2	-0,3		-	
3.OG	59,6	53,8	59,3	52,4	-0,3		-	
Jugendheimer Straße 36								
	Nutzungsart WA							
EG	58,7	52,8	58,4	51,5	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	53,0	58,6	51,7	-0,3		-	
2.OG	59,0	53,1	58,7	51,8	-0,3		-	
3.OG	59,1	53,3	58,8	52,0	-0,3		-	
4.OG	59,3	53,4	59,0	52,1	-0,3		-	
Jugendheimer Straße 37								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	53,5	58,8	52,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,6	59,0	52,1	-0,3		-	
2.OG	59,5	53,8	59,1	52,3	-0,4		-	
3.OG	59,7	54,0	59,3	52,4	-0,4		-	
4.OG	59,9	54,3	59,5	52,7	-0,4		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugenheimer Straße 33								
	Nutzungsart WA							
EG	59,1	53,3	58,7	51,9	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,2	53,4	58,8	52,0	-0,4		-	
2.OG	59,3	53,5	58,9	52,1	-0,4		-	
3.OG	59,4	53,7	59,1	52,3	-0,3		-	
4.OG	59,6	53,9	59,3	52,5	-0,3		-	
Jugenheimer Straße 34								
	Nutzungsart WA							
EG	58,7	52,8	58,4	51,5	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	53,0	58,6	51,7	-0,3		-	
2.OG	59,0	53,1	58,7	51,8	-0,3		-	
3.OG	59,1	53,3	58,8	52,0	-0,3		-	
4.OG	59,3	53,5	59,0	52,1	-0,3		-	
Jugenheimer Straße 35								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	53,4	58,9	52,0	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,5	59,0	52,1	-0,3		-	
2.OG	59,4	53,6	59,1	52,2	-0,3		-	
3.OG	59,6	53,8	59,3	52,4	-0,3		-	
Jugenheimer Straße 36								
	Nutzungsart WA							
EG	58,7	52,8	58,4	51,5	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	53,0	58,6	51,7	-0,3		-	
2.OG	59,0	53,1	58,7	51,8	-0,3		-	
3.OG	59,1	53,3	58,8	52,0	-0,3		-	
4.OG	59,3	53,4	59,0	52,1	-0,3		-	
Jugenheimer Straße 37								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	53,5	58,8	52,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,6	59,0	52,1	-0,3		-	
2.OG	59,5	53,8	59,1	52,3	-0,4		-	
3.OG	59,7	54,0	59,3	52,4	-0,4		-	
4.OG	59,9	54,3	59,5	52,7	-0,4		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugendheimer Straße 38								
	Nutzungsart WA							
EG	58,8	52,8	58,5	51,5	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	52,9	58,6	51,7	-0,3		-	
2.OG	59,0	53,1	58,8	51,8	-0,2		-	
3.OG	59,2	53,2	58,9	52,0	-0,3		-	
4.OG	59,3	53,4	59,1	52,1	-0,2		-	
Jugendheimer Straße 39								
	Nutzungsart WA							
EG	59,1	53,5	58,8	52,0	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,7	58,9	52,1	-0,4		-	
2.OG	59,4	53,7	59,0	52,2	-0,4		-	
3.OG	59,5	54,0	59,2	52,4	-0,3		-	
4.OG	59,7	54,2	59,3	52,6	-0,4		-	
Jugendheimer Straße 40								
	Nutzungsart WA							
EG	58,8	52,9	58,6	51,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	53,0	58,7	51,7	-0,3		-	
2.OG	59,1	53,1	58,9	51,9	-0,2		-	
3.OG	59,3	53,3	59,0	52,0	-0,3		-	
4.OG	59,4	53,5	59,2	52,2	-0,2		-	
Jugendheimer Straße 41								
	Nutzungsart WA							
EG	59,1	53,6	58,8	52,0	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,7	58,9	52,2	-0,4		-	
2.OG	59,4	53,8	59,0	52,3	-0,4		-	
3.OG	59,5	54,0	59,1	52,4	-0,4		-	
4.OG	59,7	54,3	59,3	52,7	-0,4		-	
Jugendheimer Straße 42								
	Nutzungsart WA							
EG	59,3	53,4	58,9	51,9	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,6	59,2	52,1	-0,3		-	
2.OG	59,7	53,8	59,4	52,3	-0,3		-	
3.OG	59,9	53,9	59,6	52,5	-0,3		-	
4.OG	60,0	54,2	59,7	52,7	-0,3		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jungenheimer Straße 43								
	Nutzungsart WA							
EG	59,2	53,6	58,8	52,1	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,7	58,9	52,2	-0,4		-	
2.OG	59,4	53,8	59,0	52,3	-0,4		-	
3.OG	59,5	54,0	59,2	52,5	-0,3		-	
Jungenheimer Straße 44								
	Nutzungsart WA							
EG	59,4	53,4	59,0	52,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,6	59,3	52,2	-0,3		-	
2.OG	59,9	53,8	59,6	52,4	-0,3		-	
3.OG	60,1	54,0	59,8	52,6	-0,3		-	
4.OG	60,2	54,2	59,9	52,8	-0,3		-	
Jungenheimer Straße 45								
	Nutzungsart WA							
EG	61,3	54,7	61,0	53,1	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,5	54,9	61,2	53,3	-0,3		-	
2.OG	61,5	55,0	61,2	53,5	-0,3		-	
3.OG	61,5	55,2	61,2	53,6	-0,3		-	
4.OG	61,4	55,4	61,1	53,6	-0,3		-	
Jungenheimer Straße 46								
	Nutzungsart WA							
EG	59,4	53,4	59,1	52,0	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,5	59,4	52,2	-0,3		-	
2.OG	60,0	53,7	59,7	52,4	-0,3		-	
3.OG	60,2	53,9	59,9	52,6	-0,3		-	
4.OG	60,4	54,2	60,1	52,8	-0,3		-	
Jungenheimer Straße 47								
	Nutzungsart WA							
EG	59,7	54,2	59,3	52,3	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	54,4	59,6	52,6	-0,4		-	
2.OG	60,2	54,6	59,8	52,8	-0,4		-	
3.OG	60,4	54,8	59,9	53,0	-0,5		-	
4.OG	60,5	55,1	60,0	53,1	-0,5		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall Tag	Lr, Nullfall Nacht	Lr, Planfall Tag	Lr, Planfall Nacht	dLr, Plan/Null Tag	dLr, Plan/Null Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
Jugendheimer Straße 48									
EG	59,5	53,4	59,2	52,0	-0,3	-1,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	53,5	59,5	52,2	-0,2	-1,3			
2.OG	60,0	53,7	59,8	52,4	-0,2	-1,3			
3.OG	60,3	53,9	60,0	52,7	-0,3	-1,2			
4.OG	60,4	54,1	60,2	52,8	-0,2	-1,3			
Jugendheimer Straße 48a									
EG	62,5	55,2	62,3	53,9	-0,2	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,5	55,3	62,2	54,0	-0,3	-1,3			
2.OG	62,3	55,3	62,1	54,0	-0,2	-1,3			
3.OG	62,2	55,4	61,9	54,0	-0,3	-1,4			
4.OG	62,1	55,6	61,8	54,0	-0,3	-1,6			
5.OG	61,9	55,8	61,6	54,1	-0,3	-1,7			
Jugendheimer Straße 49									
EG	59,3	54,1	58,9	52,1	-0,4	-2,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	54,3	59,1	52,4	-0,5	-1,9			
2.OG	59,7	54,5	59,3	52,6	-0,4	-1,9			
3.OG	59,9	54,7	59,4	52,8	-0,5	-1,9			
4.OG	60,0	55,0	59,5	52,9	-0,5	-2,1			
Jugendheimer Straße 50									
EG	59,2	53,9	58,7	52,0	-0,5	-1,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	54,2	59,1	52,4	-0,4	-1,8			
2.OG	59,9	54,6	59,4	52,9	-0,5	-1,7			
3.OG	60,2	55,2	59,7	53,3	-0,5	-1,9			
4.OG	60,6	55,9	60,0	53,7	-0,6	-2,2			
Jugendheimer Straße 51									
EG	59,3	54,0	58,8	52,2	-0,5	-1,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	54,2	59,0	52,4	-0,4	-1,8			
2.OG	59,6	54,3	59,1	52,5	-0,5	-1,8			
3.OG	59,7	54,5	59,2	52,6	-0,5	-1,9			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugenheimer Straße 52								
EG	59,3	53,8	58,9	52,1	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	54,1	59,2	52,5	-0,4			
2.OG	59,9	54,4	59,5	52,9	-0,4			
3.OG	60,3	54,9	59,8	53,3	-0,5			
4.OG	60,6	55,6	60,1	53,7	-0,5			
Jugenheimer Straße 53								
EG	59,7	54,7	59,1	52,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	55,0	59,6	52,6	-0,6			
2.OG	60,5	55,2	59,9	52,9	-0,6			
3.OG	60,7	55,6	60,1	53,2	-0,6			
Jugenheimer Straße 54								
EG	59,5	53,9	59,2	52,3	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,2	59,5	52,7	-0,4			
2.OG	60,2	54,6	59,9	53,1	-0,3			
3.OG	60,5	55,0	60,1	53,4	-0,4			
4.OG	60,8	55,6	60,4	53,8	-0,4			
Jugenheimer Straße 55								
EG	59,5	54,8	58,7	51,9	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	55,1	59,1	52,4	-0,8			
2.OG	60,2	55,4	59,5	52,8	-0,7			
3.OG	60,5	55,8	59,7	53,1	-0,8			
Jugenheimer Straße 56								
EG	59,8	54,1	59,4	52,4	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	54,4	59,8	52,9	-0,4			
2.OG	60,5	54,7	60,2	53,2	-0,3			
3.OG	60,8	55,0	60,4	53,5	-0,4			
4.OG	61,0	55,4	60,6	53,8	-0,4			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jugenheimer Straße 57								
	Nutzungsart WA							
EG	59,3	55,1	58,3	51,7	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	55,4	58,7	52,2	-1,0		-	
2.OG	60,0	55,6	59,1	52,7	-0,9		-	
3.OG	60,3	56,2	59,4	53,2	-0,9		-	
Jugenheimer Straße 58								
	Nutzungsart WR							
EG	58,2	52,2	57,8	50,6	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,5	52,6	58,2	51,3	-0,3		-	
2.OG	58,9	53,3	58,7	52,1	-0,2		-	
3.OG	59,6	54,4	59,3	53,0	-0,3		-	
4.OG	60,6	56,2	59,9	54,2	-0,7		-	
Jugenheimer Straße 59								
	Nutzungsart WA							
EG	59,7	56,7	57,9	51,6	-1,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	57,1	58,2	52,3	-1,8		-	
2.OG	60,4	57,4	58,6	53,0	-1,8		-	
3.OG	61,0	58,3	59,1	53,8	-1,9		-	
Jugenheimer Straße 60								
	Nutzungsart WR							
EG	58,2	51,7	58,1	50,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,5	52,1	58,4	51,4	-0,1		-	
2.OG	59,1	52,9	58,9	52,2	-0,2		-	
3.OG	59,6	53,9	59,4	53,0	-0,2		-	
4.OG	60,5	55,6	60,0	54,1	-0,5		-	
Jugenheimer Straße 61								
	Nutzungsart WA							
EG	59,3	55,8	57,9	51,6	-1,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	56,1	58,3	52,2	-1,4		-	
2.OG	60,0	56,4	58,7	52,8	-1,3		-	
3.OG	60,6	57,3	59,2	53,5	-1,4		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jungenheimer Straße 62								
	Nutzungsart WR							
EG	58,7	52,5	58,4	51,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	52,9	58,8	51,9	-0,2		-	
2.OG	59,4	53,5	59,2	52,5	-0,2		-	
3.OG	60,0	54,4	59,7	53,3	-0,3		-	
4.OG	60,6	55,6	60,1	54,0	-0,5		-	
Jungenheimer Straße 63								
	Nutzungsart WA							
EG	58,4	54,1	57,4	50,8	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	54,3	57,8	51,3	-0,9		-	
2.OG	59,0	54,6	58,2	51,9	-0,8		-	
3.OG	59,4	55,1	58,6	52,7	-0,8		-	
4.OG	60,9	58,0	59,6	54,8	-1,3	erhebl. Entlastung	-	
5.OG	62,3	60,2	59,9	55,5	-2,4		-	
Jungenheimer Straße 64								
	Nutzungsart WR							
EG	59,5	54,1	58,9	52,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,4	59,4	52,5	-0,5		-	
2.OG	60,2	54,8	59,8	53,1	-0,4		-	
3.OG	60,6	55,3	60,1	53,6	-0,5		-	
4.OG	61,0	56,2	60,4	54,1	-0,6		-	
Jungenheimer Straße 65								
	Nutzungsart WR							
EG	59,5	58,0	55,7	51,1	-3,8	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	58,5	56,3	52,0	-3,7		-	
2.OG	60,3	58,9	56,9	52,9	-3,4		-	
3.OG	61,4	60,1	57,6	53,8	-3,8		-	
4.OG	62,4	61,3	58,5	54,9	-3,9		-	
Jungenheimer Straße 66								
	Nutzungsart WR							
EG	59,6	58,0	56,2	51,7	-3,4	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	58,3	56,8	52,4	-3,2		-	
2.OG	60,3	58,7	57,3	53,2	-3,0		-	
3.OG	61,2	59,6	58,0	54,1	-3,2		-	
4.OG	62,1	60,7	58,8	55,0	-3,3		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Jungheimer Straße 68								
EG	58,9	57,4	55,1	50,5	-3,8	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	57,8	55,7	51,3	-3,6		-	
2.OG	59,7	58,0	56,5	52,2	-3,2		-	
3.OG	60,6	58,9	57,6	53,5	-3,0		-	
4.OG	61,7	60,1	58,6	54,7	-3,1		-	
Jungheimer Straße 70								
EG	59,0	57,4	55,3	50,7	-3,7	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	57,7	55,9	51,4	-3,4		-	
2.OG	59,7	57,9	56,7	52,2	-3,0		-	
3.OG	60,5	58,8	57,7	53,5	-2,8		-	
4.OG	61,7	60,0	58,7	54,6	-3,0		-	
Jungheimer Straße 72								
EG	59,1	57,4	55,7	51,0	-3,4	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	57,7	56,4	51,7	-3,1		-	
2.OG	59,8	57,9	57,0	52,5	-2,8		-	
3.OG	60,6	58,7	58,0	53,7	-2,6		-	
4.OG	61,7	59,9	58,9	54,7	-2,8		-	
Kalmittstraße 1								
EG	69,1	60,4	69,0	59,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,7	60,2	68,6	59,5	-0,1		-	
2.OG	68,1	59,9	68,0	58,9	-0,1		-	
3.OG	67,4	59,5	67,3	58,4	-0,1	-	-	-
Kalmittstraße 3								
EG	69,3	60,6	69,2	60,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	68,8	60,4	68,7	59,6	-0,1		-	
2.OG	68,2	60,2	68,1	59,1	-0,1		-	
3.OG	67,6	59,8	67,4	58,5	-0,2	-	-	-

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall dB(A)		Lr, Planfall dB(A)		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Kalmitstraße 5								
EG	69,5	60,8	69,4	60,2	-0,1	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
1.OG	69,0	60,6	68,9	59,8	-0,1		-	
2.OG	68,4	60,5	68,2	59,3	-0,2		-	
3.OG	67,8	60,2	67,6	58,7	-0,2		-	
Kalmitstraße 7								
EG	70,1	61,4	70,1	60,8	0,0	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
1.OG	69,5	61,1	69,4	60,2	-0,1		> 70/60	
2.OG	68,8	61,0	68,6	59,6	-0,2		-	
3.OG	68,2	60,8	67,9	59,1	-0,3		-	
Kalmitstraße 9								
EG	71,4	62,6	71,3	61,9	-0,1	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
1.OG	70,7	62,1	70,5	61,2	-0,2		> 70/60	
2.OG	69,8	61,7	69,6	60,5	-0,2		> 70/60	
3.OG	69,0	61,5	68,7	59,9	-0,3		-	
Kalmitstraße 10								
EG	66,8	58,0	66,7	57,3	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,8	58,0	66,8	57,4	0,0		-	
2.OG	66,7	58,0	66,6	57,3	-0,1		-	
Kalmitstraße 12								
EG	66,8	58,0	66,7	57,3	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,9	58,1	66,8	57,4	-0,1		-	
2.OG	66,7	58,1	66,6	57,3	-0,1		-	
Kalmitstraße 14								
EG	66,6	57,9	66,5	57,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,8	58,1	66,6	57,3	-0,2		-	
2.OG	66,6	58,1	66,5	57,3	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Kalmitstraße 16									
EG	66,6	58,0	66,5	57,1	-0,1	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,8	58,2	66,7	57,3	-0,1	-0,9		-	
2.OG	66,7	58,2	66,5	57,3	-0,2	-0,9		-	
Kalmitstraße 18									
EG	66,6	57,9	66,4	57,1	-0,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,7	58,2	66,6	57,3	-0,1	-0,9		-	
2.OG	66,6	58,2	66,5	57,3	-0,1	-0,9		-	
Kalmitstraße 20									
EG	66,5	58,1	66,4	57,1	-0,1	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,8	58,4	66,6	57,4	-0,2	-1,0		-	
2.OG	66,8	58,9	66,6	57,7	-0,2	-1,2		-	
Kalmitstraße 22									
EG	66,6	58,1	66,5	57,2	-0,1	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,8	58,5	66,6	57,4	-0,2	-1,1		-	
2.OG	66,8	59,0	66,6	57,7	-0,2	-1,3		-	
Kalmitstraße 24									
EG	66,5	58,3	66,3	57,0	-0,2	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,7	58,6	66,5	57,3	-0,2	-1,3		-	
2.OG	66,8	59,2	66,5	57,7	-0,3	-1,5		-	
Kalmitstraße 26									
EG	66,4	58,1	66,3	57,0	-0,1	-1,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,6	58,7	66,4	57,2	-0,2	-1,5		-	
2.OG	66,7	59,2	66,5	57,6	-0,2	-1,6		-	
Kalmitstraße 28									
EG	59,0	57,1	55,7	51,0	-3,3	-6,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,4	58,7	56,9	52,1	-3,5	-6,6		-	
2.OG	61,4	59,4	58,6	53,7	-2,8	-5,7		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Kelsterbacher Straße 74									
EG	59,8	52,8	59,7	52,1	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Kelsterbacher Straße 78									
EG	60,2	53,1	60,1	52,4	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Kelsterbacher Straße 80a									
EG	60,7	53,4	60,6	52,8	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	53,6	60,9	53,0	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Kelsterbacher Straße 89									
EG	59,6	52,6	59,5	51,9	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	52,7	59,6	52,0	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	59,8	52,7	59,7	52,1	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Melibocusstraße 2									
EG	63,4	55,4	63,3	54,5	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	55,5	63,4	54,6	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	63,5	55,5	63,4	54,7	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Melibocusstraße 2a									
EG	63,2	55,3	63,1	54,4	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	55,5	63,4	54,7	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	63,6	55,5	63,5	54,7	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Melibocusstraße 2b									
EG	62,9	55,1	62,8	54,2	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,2	55,3	63,1	54,4	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	63,3	55,4	63,2	54,6	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
Melibocusstraße 4									
EG	63,4	55,4	63,3	54,5	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,5	55,5	63,4	54,6	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	63,5	55,6	63,4	54,7	-0,1		Entlastung	-	unbedenklich

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Lr, Planfall Tag dB(A)	Nacht dB(A)	dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
Melibocusstraße 10									
EG	63,4	55,5	63,3	54,6	-0,1	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,6	55,6	63,5	54,7	-0,1	-0,9		-	
2.OG	63,6	55,7	63,5	54,8	-0,1	-0,9		-	
Melibocusstraße 11									
EG	64,1	55,6	64,0	54,9	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,0	55,6	64,0	54,9	0,0	-0,7		-	
2.OG	63,9	55,5	63,8	54,8	-0,1	-0,7		-	
3.OG	63,7	55,4	63,6	54,8	-0,1	-0,6		-	
Melibocusstraße 12									
EG	63,7	55,7	63,6	54,8	-0,1	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,9	55,9	63,8	55,0	-0,1	-0,9		-	
2.OG	64,1	56,1	64,0	55,2	-0,1	-0,9		-	
Melibocusstraße 13									
EG	63,9	55,5	63,8	54,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,0	55,6	63,9	54,9	-0,1	-0,7		-	
2.OG	63,8	55,5	63,7	54,8	-0,1	-0,7		-	
3.OG	63,6	55,4	63,5	54,7	-0,1	-0,7		-	
Melibocusstraße 14									
EG	64,4	56,2	64,3	55,4	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,9	56,6	64,8	55,9	-0,1	-0,7		-	
2.OG	65,1	56,8	65,0	56,1	-0,1	-0,7		-	
Melibocusstraße 15									
EG	63,9	55,5	63,8	54,7	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,9	55,6	63,8	54,8	-0,1	-0,8		-	
2.OG	63,8	55,5	63,7	54,8	-0,1	-0,7		-	
3.OG	63,6	55,4	63,5	54,7	-0,1	-0,7		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall Tag	Nacht dB(A)	Lr, Planfall Tag	Nacht dB(A)	dLr, Plan/Null Tag	Nacht dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
Melibocusstraße 16									
EG	65,9	57,4	65,8	56,8	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,3	57,8	66,2	57,2	-0,1	-0,6		-	
2.OG	66,4	57,8	66,3	57,3	-0,1	-0,5		-	
Melibocusstraße 17									
EG	63,9	55,5	63,8	54,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,0	55,6	63,9	54,8	-0,1	-0,8		-	
2.OG	63,8	55,6	63,7	54,8	-0,1	-0,8		-	
3.OG	63,7	55,5	63,6	54,7	-0,1	-0,8		-	
Melibocusstraße 18									
EG	65,6	57,4	65,5	56,7	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,9	57,7	65,8	57,0	-0,1	-0,7		-	
2.OG	66,0	57,8	65,9	57,1	-0,1	-0,7		-	
3.OG	65,9	57,7	65,8	57,1	-0,1	-0,6		-	
4.OG	65,8	57,7	65,7	57,0	-0,1	-0,7		-	
Melibocusstraße 19									
EG	64,3	55,8	64,2	55,1	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,4	55,9	64,3	55,2	-0,1	-0,7		-	
2.OG	64,3	55,9	64,2	55,2	-0,1	-0,7		-	
3.OG	64,2	55,9	64,1	55,2	-0,1	-0,7		-	
Melibocusstraße 20									
EG	64,1	56,3	63,9	55,4	-0,2	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,9	56,9	64,8	56,1	-0,1	-0,8		-	
2.OG	65,1	57,1	65,0	56,3	-0,1	-0,8		-	
3.OG	65,1	57,2	65,0	56,4	-0,1	-0,8		-	
4.OG	65,1	57,2	65,0	56,4	-0,1	-0,8		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Melibocusstraße 21								
EG	64,7	56,1	64,6	55,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,8	56,3	64,8	55,6	0,0		-	
2.OG	64,9	56,4	64,8	55,8	-0,1		-	
3.OG	64,9	56,5	64,8	55,8	-0,1		-	
Melibocusstraße 22								
EG	63,0	55,6	62,8	54,5	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,7	56,1	63,5	55,1	-0,2		-	
2.OG	64,2	56,4	64,0	55,5	-0,2		-	
3.OG	64,3	56,6	64,2	55,7	-0,1		-	
Melibocusstraße 23								
EG	65,5	56,8	65,5	56,2	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,0	57,3	65,9	56,7	-0,1		-	
2.OG	66,0	57,3	65,9	56,8	-0,1		-	
3.OG	66,0	57,4	66,0	56,9	0,0		-	
Melibocusstraße 24								
EG	62,2	55,1	62,0	53,9	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,7	55,5	62,5	54,3	-0,2		-	
2.OG	63,1	55,7	62,9	54,6	-0,2		-	
3.OG	63,3	56,0	63,2	54,9	-0,1		-	
Melibocusstraße 25								
EG	64,6	56,4	64,5	55,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,3	56,9	65,2	56,4	-0,1		-	
2.OG	65,5	57,1	65,4	56,5	-0,1		-	
3.OG	65,5	57,1	65,4	56,6	-0,1		-	
Melibocusstraße 26								
EG	61,8	54,9	61,6	53,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,3	55,2	62,1	54,0	-0,2		-	
2.OG	62,5	55,4	62,3	54,2	-0,2		-	
3.OG	62,7	55,6	62,5	54,4	-0,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Melibocusstraße 27									
EG	61,7	54,5	61,5	53,5	-0,2	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,3	54,9	62,1	53,9	-0,2	-1,0		-	
2.OG	62,6	55,2	62,5	54,2	-0,1	-1,0		-	
3.OG	62,9	55,4	62,8	54,5	-0,1	-0,9		-	
Melibocusstraße 28									
EG	61,6	54,8	61,4	53,5	-0,2	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,1	55,1	61,8	53,8	-0,3	-1,3		-	
2.OG	62,3	55,3	62,1	54,0	-0,2	-1,3		-	
3.OG	62,4	55,4	62,2	54,2	-0,2	-1,2		-	
Melibocusstraße 29									
EG	64,6	56,2	64,5	55,5	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,4	56,2	64,3	55,4	-0,1	-0,8		-	
2.OG	64,2	56,1	64,0	55,2	-0,2	-0,9		-	
3.OG	63,8	55,9	63,7	55,0	-0,1	-0,9		-	
Melibocusstraße 30									
EG	62,9	55,3	62,7	54,2	-0,2	-1,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,1	55,5	62,9	54,4	-0,2	-1,1		-	
2.OG	63,2	55,6	63,0	54,6	-0,2	-1,0		-	
3.OG	63,1	55,7	62,9	54,6	-0,2	-1,1		-	
Melibocusstraße 31									
EG	64,5	56,2	64,4	55,4	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,5	56,3	64,4	55,5	-0,1	-0,8		-	
2.OG	64,3	56,1	64,1	55,3	-0,2	-0,8		-	
3.OG	63,9	56,0	63,8	55,1	-0,1	-0,9		-	
Melibocusstraße 32									
EG	63,1	55,5	62,9	54,4	-0,2	-1,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,4	55,7	63,2	54,6	-0,2	-1,1		-	
2.OG	63,4	55,8	63,2	54,7	-0,2	-1,1		-	
3.OG	63,3	55,8	63,1	54,7	-0,2	-1,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Nacht	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Melibocusstraße 39									
	Nutzungsart WA								
EG	59,6	54,4	59,0	52,3	-0,6	-2,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,5	59,2	52,6	-0,5	-1,9		-	
2.OG	59,9	54,7	59,4	52,8	-0,5	-1,9		-	
3.OG	60,1	55,0	59,6	53,1	-0,5	-1,9		-	
Melibocusstraße 41									
	Nutzungsart WA								
EG	59,9	54,5	59,3	52,4	-0,6	-2,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	54,8	59,6	52,8	-0,5	-2,0		-	
2.OG	60,4	55,0	59,9	53,2	-0,5	-1,8		-	
3.OG	60,6	55,3	60,1	53,4	-0,5	-1,9		-	
Melibocusstraße 43									
	Nutzungsart WA								
EG	60,7	54,9	60,2	52,9	-0,5	-2,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	55,1	60,5	53,3	-0,5	-1,8		-	
2.OG	61,3	55,5	60,9	53,7	-0,4	-1,8		-	
3.OG	61,6	55,8	61,2	54,1	-0,4	-1,7		-	
Melibocusstraße 45									
	Nutzungsart WA								
EG	61,2	55,0	60,8	53,2	-0,4	-1,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,6	55,4	61,2	53,6	-0,4	-1,8		-	
2.OG	62,0	55,7	61,7	54,1	-0,3	-1,6		-	
3.OG	62,5	56,1	62,1	54,6	-0,4	-1,5		-	
4.OG	62,9	56,6	62,6	55,1	-0,3	-1,5		-	
Melibocusstraße 47									
	Nutzungsart WA								
EG	61,8	55,3	61,5	53,7	-0,3	-1,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,3	55,7	62,0	54,2	-0,3	-1,5		-	
2.OG	62,8	56,0	62,5	54,7	-0,3	-1,3		-	
3.OG	63,3	56,4	63,0	55,2	-0,3	-1,2		-	
4.OG	63,6	56,8	63,4	55,6	-0,2	-1,2		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Melibocusstraße 52								
EG	59,3	55,4	58,0	51,5	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	56,1	58,3	52,0	-1,3			
2.OG	59,8	56,4	58,5	52,4	-1,3			
3.OG	60,3	57,1	58,8	53,0	-1,5			
Melibocusstraße 56								
EG	59,2	54,4	58,6	51,9	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	54,5	58,8	52,2	-0,6			
2.OG	59,7	54,8	59,1	52,6	-0,6			
3.OG	60,0	55,3	59,3	53,0	-0,7			
Melibocusstraße 60								
EG	57,8	55,3	55,1	48,6	-2,7	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,2	55,8	55,6	49,4	-2,6			
2.OG	58,6	56,3	56,1	50,4	-2,5			
3.OG	59,4	57,4	56,6	51,5	-2,8			
4.OG	60,1	58,1	57,7	53,0	-2,4			
5.OG	61,4	59,7	58,9	55,0	-2,5			
Melibocusstraße 60								
EG	57,6	55,0	54,8	48,7	-2,8	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	57,9	55,4	55,4	49,5	-2,5			
2.OG	58,3	56,0	55,9	50,3	-2,4			
3.OG	59,1	57,0	56,4	51,4	-2,7			
4.OG	60,5	58,0	58,6	53,5	-1,9			
Melibocusstraße 64								
EG	59,4	54,2	58,7	51,5	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	54,5	59,0	52,0	-0,6			
2.OG	60,1	54,9	59,5	52,6	-0,6			
3.OG	60,5	55,6	59,8	53,2	-0,7			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Melibocusstraße 66								
EG	58,4	51,6	58,1	50,2	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	51,9	58,4	50,6	-0,3		-	
2.OG	59,0	52,4	58,8	51,1	-0,2		-	
3.OG	59,3	53,0	59,0	51,7	-0,3		-	
Melibocusstraße 68								
EG	57,8	55,1	55,3	48,8	-2,5	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,2	55,5	55,7	49,6	-2,5		-	
2.OG	58,7	56,2	56,3	50,6	-2,4		-	
3.OG	59,4	57,2	57,0	51,9	-2,4		-	
4.OG	60,8	58,2	59,1	54,2	-1,7	Entlastung	-	
Melibocusstraße 70								
EG	57,9	54,6	55,8	48,9	-2,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,4	55,4	56,3	49,7	-2,1		-	
2.OG	58,8	55,9	56,8	50,7	-2,0		-	
3.OG	59,5	57,0	57,4	52,0	-2,1		-	
4.OG	60,2	57,6	58,4	53,6	-1,8	Entlastung	-	
5.OG	61,8	59,9	59,6	55,9	-2,2	erhebl. Entlastung	-	
Melibocusstraße 72								
EG	60,9	55,2	60,2	52,5	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	55,6	60,6	53,1	-0,7		-	
2.OG	61,7	56,0	61,1	53,7	-0,6		-	
3.OG	62,3	56,7	61,7	54,5	-0,6		-	
Melibocusstraße 74								
EG	60,1	52,3	60,0	51,6	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,5	52,7	60,4	52,1	-0,1		-	
2.OG	61,0	53,2	60,9	52,7	-0,1		-	
3.OG	61,4	53,7	61,3	53,2	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Melibocusstraße 76									
EG	59,8	55,6	58,0	50,5	-1,8	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,4	56,3	58,6	51,3	-1,8		-		
2.OG	61,0	57,2	59,2	52,4	-1,8		-		
3.OG	61,6	58,0	59,9	53,6	-1,7		-		
4.OG	62,2	58,6	60,7	55,1	-1,5		-		
5.OG	63,1	60,2	61,5	56,8	-1,6		-		
Melibocusstraße 76									
EG	59,5	56,0	57,0	50,1	-2,5	erheb. Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	60,0	56,6	57,7	51,0	-2,3				-
2.OG	60,5	57,3	58,2	52,0	-2,3				-
3.OG	61,2	58,2	59,0	53,4	-2,2				-
4.OG	62,3	59,0	60,6	55,3	-1,7		Entlastung		-
Melibocusstraße 80									
EG	66,4	58,3	66,3	57,2	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	67,5	59,2	67,3	58,3	-0,2				-
2.OG	67,9	59,6	67,8	58,7	-0,1				-
3.OG	68,1	60,0	67,9	59,0	-0,2				-
Melibocusstraße 82									
EG	67,9	58,7	67,9	58,5	0,0	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	68,4	59,2	68,4	59,0	0,0				-
2.OG	68,5	59,4	68,5	59,2	0,0				-
3.OG	68,4	59,4	68,4	59,2	0,0				-
Melibocusstraße 84									
EG	68,0	59,9	67,7	58,4	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich	
1.OG	68,5	60,4	68,2	59,0	-0,3				-
2.OG	68,5	60,4	68,3	59,1	-0,2				-
3.OG	68,4	60,5	68,1	59,2	-0,3				-
4.OG	68,3	60,8	68,0	59,4	-0,3				-
5.OG	68,4	61,9	67,9	60,1	-0,5		> 70/60		

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Nacht dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht					
Melibocusstraße 84									
EG	71,6	62,5	71,5	62,0	-0,1	-0,5	Entlastung	> 70/60	unbedenklich
1.OG	71,9	62,8	71,9	62,4	0,0	-0,4		> 70/60	
2.OG	71,8	62,8	71,7	62,3	-0,1	-0,5		> 70/60	
3.OG	71,6	62,7	71,5	62,2	-0,1	-0,5		> 70/60	
4.OG	71,3	62,6	71,2	62,0	-0,1	-0,6		> 70/60	
Otzbergstraße 4-6									
EG	60,5	53,2	60,4	52,5	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,0	53,5	60,9	52,9	-0,1	-0,6		-	
2.OG	61,4	53,8	61,3	53,2	-0,1	-0,6		-	
3.OG	61,9	54,1	61,8	53,6	-0,1	-0,5		-	
4.OG	62,2	54,4	62,1	53,9	-0,1	-0,5		-	
Otzbergstraße 5									
EG	60,9	53,6	60,8	52,9	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,4	53,9	61,3	53,2	-0,1	-0,7		-	
2.OG	61,8	54,2	61,7	53,6	-0,1	-0,6		-	
Otzbergstraße 7									
EG	60,4	53,3	60,3	52,5	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	53,5	60,5	52,7	-0,2	-0,8		-	
2.OG	61,0	53,7	60,9	53,0	-0,1	-0,7		-	
Otzbergstraße 15									
EG	60,4	53,5	60,3	52,6	-0,1	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	53,7	60,6	52,8	-0,1	-0,9		-	
2.OG	61,0	53,8	60,8	53,0	-0,2	-0,8		-	
3.OG	61,3	54,0	61,1	53,2	-0,2	-0,8		-	
Otzbergstraße 16-24									
EG	60,1	53,3	60,0	52,4	-0,1	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	53,4	60,2	52,5	-0,1	-0,9		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Otzbergstraße 17								
EG	60,6	53,7	60,4	52,7	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,9	53,9	60,7	52,9	-0,2		-	
2.OG	61,2	54,0	61,0	53,2	-0,2		-	
3.OG	61,5	54,2	61,3	53,4	-0,2		-	
Otzbergstraße 19								
EG	60,8	53,9	60,7	52,9	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,2	54,1	61,0	53,1	-0,2		-	
2.OG	61,5	54,3	61,4	53,4	-0,1		-	
3.OG	61,8	54,5	61,7	53,6	-0,1		-	
Otzbergstraße 21								
EG	61,4	54,2	61,3	53,3	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,9	54,5	61,8	53,6	-0,1		-	
2.OG	62,2	54,7	62,0	53,8	-0,2		-	
3.OG	62,4	54,8	62,3	54,0	-0,1		-	
Otzbergstraße 26								
EG	60,4	53,5	60,2	52,6	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	53,7	60,5	52,8	-0,1		-	
2.OG	60,8	53,8	60,7	52,9	-0,1		-	
Otzbergstraße 36								
EG	60,6	53,8	60,5	52,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
Otzbergstraße 38								
EG	60,8	53,9	60,6	52,9	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
Otzbergstraße 40								
EG	61,0	54,0	60,8	53,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
Otzbergstraße 42								
EG	61,4	54,2	61,2	53,2	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Paul-Gerhardt-Ring 1								
EG	59,6	54,0	59,6	53,5	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,3	59,8	53,7	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 2								
EG	60,1	54,7	60,1	54,0	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	54,9	60,3	54,2	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 3								
EG	59,6	53,9	59,5	53,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,2	59,7	53,6	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 4								
EG	60,0	54,5	60,0	53,8	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	54,7	60,2	54,0	0,1	Zusatzbelastung	-	
Paul-Gerhardt-Ring 5								
EG	59,5	53,9	59,5	53,3	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,2	59,7	53,6	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 6								
EG	59,9	54,4	59,9	53,7	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	54,6	60,1	53,9	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 7								
EG	59,5	53,8	59,5	53,3	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,1	59,7	53,5	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 8								
EG	59,9	54,3	59,9	53,7	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	54,5	60,0	53,8	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 9								
EG	59,5	53,8	59,4	53,2	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,1	59,6	53,5	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation

Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Paul-Gerhardt-Ring 10								
EG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,3	59,9	53,7	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 11								
EG	59,2	53,4	59,2	52,9	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,7	59,3	53,1	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 12								
EG	59,7	54,0	59,6	53,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 13								
EG	59,2	53,4	59,1	52,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,6	59,3	53,1	0,0		-	
Paul-Gerhardt-Ring 14								
EG	59,6	53,9	59,6	53,4	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,1	59,7	53,5	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 15								
EG	59,0	53,2	59,0	52,7	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,6	59,2	53,0	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 16								
EG	59,5	53,8	59,5	53,3	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,0	59,6	53,4	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 17								
EG	59,0	53,2	59,0	52,7	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,3	53,6	59,2	53,1	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 18								
EG	59,5	53,8	59,5	53,2	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	54,0	59,6	53,4	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Paul-Gerhardt-Ring 19									
EG	58,9	53,1	58,9	52,6	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,2	53,5	59,2	53,0	0,0	-0,5			
Paul-Gerhardt-Ring 20									
EG	59,4	53,7	59,4	53,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,9	59,5	53,3	-0,1	-0,6			
Paul-Gerhardt-Ring 21									
EG	58,7	52,8	58,7	52,3	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,0	53,3	59,0	52,9	0,0	-0,4			
Paul-Gerhardt-Ring 22									
EG	59,4	53,6	59,3	53,1	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,6	53,8	59,5	53,2	-0,1	-0,6			
Paul-Gerhardt-Ring 23									
EG	58,5	52,5	58,4	52,1	-0,1	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,1	53,3	59,1	52,9	0,0	-0,4			
Paul-Gerhardt-Ring 24									
EG	59,3	53,5	59,2	53,0	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,8	59,4	53,2	-0,1	-0,6			
Paul-Gerhardt-Ring 25									
EG	58,3	52,1	58,3	51,7	0,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,7	52,9	58,7	52,4	0,0	-0,5			
Paul-Gerhardt-Ring 26									
EG	59,3	53,5	59,2	52,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,8	59,4	53,1	-0,1	-0,7			
Paul-Gerhardt-Ring 28									
EG	59,3	53,5	59,2	52,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,3	53,1	-0,2	-0,6			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Paul-Gerhardt-Ring 29									
EG	58,9	53,0	58,9	52,6	0,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,7	59,3	53,2	-0,1	-0,5			
Paul-Gerhardt-Ring 30									
EG	59,3	53,5	59,2	52,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-0,6			
Paul-Gerhardt-Ring 31									
EG	58,9	53,0	58,9	52,6	0,0	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,8	59,3	53,2	-0,1	-0,6			
Paul-Gerhardt-Ring 32									
EG	59,3	53,5	59,2	52,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,5	53,7	59,4	53,1	-0,1	-0,6			
Paul-Gerhardt-Ring 33									
EG	58,9	53,2	58,9	52,7	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,8	59,4	53,3	0,0	-0,5			
Paul-Gerhardt-Ring 34									
EG	59,2	53,4	59,1	52,8	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,6	59,3	52,9	-0,1	-0,7			
2.OG	59,5	53,8	59,4	53,1	-0,1	-0,7			
Paul-Gerhardt-Ring 35									
EG	59,0	53,3	59,0	52,8	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,9	59,4	53,3	0,0	-0,6			
Paul-Gerhardt-Ring 36									
EG	59,2	53,4	59,1	52,8	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,4	53,7	59,3	53,0	-0,1	-0,7			
2.OG	59,6	53,9	59,4	53,2	-0,2	-0,7			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung																																																																																																																																																																																																																														
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht																																																																																																																																																																																																																																	
Paul-Gerhardt-Ring 37																																																																																																																																																																																																																																							
EG	59,1	53,4	59,2	52,9	0,1	-0,5	Zusatzbelastung Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,5	54,0	59,5	53,4	0,0	-0,6		-		Paul-Gerhardt-Ring 38										EG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,7	59,2	53,0	-0,1	-0,7	-	Paul-Gerhardt-Ring 40										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,7	59,2	53,0	-0,1	-0,7	-	Paul-Gerhardt-Ring 42										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 44										EG	59,2	53,5	59,0	52,8	-0,2	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 46										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 48										EG	58,7	52,8	58,6	52,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 50										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1
Paul-Gerhardt-Ring 38																																																																																																																																																																																																																																							
EG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,3	53,7	59,2	53,0	-0,1	-0,7		-		Paul-Gerhardt-Ring 40										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,7	59,2	53,0	-0,1	-0,7	-	Paul-Gerhardt-Ring 42										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 44										EG	59,2	53,5	59,0	52,8	-0,2	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 46										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 48										EG	58,7	52,8	58,6	52,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 50										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6	-																										
Paul-Gerhardt-Ring 40																																																																																																																																																																																																																																							
EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,3	53,7	59,2	53,0	-0,1	-0,7		-		Paul-Gerhardt-Ring 42										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 44										EG	59,2	53,5	59,0	52,8	-0,2	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 46										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 48										EG	58,7	52,8	58,6	52,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 50										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6	-																																																						
Paul-Gerhardt-Ring 42																																																																																																																																																																																																																																							
EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8		-		Paul-Gerhardt-Ring 44										EG	59,2	53,5	59,0	52,8	-0,2	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 46										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 48										EG	58,7	52,8	58,6	52,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 50										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6	-																																																																																		
Paul-Gerhardt-Ring 44																																																																																																																																																																																																																																							
EG	59,2	53,5	59,0	52,8	-0,2	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8		-		Paul-Gerhardt-Ring 46										EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8	-	Paul-Gerhardt-Ring 48										EG	58,7	52,8	58,6	52,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 50										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6	-																																																																																																														
Paul-Gerhardt-Ring 46																																																																																																																																																																																																																																							
EG	59,1	53,5	59,0	52,8	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,3	53,8	59,2	53,0	-0,1	-0,8		-		Paul-Gerhardt-Ring 48										EG	58,7	52,8	58,6	52,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 50										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6	-																																																																																																																																										
Paul-Gerhardt-Ring 48																																																																																																																																																																																																																																							
EG	58,7	52,8	58,6	52,3	-0,1	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6		-		Paul-Gerhardt-Ring 50										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6	-	Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6	-																																																																																																																																																																						
Paul-Gerhardt-Ring 50																																																																																																																																																																																																																																							
EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,1	53,4	59,0	52,8	-0,1	-0,6		-		Paul-Gerhardt-Ring 52										EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6	-																																																																																																																																																																																																		
Paul-Gerhardt-Ring 52																																																																																																																																																																																																																																							
EG	58,7	52,9	58,6	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																														
1.OG	59,1	53,5	59,0	52,9	-0,1	-0,6		-																																																																																																																																																																																																																															

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Paul-Gerhardt-Ring 54								
EG	58,7	53,0	58,6	52,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,1	53,6	59,0	52,9	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 56								
EG	58,8	53,1	58,6	52,4	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,1	53,6	59,0	52,9	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 58								
EG	58,5	52,7	58,4	52,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	53,4	58,8	52,7	-0,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 60								
EG	58,5	52,8	58,4	52,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	53,4	58,7	52,7	-0,2		-	
Paul-Gerhardt-Ring 62								
EG	58,5	52,8	58,3	52,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	58,9	53,5	58,7	52,7	-0,2		-	
Paul-Gerhardt-Ring 64								
EG	52,5	49,1	51,2	46,2	-1,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	54,2	51,2	52,3	47,9	-1,9		-	
2.OG	56,6	53,9	54,4	50,0	-2,2	erhebl. Entlastung	-	
3.OG	59,5	57,8	56,5	52,2	-3,0		-	
4.OG	63,0	61,9	59,3	56,4	-3,7		-	
5.OG	65,8	65,0	62,0	59,9	-3,8		-	
Paul-Gerhardt-Ring 66								
EG	52,4	48,4	51,5	46,3	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,5	50,0	52,4	47,6	-1,1		-	
2.OG	55,4	52,0	53,7	49,1	-1,7		-	
3.OG	57,2	54,2	55,9	51,2	-1,3		-	
4.OG	60,0	57,3	58,2	53,1	-1,8		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Paul-Gerhardt-Ring 68								
EG	53,8	49,8	52,8	47,8	-1,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	55,1	51,5	54,0	49,2	-1,1		-	
2.OG	56,8	53,4	55,6	50,8	-1,2		-	
3.OG	58,5	55,9	56,8	52,0	-1,7		-	
4.OG	61,1	59,0	58,7	53,8	-2,4	erhebl. Entlastung	-	
5.OG	63,8	62,3	60,7	56,8	-3,1		-	
Paul-Gerhardt-Ring 70								
EG	52,3	48,3	52,0	46,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,8	50,0	53,1	48,0	-0,7		-	
2.OG	55,3	51,8	54,6	49,5	-0,8		-	
3.OG	57,1	53,7	56,0	50,9	-1,1		-	
4.OG	59,8	56,6	58,5	53,0	-1,4		-	
Paul-Gerhardt-Ring 72								
EG	52,3	48,2	51,5	46,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,2	49,6	53,0	47,8	-0,2		-	
2.OG	55,1	51,5	54,4	49,3	-0,7		-	
3.OG	56,9	53,6	55,9	50,7	-1,0		-	
4.OG	59,5	56,4	58,0	52,5	-1,5		-	
Paul-Gerhardt-Ring 74								
EG	52,2	48,0	52,0	46,5	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,7	49,6	52,7	47,7	-1,0		-	
2.OG	54,9	51,3	54,5	49,3	-0,4		-	
3.OG	56,7	53,2	55,9	50,7	-0,8		-	
4.OG	59,3	55,9	58,1	52,5	-1,2		-	
Paul-Gerhardt-Ring 76								
EG	53,2	48,5	53,0	47,2	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	54,1	49,9	53,7	48,4	-0,4		-	
2.OG	55,7	51,7	55,1	49,9	-0,6		-	
3.OG	57,7	53,7	57,0	51,5	-0,7		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Paul-Gerhardt-Ring 78									
EG	52,2	47,8	48,6	44,7	-3,6	-3,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,1	49,2	53,2	47,8	0,1	-1,4	Zusatzbelastung	-	
2.OG	54,9	51,0	54,2	49,1	-0,7	-1,9	Entlastung	-	
3.OG	56,6	52,8	55,6	50,3	-1,0	-2,5		-	
4.OG	59,2	55,4	58,2	52,5	-1,0	-2,9		-	
Paul-Gerhardt-Ring 80									
EG	52,4	47,9	49,2	44,8	-3,2	-3,1	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,6	49,3	53,6	48,1	0,0	-1,2	Entlastung	-	
2.OG	54,9	50,9	54,6	49,3	-0,3	-1,6		-	
3.OG	56,5	52,6	55,8	50,5	-0,7	-2,1		-	
4.OG	59,1	55,1	58,2	52,5	-0,9	-2,6		-	
Paul-Gerhardt-Ring 82									
EG	52,3	47,7	49,6	45,0	-2,7	-2,7	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	53,9	49,3	53,2	47,9	-0,7	-1,4	Entlastung	-	
2.OG	55,0	50,8	54,7	49,4	-0,3	-1,4		-	
3.OG	56,4	52,4	55,9	50,6	-0,5	-1,8		-	
4.OG	59,1	54,9	58,3	52,6	-0,8	-2,3		-	
Paul-Gerhardt-Ring 84									
EG	52,6	48,0	52,6	46,8	0,0	-1,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	54,0	49,6	53,8	48,2	-0,2	-1,4		-	
2.OG	55,3	51,2	54,9	49,5	-0,4	-1,7		-	
3.OG	56,7	52,8	56,1	50,7	-0,6	-2,1		-	
4.OG	59,3	55,4	58,5	52,7	-0,8	-2,7		-	
Paul-Gerhardt-Ring 86									
EG	54,1	49,2	53,4	47,4	-0,7	-1,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	55,6	50,8	55,2	49,2	-0,4	-1,6		-	
2.OG	56,7	52,4	56,3	50,5	-0,4	-1,9		-	
3.OG	57,9	53,9	57,2	51,5	-0,7	-2,4		-	
4.OG	59,9	56,6	58,9	53,6	-1,0	-3,0		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung																																																																																																																																																																																																																					
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht																																																																																																																																																																																																																								
Paul-Tillich-Straße 1																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,3	54,8	60,2	54,2	-0,1	-0,6				Paul-Tillich-Straße 2										EG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 3										EG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 4										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 5										EG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Paul-Tillich-Straße 6										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 7										EG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 8										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5	Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0
Paul-Tillich-Straße 2																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5				Paul-Tillich-Straße 3										EG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 4										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 5										EG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Paul-Tillich-Straße 6										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 7										EG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 8										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5	Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																								
Paul-Tillich-Straße 3																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6				Paul-Tillich-Straße 4										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 5										EG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Paul-Tillich-Straße 6										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 7										EG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 8										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5	Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																																																			
Paul-Tillich-Straße 4																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5				Paul-Tillich-Straße 5										EG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6	Paul-Tillich-Straße 6										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 7										EG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 8										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5	Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																																																																														
Paul-Tillich-Straße 5																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,2	54,7	60,1	54,1	-0,1	-0,6				Paul-Tillich-Straße 6										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5	Paul-Tillich-Straße 7										EG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 8										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5	Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																																																																																																									
Paul-Tillich-Straße 6																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,2	54,7	60,2	54,2	0,0	-0,5				Paul-Tillich-Straße 7										EG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6	Paul-Tillich-Straße 8										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5	Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																																																																																																																																				
Paul-Tillich-Straße 7																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,1	54,6	60,1	54,0	0,0	-0,6				Paul-Tillich-Straße 8										EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5	Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																																																																																																																																																															
Paul-Tillich-Straße 8																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,2	54,7	60,2	54,1	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,3	54,7	60,2	54,2	-0,1	-0,5				Paul-Tillich-Straße 9										EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich	1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																																																																																																																																																																																										
Paul-Tillich-Straße 9																																																																																																																																																																																																																														
EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich																																																																																																																																																																																																																					
1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6																																																																																																																																																																																																																								

28.10.2019; Bericht Nr. 20108001-VVG-1

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
 Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Paul-Tillich-Straße 10								
EG	60,0	54,4	60,0	53,9	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1		-	
Paul-Tillich-Straße 11								
EG	60,0	54,4	59,9	53,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	54,5	60,0	53,9	0,0		-	
Paul-Tillich-Straße 12								
EG	60,0	54,3	59,9	53,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	54,4	59,9	53,8	-0,1		-	
Paul-Tillich-Straße 13								
EG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,2	59,8	53,7	-0,1		-	
Paul-Tillich-Straße 14								
EG	59,7	54,0	59,7	53,5	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,1	59,7	53,6	-0,1		-	
Paul-Tillich-Straße 15								
EG	59,8	54,1	59,8	53,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,2	59,8	53,6	-0,1		-	
Paul-Tillich-Straße 17								
EG	59,8	54,1	59,8	53,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0		-	
Paul-Tillich-Straße 19								
EG	59,8	54,1	59,8	53,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0		-	
Paul-Tillich-Straße 20								
EG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,3	59,9	53,7	0,0		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Paul-Tillich-Straße 21									
EG	59,8	54,1	59,7	53,5	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	-0,6			
Paul-Tillich-Straße 22									
EG	60,0	54,4	60,0	53,8	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	54,5	60,0	53,9	-0,1	-0,6			
Paul-Tillich-Straße 23									
EG	59,8	54,1	59,7	53,5	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	-0,6			
Paul-Tillich-Straße 24									
EG	60,1	54,6	60,1	53,9	0,0	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	54,7	60,2	54,0	0,0	-0,7			
Paul-Tillich-Straße 25									
EG	59,8	54,1	59,8	53,6	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,2	59,8	53,6	-0,1	-0,6			
Paul-Tillich-Straße 26									
EG	60,3	54,9	60,3	54,2	0,0	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,4	55,0	60,4	54,3	0,0	-0,7			
Paul-Tillich-Straße 27									
EG	59,8	54,1	59,8	53,6	0,0	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,2	59,8	53,6	-0,1	-0,6			
Paul-Tillich-Straße 29									
EG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,3	59,9	53,7	0,0	-0,6			
Paul-Tillich-Straße 31									
EG	60,0	54,4	60,0	53,8	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	54,5	60,0	53,9	0,0	-0,6			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag dB(A)	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Paul-Tillich-Straße 33								
EG	60,0	54,4	60,0	53,8	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	54,5	60,1	53,9	0,0		-	
Paul-Tillich-Straße 35								
EG	60,1	54,5	60,1	53,9	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	54,7	60,1	54,0	0,0		-	
Paul-Tillich-Straße 37								
EG	60,2	54,7	60,1	54,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,2	54,8	60,2	54,1	0,0		-	
Paul-Tillich-Straße 39								
EG	60,3	54,8	60,2	54,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	54,9	60,3	54,2	0,0		-	
REHA-Zentrum Niederrad								
EG	65,1	58,6	65,2	58,5	0,1	Zusatzbelastung	-	unbedenklich
1.OG	65,5	58,9	65,5	58,8	0,0	Entlastung	-	
2.OG	65,9	59,2	65,9	59,0	0,0		-	
Schwanheimer Straße								
EG	60,1	56,2	58,4	52,0	-1,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,7	57,9	60,2	54,2	-1,5		-	
Schwanheimer Straße								
1.OG	62,4	60,7	57,0	52,8	-5,4	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	64,2	62,6	59,9	55,6	-4,3		-	
Schwanheimer Straße 70a								
EG	59,6	52,7	59,5	52,0	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,7	52,8	59,6	52,1	-0,1		-	
2.OG	59,9	52,9	59,8	52,2	-0,1		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Schwanheimer Straße 72									
EG	59,9	52,9	59,8	52,2	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	53,0	60,0	52,3	-0,1	-0,7		-	
Schwanheimer Straße 73									
EG	59,7	52,9	59,6	52,1	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
Schwanheimer Straße 74									
EG	60,0	52,9	59,9	52,3	-0,1	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	53,0	60,0	52,4	-0,1	-0,6		-	
Schwanheimer Straße 75									
EG	59,9	53,0	59,7	52,2	-0,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	53,1	59,9	52,3	-0,1	-0,8		-	
2.OG	60,2	53,2	60,0	52,5	-0,2	-0,7		-	
Schwanheimer Straße 76									
EG	60,0	53,0	59,9	52,3	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,1	53,1	60,1	52,4	0,0	-0,7		-	
Schwanheimer Straße 80									
EG	60,2	53,2	60,1	52,4	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,3	53,3	60,2	52,5	-0,1	-0,8		-	
Schwanheimer Straße 81									
EG	60,2	53,3	60,1	52,5	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
Schwanheimer Straße 82									
EG	60,3	53,3	60,1	52,5	-0,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,4	53,4	60,3	52,6	-0,1	-0,8		-	
2.OG	60,6	53,5	60,5	52,8	-0,1	-0,7		-	
Schwanheimer Straße 83									
EG	60,3	53,4	60,1	52,6	-0,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Schwanheimer Straße 84									
EG	60,3	53,3	60,2	52,5	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
Schwanheimer Straße 85									
EG	60,5	53,6	60,3	52,7	-0,2	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
Schwanheimer Straße 86									
EG	60,4	53,4	60,3	52,6	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,6	53,5	60,4	52,8	-0,2	-0,7			
Schwanheimer Straße 88									
EG	60,6	53,6	60,4	52,8	-0,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,7	53,7	60,6	52,9	-0,1	-0,8			
2.OG	60,9	53,8	60,8	53,0	-0,1	-0,8			
Schwanheimer Straße 89									
EG	60,7	53,7	60,5	52,8	-0,2	-0,9	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,9	53,9	60,8	53,0	-0,1	-0,9			
Schwanheimer Straße 92									
EG	61,1	53,9	60,9	53,1	-0,2	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,4	54,1	61,3	53,3	-0,1	-0,8			
2.OG	61,7	54,3	61,6	53,5	-0,1	-0,8			
Schwanheimer Straße 93									
EG	62,4	54,7	62,3	53,9	-0,1	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,6	54,8	62,5	54,1	-0,1	-0,7			
Schwanheimer Straße 94									
EG	63,0	55,0	62,9	54,3	-0,1	-0,7	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,1	55,1	63,0	54,4	-0,1	-0,7			
2.OG	63,1	55,1	63,0	54,4	-0,1	-0,7			

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Schwanheimer Straße 100								
EG	67,6	58,0	67,5	57,6	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,2	57,1	66,1	56,6	-0,1		-	
2.OG	65,3	56,6	65,3	56,0	0,0		-	
Schwanheimer Straße 101								
EG	64,6	56,1	64,5	55,4	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
Schwanheimer Straße 102								
EG	67,6	58,1	67,6	57,7	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,2	57,1	66,1	56,6	-0,1		-	
2.OG	65,4	56,6	65,3	56,0	-0,1		-	
3.OG	64,8	56,3	64,7	55,7	-0,1		-	
4.OG	64,5	56,2	64,4	55,5	-0,1		-	
5.OG	64,2	56,1	64,2	55,4	0,0		-	
Schwanheimer Straße 103								
EG	66,2	57,1	66,2	56,6	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,7	56,8	65,6	56,2	-0,1		-	
Schwanheimer Straße 103a								
EG	61,9	54,8	61,7	53,7	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
Schwanheimer Straße 104								
EG	67,8	58,2	67,7	57,8	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	66,2	57,2	66,2	56,7	0,0		-	
2.OG	65,4	56,7	65,3	56,1	-0,1		-	
3.OG	64,9	56,4	64,8	55,7	-0,1		-	
4.OG	64,5	56,2	64,4	55,5	-0,1		-	
Schwanheimer Straße 105								
EG	65,7	56,8	65,7	56,2	0,0	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,3	56,6	65,3	56,0	0,0		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärm-situation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Schwanheimer Straße 107								
EG	65,1	56,6	65,0	55,9	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	64,8	56,4	64,7	55,7	-0,1		-	
Schwanheimer Straße 115								
			Nutzungsart WA					
1.OG	61,2	56,1	60,7	54,4	-0,5	Entlastung	-	unbedenklich
2.OG	62,6	58,0	61,8	55,5	-0,8		-	
3.OG	63,1	59,3	61,9	56,1	-1,2		-	
4.OG	63,8	60,5	62,4	56,8	-1,4		-	
5.OG	64,6	61,6	63,2	57,8	-1,4		-	
Schwanheimer Straße 119								
			Nutzungsart MI					
EG	62,3	59,0	59,7	54,0	-2,6	erhebl. Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,7	60,7	61,1	55,4	-2,6		-	
2.OG	65,3	62,9	62,5	56,9	-2,8		-	
Schwanheimer Straße 140								
			Nutzungsart MI					
EG	63,9	57,1	63,8	56,1	-0,1	Entlastung	-	unbedenklich
Schwanheimer Straße 152								
			Nutzungsart WA					
EG	62,3	57,0	61,9	55,5	-0,4	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,1	57,6	62,7	56,0	-0,4		-	
2.OG	63,7	57,9	63,2	56,4	-0,5		-	
3.OG	64,2	58,2	63,8	56,8	-0,4		-	
4.OG	64,9	58,9	64,5	57,3	-0,4		-	
Trifelsstraße 2								
			Nutzungsart WA					
EG	61,4	55,4	61,2	54,1	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,8	56,1	61,4	54,4	-0,4		-	
2.OG	62,1	56,6	61,7	54,7	-0,4		-	
3.OG	62,3	56,8	61,9	54,9	-0,4		-	

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamt lärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Trifelsstraße 4								
EG	61,2	55,2	61,0	54,0	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,6	56,0	61,2	54,3	-0,4		-	
2.OG	61,9	56,6	61,4	54,5	-0,5		-	
3.OG	62,1	56,7	61,6	54,7	-0,5		-	
Trifelsstraße 6								
EG	61,0	55,1	60,7	53,8	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,4	55,9	61,0	54,1	-0,4		-	
2.OG	61,7	56,6	61,2	54,3	-0,5		-	
3.OG	61,9	56,7	61,3	54,5	-0,6		-	
Trifelsstraße 8								
EG	60,9	55,0	60,6	53,7	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	55,9	60,8	53,9	-0,5		-	
2.OG	61,6	56,6	61,0	54,2	-0,6		-	
3.OG	61,7	56,7	61,1	54,4	-0,6		-	
Trifelsstraße 10								
EG	60,8	54,9	60,5	53,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,3	56,0	60,8	53,9	-0,5		-	
2.OG	61,7	56,8	61,0	54,2	-0,7		-	
3.OG	61,8	57,0	61,1	54,4	-0,7		-	
4.OG	62,0	57,4	61,2	54,6	-0,8	-	-	-
Trifelsstraße 12								
EG	60,9	55,0	60,6	53,6	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,5	56,1	61,0	54,0	-0,5		-	
2.OG	61,9	57,0	61,2	54,3	-0,7		-	
3.OG	62,0	57,1	61,3	54,5	-0,7		-	
4.OG	62,2	57,6	61,4	54,7	-0,8	-	-	-

ld,

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null Tag	Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht				
Trifelsstraße 14								
	Nutzungsart WA							
EG	61,1	55,1	60,8	53,7	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,6	56,2	61,1	54,1	-0,5			
2.OG	62,1	57,1	61,4	54,4	-0,7			
3.OG	62,2	57,3	61,6	54,7	-0,6			
4.OG	62,5	57,8	61,7	54,9	-0,8			
Trifelsstraße 16								
	Nutzungsart WA							
EG	61,3	55,3	61,0	53,8	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	61,9	56,4	61,4	54,3	-0,5			
2.OG	62,5	57,3	61,8	54,7	-0,7			
3.OG	62,7	57,5	62,1	55,0	-0,6			
4.OG	63,0	58,0	62,3	55,2	-0,7			
Trifelsstraße 18								
	Nutzungsart WA							
EG	61,9	55,7	61,6	54,2	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	62,6	56,8	62,2	54,8	-0,4			
2.OG	63,3	57,7	62,7	55,2	-0,6			
3.OG	63,5	57,9	62,9	55,5	-0,6			
4.OG	63,6	58,4	63,0	55,7	-0,6			
Trifelsstraße 20								
	Nutzungsart WA							
EG	62,7	56,2	62,4	54,7	-0,3	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	63,6	57,3	63,2	55,4	-0,4			
2.OG	64,2	58,1	63,7	55,8	-0,5			
3.OG	64,2	58,3	63,8	56,0	-0,4			
4.OG	64,4	58,7	63,8	56,2	-0,6			
Trifelsstraße 22								
	Nutzungsart WA							
EG	64,1	57,0	63,9	55,7	-0,2	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	65,0	58,0	64,7	56,4	-0,3			
2.OG	65,2	58,7	64,9	56,7	-0,3			
3.OG	65,2	58,8	64,9	56,8	-0,3			
4.OG	65,3	59,2	64,8	56,9	-0,5			

28.10.2019; Bericht Nr. 20108001-VVG-1

KREBS+KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

SoundPLAN 7.4

Umbau des Knoten Frankfurt (M) - Sportfeld, 2. Ausbaustufe
Projektbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation



Stockwerk	Lr, Nullfall		Lr, Planfall		dLr, Plan/Null		Veränderung Planfall zu Nullfall	Schwelle > 70/60 > 75/65	Bewertung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht			
Volpenhennstraße 1									
EG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	54,5	60,0	53,8	0,0	-0,7		-	
Volpenhennstraße 3									
EG	59,8	54,2	59,8	53,6	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,0	54,5	60,0	53,8	0,0	-0,7		-	
Volpenhennstraße 5									
EG	59,7	54,1	59,7	53,5	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,5	59,9	53,8	0,0	-0,7		-	
Volpenhennstraße 7									
EG	59,7	54,0	59,7	53,4	0,0	-0,6	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	59,9	54,5	59,9	53,8	0,0	-0,7		-	
Waldfriedstraße 25									
EG	60,7	55,5	60,7	54,7	0,0	-0,8	Entlastung	-	unbedenklich
1.OG	60,8	55,7	60,8	54,9	0,0	-0,8		-	

