

Stadt Rheda-Wiedenbrück

Fachbeitrag Schallschutz
(Verkehrslärm)
für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 418
„Am großen Moor“

Auftraggeber:

Stadt Rheda-Wiedenbrück
Fachbereich Stadtplanung/Bauordnung
Rathausplatz 13

33378 Rheda-Wiedenbrück

Auftragnehmer:



RP Schalltechnik
Molenseten 3
49086 Osnabrück
Internet: www.rp-schalltechnik.de

Telefon 05 41 / 150 55 71
Telefax 05 41 / 150 55 72
E-Mail: info@rp-schalltechnik.de

Inhalt:	Seite
1 ZUSAMMENFASSUNG.....	1
2 EINLEITUNG	2
3 VERWENDETE UNTERLAGEN	2
4 ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN	3
5 RECHTLICHE EINORDNUNG	4
5.1 BEBAUUNGSPLAN	4
5.1 VERGLEICH DER VERKEHRSELASTUNGEN AN BENACHBARTEN WOHNGBÄUDEN.....	5
6 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN	6
6.1 FLIEßENDER STRAßENVERKEHR.....	6
6.2 SCHIENENVERKEHR.....	9
6.3 TECHNISCHE BERECHNUNGSGRUNDLAGEN UND DARSTELLUNGSARTEN	10
7 BERECHNUNGSERGEBNISSE GELTUNGSBEREICH.....	11
7.1 FREIE SCHALLAUSBREITUNG – PROGNOSE-NULLFALL	11
7.2 BERECHNUNG MIT LÄRMSCHUTZRIEGEL	13
8 PASSIVE SCHUTZMAßNAHMEN.....	15
9 VORSCHLÄGE FÜR TEXTLICHE FESTSETZUNGEN IM BEBAUUNGSPLAN.....	17
10 BEURTEILUNGSPEGEL AN BESTANDSGEBÄUDEN	18
10.1 STRAßENVERKEHRSLÄRM.....	18
10.2 SCHIENENVERKEHRSLÄRM	18
10.3 GESAMTLÄRMBETRACHTUNG	20
10.4 EINFLUSS GEWERBLICHER ANLAGEN	21
10.5 OPTIONEN ZUR VERMEIDUNG VON STEIGERUNGEN	22

Anlagen:

- Anlage 1a: Eingabenachweis Straßenverkehr und Emissionsberechnung Prognose-Nullfall (PNF) 2035
Anlage 1b: Eingabenachweis Straßenverkehr und Emissionsberechnung Prognose-Planfall (PPF) 2035
Anlage 1c: Eingabenachweis Schienenverkehr und Emissionsberechnung Prognose
Anlage 2a: Straßenverkehr: Beurteilungspegel Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall an Bestandgebäuden
Anlage 2b: Schienenverkehr: Beurteilungspegel Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall an Bestandgebäuden
Anlage 2c: Gesamtverkehr: Beurteilungspegel Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall an Bestandgebäuden
Anlage 2d: Gesamtverkehr: Gegenüberstellung Prognose-Planfall zu Szenario 1: Middle-Case
Anlage 2e: Gesamtverkehr: Gegenüberstellung Prognose-Planfall zu Szenario 1: Worst-Case
Anlage 2f: Gesamtverkehr: Gegenüberstellung Prognose-Planfall zu Szenario 1: Best-Case

Isophonenkarten:

Karte 1.1: Gesamtverkehrslärm (PPF) bei freier Schallausbreitung - Zeitbereich tags (6-22 Uhr)

Karte 1.2: Gesamtverkehrslärm (PPF) bei freier Schallausbreitung - Zeitbereich nachts (22-6 Uhr)

Karte 2.1: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit Vorzugsvariante (2 m-Berechnungshöhe) - Zeitbereich tags (6-22 Uhr)

Karte 2.2: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit Vorzugsvariante (2 m-Berechnungshöhe) - Zeitbereich nachts (22-6 Uhr)

Karte 2.3: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit Vorzugsvariante (4 m-Berechnungshöhe) - Zeitbereich tags (6-22 Uhr)

Karte 2.4: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit Vorzugsvariante (4 m-Berechnungshöhe) - Zeitbereich nachts (22-6 Uhr)

Karte 2.5: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit Vorzugsvariante (8 m-Berechnungshöhe) - Zeitbereich tags (6-22 Uhr)

Karte 2.6: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit Vorzugsvariante (8 m-Berechnungshöhe) - Zeitbereich nachts (22-6 Uhr)

Karte 3: Lärmpegelbereiche für die Vorzugsvariante

Karte 4.1: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit städtebaulicher Vorzugsvariante und Bestandsgebäude - tags

Karte 4.2: Gesamtverkehrslärm (PPF) mit städtebaulicher Vorzugsvariante und Bestandsgebäude - nachts

1 Zusammenfassung

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 418 „Am großen Moor“ aufzustellen. Ziel der Aufstellung ist die Schaffung von Wohnbauflächen in einem Allgemeinen Wohngebiet.

Im Umfeld befinden sich verschiedene Verkehrsemittenten, deren Auswirkungen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes zu untersuchen sind. Insbesondere die unmittelbar im Norden angrenzende Schienenstrecke Bielefeld-Hamm und die im Osten verlaufende Bundesstraße 64 erzeugen im geplanten Geltungsbereich deutliche Schallpegel.

Aufgabe dieser Untersuchung war es, die Auswirkungen des Verkehrslärm auf das Planvorhaben zu berechnen. Dazu wurde der Verkehrslärm auf der Basis der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ untersucht. Neben der Berechnung der freien Schallausbreitung sind verschiedene städtebauliche Varianten berechnet. Zusätzlich wurden die Auswirkungen der zusätzlichen Bebauung in Verbindung mit dem zusätzlichen Straßenverkehr untersucht.

Die Berechnungen haben ergeben, dass es im gesamten Geltungsbereich zu deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005 durch den Straßen- und Schienenverkehr kommt. Für die betroffenen Bauflächen ist daher die Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß der DIN 4109 notwendig.

Es wird empfohlen, die Lärmpegelbereiche III bis VII für die betroffenen Bereiche im Bebauungsplan festzusetzen. In den überwiegend zum Schlafen genutzten Räumen sind schalldämmende Lüftungen vorzusehen. Für die Außenwohnbereiche sind besondere Festsetzungen zu treffen.

An den umliegenden südlichen Bestandsgebäuden Zum Galgenkamp kommt es durch die Planung zu einer Abnahme der Beurteilungspegel, da die geplanten Gebäude eine abschirmende Wirkung haben.

Die nördlich der Schienenstrecke liegenden Gebäude werden durch die Reflexionen an den geplanten Gebäuden durch geringfügige Steigerungen beeinträchtigt.

Durch den Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen an den bestehenden Wohngebäuden, an denen eine Steigerung der Beurteilungspegel bei gleichzeitigem Erreichen der Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) berechnet wurde, kann den Steigerungen begegnet werden.

Alternativ können für die geplanten Gebäude im Plangebiet hochabsorbierende Fassaden und hochabsorbierende Lärmschutzwände eingesetzt werden. Dazu sind verschiedene Szenarien berechnet worden, deren Abwägung und Umsetzung in den städtebaulichen Verfahren konkretisiert werden muss.

Bei allen Szenarien verbleiben aber an einigen Bestandsgebäuden Beurteilungspegel, die zusätzlich durch den Einsatz von passiven Schutzmaßnahmen vermindert werden müssen.

2 Einleitung

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 418 „Am großen Moor“ aufzustellen. Ziel der Aufstellung ist die Schaffung von Wohnbauflächen in einem Allgemeinen Wohngebiet.

Im Umfeld befinden sich verschiedene Verkehrsemitenten, deren Auswirkungen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes zu untersuchen sind. Insbesondere die unmittelbar im Norden angrenzende Schienenstrecke Bielefeld-Hamm und die im Osten verlaufende Bundesstraße 64 erzeugt im geplanten Geltungsbereich deutliche Schallpegel.

Aufgabe dieser Untersuchung ist es, das Planvorhaben hinsichtlich des Schallschutzes abzusichern. Dazu wird der Verkehrslärm auf der Basis der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ untersucht.

Das Sachverständigenbüro RP Schalltechnik wurde mit Erstellung eines schalltechnischen Fachbeitrages beauftragt.

3 Verwendete Unterlagen

Die lärmtechnische Berechnung erfolgt auf folgenden Gesetzen, Verordnungen, allgemeinen Normen, Planvorgaben und Richtlinien:

- [1] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der jeweils letzten Fassung
- [2] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 12. Juni 1990
- [3] DIN 18005:2006, Schallschutz im Städtebau, Juli 2006 / Beiblatt 1, Mai 1987
- [4] DIN 4109-1:2018-01 - Schallschutz im Hochbau, Teil 1: Mindestanforderungen
DIN 4109-2:2018-01 - Schallschutz im Hochbau, Teil 2: Rechnerische Nachweise
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19)
- [6] Stadtplanung und Kommunalberatung Tischmann Loh (Rheda-Wiedenbrück):
Städtebauliches Konzept für den Bebauungsplan Nr. 418 vom 09/2022
- [7] Deutscher Bundestag: Drucksache 18/1280 - Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (SCHALL03-2012)
- [8] Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW): Straßenverkehrszählung 2015
- [9] Deutsche Bahn AG – Ressort Lärmschutz (TUF 2): Verkehrsprognose 2030 für die Strecken 1700 und 2990 im Bereich östlich Bahnhof Rheda-Wiedenbrück
- [10] nts Ingenieurgesellschaft mbH (Münster): Bebauungsplan Nr. 418 „Am großen Moor“ -
Lärmtechnische Kennwerte der relevanten Straßenabschnitte (Stand: 09/2022)
- [11] Parkplatzlärmstudie: Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen ... Tiefgaragen; Schriftenreihe des Bay. Landesamt für Umwelt, Ausgabe 2007
- [12] TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG: Auswirkungen der Schallimmissionen des Tönnies-Lebensmittelwerkes, E-Mail vom 29.03.2023

4 Örtliche Gegebenheiten

Das zu untersuchende Plangebiet liegt östlich des Stadtkerns der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Die Erschließung des Gebietes erfolgt über den Moorweg und die Straße Zum Galgenknapp. Unmittelbar nördlich tangiert die Bahnlinie Bielefeld – Hamm das Untersuchungsgebiet. Die Bundesstraße 64 führt östlich vorbei.



Bild 1: Ausschnitt als dem Stadtplan (Quelle: TIM-Online, ohne Maßstab, genordet)

5 Rechtliche Einordnung

5.1 Bebauungsplan

Nach dem Baugesetzbuch (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind verschiedene Nutzungen ausreichend vor Lärmeinfluss zu schützen, denn ausreichender Schallschutz ist eine Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse der Bevölkerung.

Zur Beurteilung wird die DIN 18005 [3] herangezogen, welche im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm auf die RLS-19 [5] verweist. Die DIN 18005 dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne der DIN 18005 sind Geräuschimmissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Nachbarschaft herbeizurufen.

Für die Bewertung der Schallpegel im Bebauungsplan gelten folgende Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 außerhalb von Gebäuden für den Verkehrslärm:

Gebietstyp	tags	nachts
	6.00 – 22.00 Uhr	22.00 – 6.00 Uhr
Reines Wohngebiet (WR)	50 dB(A)	40 dB(A)
Allgemeines Wohngebiet (WA):	55 dB(A)	45 dB(A)
Dorf-/Mischgebiet (MD/MI):	60 dB(A)	50 dB(A)
Urbanes Gebiet (UB)	63 dB(A)	50 dB(A)
Gewerbegebiet (GE):	65 dB(A)	55 dB(A)

Die geplanten Bauflächen sollen zukünftig als Allgemeines Wohngebiet eingestuft werden.



Bild 2: Abgrenzung des vorläufigen Geltungsbereiches und Darstellung des städtebaulichen Konzeptes [6]

5.1 Vergleich der Verkehrsbelastungen an benachbarten Wohngebäuden

Durch das neue Wohngebiet wird sich die Verkehrsbelastung auf den Erschließungsstraßen geringfügig verändern (vgl. Kapitel 6). Es gilt nun zu prüfen, ob die Steigerung an den betroffenen Wohngebäude so erheblich ist, dass diese als unzumutbar bzw. gesundheitsschädlich eingestuft werden muss.

Zur Bewertung von Unzumutbarkeiten wird auf eine Abhandlung im Deutschen Verwaltungsblatt (2011) verwiesen:

17. Lärmschutz

Eine Bauleitplanung, die eine bereits vorhandene Lärmbelastung in gesundheitsschädlichem Ausmaß (mind. 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts) weiter erhöht, entspricht nur dann dem im Abwägungsgebot verankerten Gebot der Konfliktbewältigung, wenn sie die zusätzliche Verkehrslärmerhöhung durch entsprechende Maßnahmen, z.B. des aktiven und passiven Schallschutzes, kompensiert. Ob sich die Lärmzunahme im hörbaren bzw. geringfügigen Bereich bewegt, ist dann nicht entscheidend.⁶⁹

69 VGH Mannheim, Urt. v. 10.11.2010 – 5 S 955/09 –. Zum Lärmschutz in der Bauleitplanung Helmut Petz KommunalPraxis spezial 2010

Die Bewertung der Schallbelastung der vorhandenen Bebauungsstruktur Zum Galgenknapp / Moorweg / Milchweg erfolgt demnach in dieser Untersuchung anhand der Unzumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.

6 Berechnungsgrundlagen

6.1 Fließender Straßenverkehr

Der Verkehrslärm (Emissions- und Beurteilungspegel) ist nach der DIN 18005 [3] zu berechnen. Bei den Berechnungsmethoden des Straßenverkehrslärms verweist die DIN 18005 auf die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) [5].

Für die Berechnung der Schallpegel, die vom fließenden Straßenverkehr ausgehen, werden die in Tabelle 1 dargestellten Belastungsdaten verwendet. Die Verkehrsbelastungen (DTV) und die Lkw-Anteile basieren auf einer Verkehrszählung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen [8] aus dem Jahr 2015. Die Verkehrsbelastung (DTV) wurde dort mit 13.300 Kfz/Tag ermittelt. Neuere Verkehrsdaten liegen bislang nicht vor. Für das Prognosejahr 2035 wird eine Hochrechnung der Verkehrsbelastung von 2015 mit einer pauschalen Steigerung von ca. 8% analog der von den Landesstraßenbaubehörden genutzten Steigerung bis zum Jahr 2035 vorgenommen. Die Prognose beläuft sich damit auf 14.400 Kfz/Tag. Die Lkw-Anteile werden aus dem Jahr 2015 übernommen und gemäß den Standardfaktoren der RLS-19 auf Lkw1/Lkw2 umgerechnet. Korrekturfaktoren für die Straßenoberfläche, Steigungen und Lichtsignalanlagen werden entsprechend der RLS-19 berücksichtigt.

Tabelle 1: Verkehrsdaten Straße (Prognose-Nullfall 2035)

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt		Mehrfach- reflektio dB(A)	Steigung Min / Max %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h		Typ	Abstand m			Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
B 64 (Prognose)															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	14400	Pkw	709,6	102,0	85,7	70,8	100	100	Asphaltbetone <= AC11		-	-	0,2	88,5	82,1
		Lkw1	35,6	14,7	4,3	10,2	80	80							
		Lkw2	82,8	27,4	10,0	19,0	80	80							
		Krad	-	-	-	-	100	100							
0+283	14400	Pkw	709,6	102,0	85,7	70,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11		-	-	1,5 - 2,8	85,9 - 86	79,8 - 80
		Lkw1	35,6	14,7	4,3	10,2	70	70							
		Lkw2	82,8	27,4	10,0	19,0	70	70							
		Krad	-	-	-	-	70	70							
Moorweg -PNF / Nord															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	600	Pkw	31,5	5,6	91,4	93,0	50	50	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-2,7 - 2,6	70,0 - 70	62,2 - 62
		Lkw1	1,8	0,2	5,3	4,0	50	50							
		Lkw2	1,1	0,2	3,3	3,0	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+349	600	Pkw	31,5	5,6	91,4	93,0	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-0,2	67,2	59,3
		Lkw1	1,8	0,2	5,3	4,0	30	30							
		Lkw2	1,1	0,2	3,3	3,0	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
0+463	700	Pkw	37,6	6,6	93,3	94,6	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	1,8 - 2,0	67,4	59,6
		Lkw1	1,7	0,2	4,2	3,1	30	30							
		Lkw2	1,0	0,2	2,5	2,3	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Zum Galgenknapp - PNF / West															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	200	Pkw	11,1	1,9	96,6	97,3	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-3,0 - 1,3	61,2	53,5
		Lkw1	0,3	0,0	2,5	1,8	30	30							
		Lkw2	0,1	0,0	0,9	0,9	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							

Die Verkehrsbelastungsprognose der relevanten Stadtstraßen wurde dem Verkehrsgutachten des Büros entnommen [10].

Der zusätzlich durch die neuen Wohneinheiten erzeugte Verkehr wird über den Moorweg und über die Straße Zum Galgenknapp angedient. Beide Straßen weisen heute eine geringe Verkehrsbelastung mit < 1.000 Kfz/Tag auf.

Beim Anschluss neuer Bauvorhaben an das öffentliche Straßennetz muss erst ab einer signifikanten Verkehrsmenge (> 500 Kfz/Tag) und der damit verbundenen Steigerung der Beurteilungspegel eine Überprüfung der Beurteilungspegel an der Bestandsbebauung vorgenommen werden. Da für dieses Projekt eine Verkehrsprognose mit Detailbetrachtung der Anschlüsse vorliegt, werden die Anschlüsse (Planstraßen) mit in die Berechnung einbezogen. Die Tabelle 2 zeigt die Verkehrsprognose mit der Verkehrserzeugung des geplanten Wohngebietes als Prognose-Planfall.

Tabelle 2: Verkehrsdaten Straße (Prognose-Planfall 2035)

Stationierung km	DTV Kfz/24h	Fahrzeug- typ	Verkehrszahlen				Geschwindigkeit		Straßenoberfläche	Knotenpunkt Typ	Abstand m	Mehrfach- reflektio dB(A)	Steigung Min / Ma %	Emissionspegel	
			M(T) Kfz/h	M(N) Kfz/h	p(T) %	p(N) %	v(T) km/h	v(N) km/h						Lw'(T) dB(A)	Lw'(N) dB(A)
B 64 (Prognose)															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	14400	Pkw	709,6	102,0	85,7	70,8	100	100	Asphaltbetone <= AC11		-	-	0,2	88,5	82,1
		Lkw1	35,6	14,7	4,3	10,2	80	80							
		Lkw2	82,8	27,4	10,0	19,0	80	80							
		Krad	-	-	-	-	100	100							
0+283	14400	Pkw	709,6	102,0	85,7	70,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11		-	-	1,5 - 2,8	85,9 - 86	79,8 - 80
		Lkw1	35,6	14,7	4,3	10,2	70	70							
		Lkw2	82,8	27,4	10,0	19,0	70	70							
		Krad	-	-	-	-	70	70							
Moorweg -PPF / Nord															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	600	Pkw	31,5	5,6	91,4	93,0	50	50	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-2,7 - 2,6	70,0 - 70	62,2 - 62
		Lkw1	1,8	0,2	5,3	4,0	50	50							
		Lkw2	1,1	0,2	3,3	3,0	50	50							
		Krad	-	-	-	-	50	50							
0+349	900	Pkw	47,6	8,5	92,0	94,2	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-1,4 - -0,1	68,8	60,9
		Lkw1	2,6	0,3	5,1	3,0	30	30							
		Lkw2	1,5	0,3	2,9	2,8	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
0+463	1000	Pkw	52,9	9,4	92,0	94,2	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	1,8 - 2,0	69,2	61,4
		Lkw1	2,9	0,3	5,1	3,0	30	30							
		Lkw2	1,7	0,3	2,9	2,8	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Zum Galgenknapp - PPF / West															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	300	Pkw	16,6	2,9	96,3	96,9	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-3,0 - 1,3	63,0 - 63	55,3 - 55
		Lkw1	0,5	0,1	2,7	2,0	30	30							
		Lkw2	0,2	0,0	1,0	1,1	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Zum Galgenknapp - PPF / Ost															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+370	500	Pkw	27,8	4,9	96,7	97,3	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	0,5	65,1	57,5
		Lkw1	0,7	0,1	2,3	1,7	30	30							
		Lkw2	0,3	0,1	1,0	1,0	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Planstraße A / Ost															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	100	Pkw	5,3	0,9	93,0	94,6	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-0,2 - 3,1	58,9 - 59	51,1 - 51
		Lkw1	0,3	0,0	5,1	3,5	30	30							
		Lkw2	0,1	0,0	1,9	1,9	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Planstraße A / West															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+260	200	Pkw	10,8	2,0	93,7	98,0	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-1,3	61,8	53,7
		Lkw1	0,5	-	4,4	-	30	30							
		Lkw2	0,2	0,0	1,9	2,0	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Planstraße B															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	100	Pkw	5,4	0,9	93,2	94,5	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-	58,9	51,1
		Lkw1	0,3	0,0	4,8	3,5	30	30							
		Lkw2	0,1	0,0	2,0	2,0	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Planstraße D															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	100	Pkw	5,3	1,0	93,0	98,0	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	-1,9	58,9	50,7
		Lkw1	0,3	-	5,1	-	30	30							
		Lkw2	0,1	0,0	1,9	2,0	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							
Moorweg West - PPF															
Verkehrsrichtung: Beide Richtungen															
0+000	100	Pkw	5,8	1,0	100,0	100,0	30	30	Nicht geriffelter Gussas		-	-	0,2	57,3	49,7
		Lkw1	-	-	-	-	30	30							
		Lkw2	-	-	-	-	30	30							
		Krad	-	-	-	-	30	30							

Die Berechnung und Gegenüberstellung der Veränderungen erfolgt auf der Basis der Verkehrslärm-schutzverordnung (16. BImSchV) [2] in Verbindung mit der Auslöseschwelle von 70/60 dB(A). Diese Werte der Auslöseschwelle müssen erreicht und gleichzeitig weiter erhöht werden.

Es erfolgt eine Prüfung, ob durch den zusätzlichen Verkehr die Zumutbarkeitsschwelle erreicht bzw. weiter erhöht wird.

Schallpegel, die durch parkende Pkw der Anwohner an bestehenden oder geplanten Wohngebäuden im Straßenraum oder auf Parkplätzen hervorgerufen werden, sind den allgemeinen Lebensumständen zuzuordnen.

In der Parkplatzlärmstudie [11] wird unter Punkt 10.2.3 dazu folgender Hinweis gegeben: „Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Stellplatzimmissionen auch in Wohngebieten gewissermaßen zu den üblichen Alltagserscheinungen gehören und dass Garagen und Stellplätze, deren Zahl dem durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf entspricht, auch in einem von Wohnbebauung geprägten Bereich keine erheblichen, billigerweise unzumutbaren Störungen hervorrufen. Vgl. hierzu u.a. den Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg vom 20.07.1995, Az. 3 S 3538/94. ...“

Es sei hier aber darauf hingewiesen, dass auf der Basis des gegenseitigen Rücksichtnahmegebotes beim Neubau von Wohnanlagen und Einfamilienhäusern Garagentore und Regenrinnen lärmarm zu gestalten sind, damit unnötige Geräuschentwicklungen vermieden werden.

6.2 Schienenverkehr

In die Berechnung des Verkehrslärms fließt auch der durch den Zugverkehr erzeugte Schallpegel mit ein. Für das Prognosejahr 2030 wurden von der Deutschen Bahn AG die Belastungszahlen der Strecke zur Verfügung gestellt. Die Belastungsprognose der Kursbuchstrecken KB 1700 und KB 2990 wird entsprechend den Vorgaben gleichmäßig auf vier Hauptgleise verteilt. Die Ausgangsdaten für die Berechnung nach Schall03-2012 [7] sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 3: Verkehrsdaten Schiene und Emissionsberechnung

Strecke 1700- Gleis 1		Gleis: 1		Richtung: beide		Abschnitt: 1		Km: 0+000	
Nr.	Zugart Name	Anzahl Tag	Nacht	Geschwin- digkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Kbrake 0m dB(A)		
11	GZ-E-100km GL	4,0	2,0	100	207	-	-	-	-
5	ICE	15,0	2,0	200	411	-	-	-	-
6	IC-E	14,0	3,0	200	201	-	-	-	-
4	RV-ET	15,0	4,0	160	135	-	-	-	-
10	RV-ET-16Achsen	32,0	6,0	160	67	-	-	-	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Track speed km/h	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB
0+000	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke 1700- Gleis 2		Gleis: 4		Richtung: beide		Abschnitt: 1		Km: 0+000	
Nr.	Zugart Name	Anzahl Tag	Nacht	Geschwin- digkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Kbrake 0m dB(A)		
11	GZ-E-100km GL	4,0	2,0	100	207	-	-	-	-
5	ICE	15,0	2,0	200	411	-	-	-	-
6	IC-E	13,0	2,0	200	201	-	-	-	-
4	RV-ET	14,0	4,0	160	135	-	-	-	-
10	RV-ET-16Achsen	32,0	6,0	160	67	-	-	-	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Track speed km/h	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB
0+000	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke 2990- Gleis 2		Gleis: 2		Richtung: beide		Abschnitt: 1		Km: 0+000	
Nr.	Zugart Name	Anzahl Tag	Nacht	Geschwin- digkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Kbrake 0m dB(A)		
11	GZ-E-100km GL	5,0	2,0	100	207	-	-	-	-
1	GZ-E-100km	41,0	24,0	100	734	-	-	-	-
2	GZ-E-120km	5,0	3,0	120	734	-	-	-	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Track speed km/h	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB
0+000	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-
Strecke 2990- Gleis 3		Gleis: 3		Richtung: beide		Abschnitt: 1		Km: 0+000	
Nr.	Zugart Name	Anzahl Tag	Nacht	Geschwin- digkeit km/h	Länge je Zug m	Max	Kbrake 0m dB(A)		
11	GZ-E-100km GL	5,0	2,0	100	207	-	-	-	-
1	GZ-E-100km	41,0	23,0	100	734	-	-	-	-
2	GZ-E-120km	4,0	2,0	120	734	-	-	-	-
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrflächen- zustand c2	Track speed km/h	Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB	Brücke KBr dB	KLM dB
0+000	Standardfahrbahn	-	-	-	-	-	-	-	-

6.3 Technische Berechnungsgrundlagen und Darstellungsarten

Unter Zugrundelegung der unter Kapitel 6.1/6.2 genannten Ausgangsdaten werden die Emissions- und Beurteilungspegel mittels EDV gemäß RLS-19 und SCHALL03-2012 berechnet (SoundPLAN 8.2). Berücksichtigt werden Pegelkorrekturen für die Entfernung, Luftabsorption, Topographie und Boden- und Meteorologiedämpfung mit Standardfaktoren. Es fließen ebenso die Abschirmungen durch Gebäude und sonstige Hindernisse mit ein.

Da bereits eine relativ gesicherte Grundstücksaufteilung vorliegt, kann die Stellung der zukünftigen Gebäude in die Berechnung mit einfließen. Andere Aufteilungen und Gebäudestellungen können zu anderen Ergebnissen führen.

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichte Winde ($\approx 3\text{m/s}$) vom Emittenten zum Immissionsort und für Temperatur-Inversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können erheblich niedrigere Schallpegel auftreten, wodurch ein Vergleich von Messwerten mit den berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich ist. Eine meteorologische Korrektur wird nicht in Ansatz gebracht.

Es werden Berechnungen für den durchschnittlichen Tag- und Nachtwert durchgeführt.

Die Eingabenachweise der Verkehrsdaten und die Emissionsberechnungen sind in Anlage 1 hinterlegt.

Die Ergebnisse werden als Raster- bzw. Isophonenkarten zusammengestellt.

Die Bezeichnung „Rasterlärmkarte“ leitet sich aus dem Grundaufbau der Berechnungsstruktur ab. Das Untersuchungsgebiet wurde hier in ein 5 x 5m-Raster eingeteilt. Die Eckpunkte dieser Quadrate bestimmen die Rasterpunkte (Immissionsorte). Für jedes Quadrat wird anschließend ein Schallpegel ermittelt, der aus den richtliniengetreuen Rechenalgorithmen des EDV-Programms berechnet wird.

Die berechneten Rasterlärmkarten sind als Isophonenkarten dargestellt, d.h. die Rasterpunkte mit gleicher Lärmbelastung sind geglättet verbunden und als farbige Flächen in 5 dB(A)-Schritten dargestellt worden. Die Karten zeigen eine Schallausbreitung in verschiedenen Geschosshöhen.

Folgende Grunddaten liegen der Berechnung der Rasterlärmkarten zugrunde:

- Digitales Kartenmaterial des Landes Nordrhein-Westfalen, Vermessungs- und Katasteramt Landkreis Gütersloh
- Digitales Geländemodell (DGM) des Landes Nordrhein-Westfalen
<https://www.opengeodata.nrw.de/produkte/>
- Basisdaten der Schallquellen
- Abschirmungen wie z.B. Bestandsgebäude außerhalb des Plangebietes

Um eine Beurteilung der Bestandsbebauung vornehmen zu können, werden exemplarisch Wohngebäude am Moorweg und Zum Galgenknapp mit Immissionsorten versehen.

7 Berechnungsergebnisse Geltungsbereich

7.1 Freie Schallausbreitung – Prognose-Nullfall

Dem Bild 3 ist zu entnehmen, dass es im gesamten Untersuchungsgebiet durch den Schienenverkehrslärm im Tageszeitraum zu deutlichen Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 kommt (vgl. auch Anlage Karte 1.1). Die Schallpegel, die von der Bundesstraße und den Stadtstraßen ausgehen, sind von untergeordneter Bedeutung.

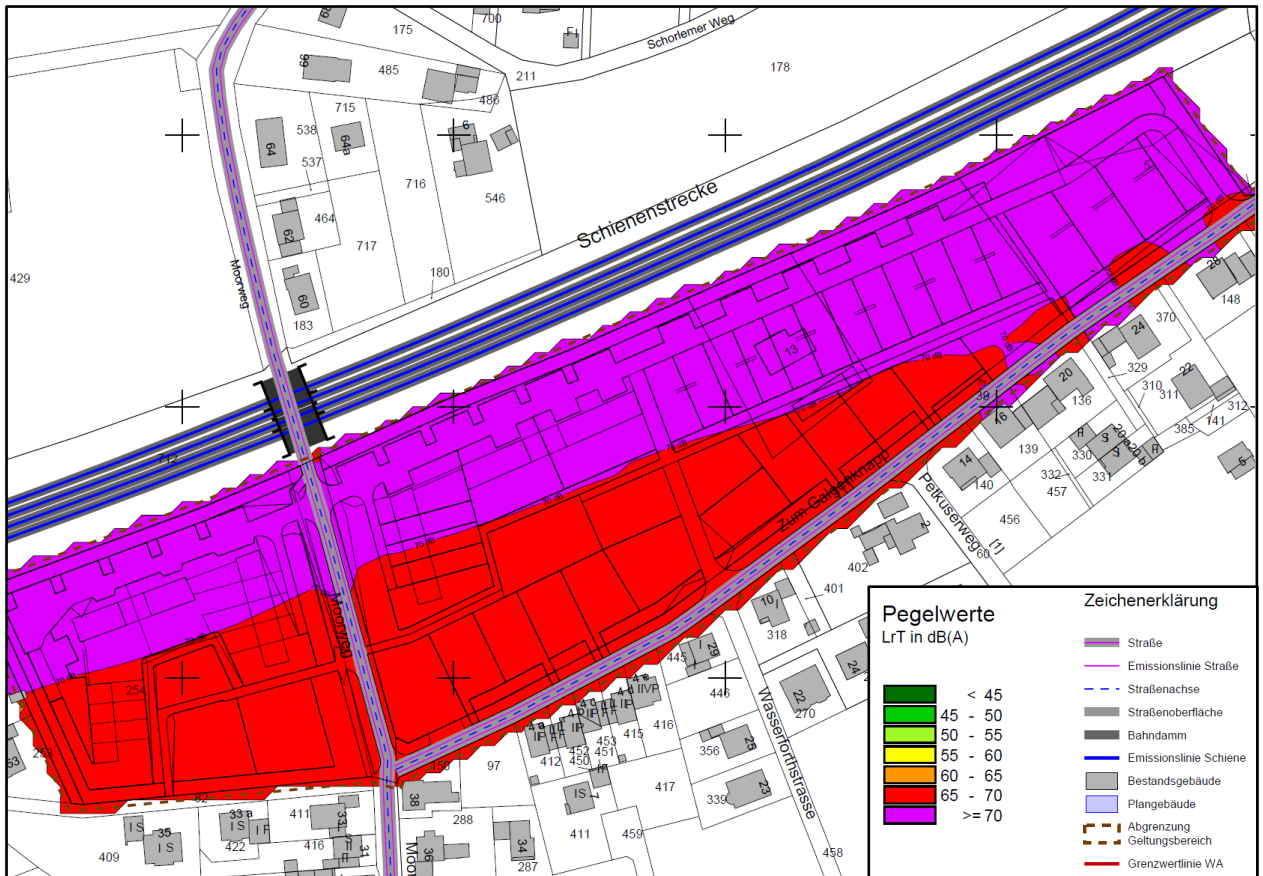


Bild 3: Isophonenkarte Tag (6-22 Uhr) – Auszug aus Karte 1.1

Berechnungshöhe: 4 m über Grund, ohne Maßstab, genordet

Die nächtlichen Auswirkungen der Verkehrswege sind in Bild 4 dargestellt.

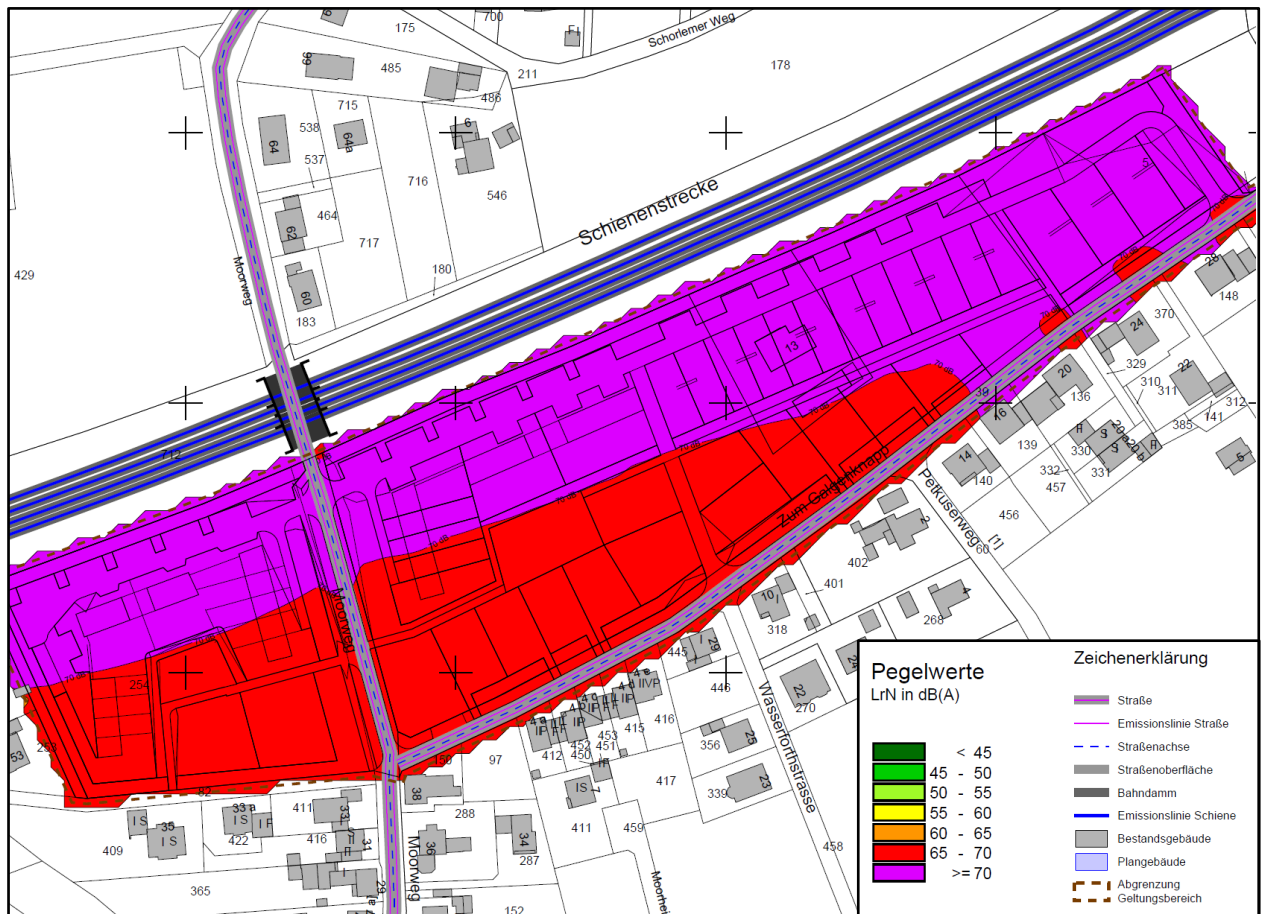


Bild 4: Isophonenkarte Nacht (22-6 Uhr) – Auszug aus Karte 1.2
 Berechnungshöhe: 4 m über Grund, ohne Maßstab, genordnet

Es ist erkennbar, dass es auch nachts auf der gesamten Fläche zu einer deutlichen Überschreitung des nächtlichen Orientierungswertes von 45 dB(A) kommt. Die Überschreitung resultiert ausschließlich aus der nördlich gelegenen Schienenverkehrsstrecke.

Um die Fläche zu bebauen, sind aktive Schallschutzmaßnahmen oder Einschränkungen in der Nutzbarkeit erforderlich. Allein mit passiven Schallschutzmaßnahmen ist die Schaffung von Wohnbauflächen dort nicht realisierbar.

Daher muss in einem nächsten Schritt geprüft werden, in welcher Form Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke umgesetzt werden können.

7.2 Berechnung mit Lärmschutzriegel

Zum Schutz der Wohnbauflächen sind verschiedene städtebauliche Varianten mit unterschiedlichen Geschossigkeiten untersucht worden. Dabei stand die Schaffung einer Riegelbebauung entlang der Schienenstrecke im Vordergrund der Untersuchung. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles können aufgrund der Höhenlage der Schienenstrecke nicht realisiert werden.

Grundsätzlich ist der Orientierungswert der DIN 18005 abwägungsrelevant. Beurteilungspegel oberhalb von 55 dB(A) am Tag können bis zum Immissionsgrenzwert (IGW) von 59 dB(A) der 16. BImSchV in einem lärmvorbelasteten Gebiet zugelassen werden. Der IGW von 59 dB(A) wird bei freier Schallausbreitung im gesamten Plangebiet überschritten.

Das Bild 5 zeigt die Simulation des städtebaulichen Konzeptes der Vorzugsvariante mit einer Bebauungshöhe von zwei Geschossen plus Staffelgeschoss entlang der Schienenstrecke und einer Bebauung mit zwei Geschossen im südlichen Teil des Plangebietes für Einfamilien- und Reihenhäuser.



Bild 5: Isophonenkarte Tag mit Riegelbebauung (6-22 Uhr) – Auszug aus Karte 2.1

Berechnungshöhe: 2 m über Grund, ohne Maßstab, genordet

Die Riegelbebauung muss aus städtebaulichen und versorgungstechnischen Gründe unterbrochen werden. Zum einen führt der Moorweg durch das Plangebiet, zum anderen werden die unterschiedlichen

Gebäudetypen durch eine Versorgungszufahrt unterbrochen. Dadurch verbleiben auch zwischen den Gebäudetypen Überschreitungen des Orientierungswertes und des Immissionsgrenzwertes am Tag.

Die rote Linie in Bild 5 (Anlage 2.1) zeigt die 59 dB(A)-Linie, ab der südlich der Riegelbebauung der Immissionsgrenzwert eingehalten wird. In Anlage 2.3 wird die Grenzwertlinie von 59 dB(A) für das Obergeschoss dargestellt.

Außenwohnbereiche in Form von Terrassen und Balkonen sollten aus Gründen der Lärmvorsorge nur im grünen oder gelben Bereich (bis zur 59 dB(A)-Linie) an den jeweils zur Schienenstrecke lärmabgewandten Gebäudeseiten der Karte 2.3 geplant werden.

Wenn im Überschreibungsbereich > 59 dB(A) entsprechend der Karte 2.3 Balkone und Terrassen errichtet werden sollen, müssen bauseitig feste, lärmabschirmende Baukörper oder Hindernisse zur Pegelminimierung am Gebäude zum Schutz der Balkone und Terrassen installiert werden, die für eine Pegelminimierung geeignet sind (Schalldämm-Maß $R_w \geq 25$ dB(A)).

Die Karte 6 zeigt die Schallausbreitung in der Nacht mit der städtebaulichen Vorzugsvariante. Die Belastung ist durch die hohe nächtliche Auslastung der Schienenstrecke ähnlich hoch wie am Tag. Zum Schutz der Schlafräume sind besondere Schutzmaßnahmen im Bebauungsplan festzusetzen.



Bild 6: Isophonenkarte Nacht mit Riegelbebauung (22-6 Uhr) – Auszug aus Karte 2.2

Berechnungshöhe: 2 m über Grund, ohne Maßstab, genordet

In der Anlage sind zusätzlich die Karten 2.3 bis 2.6 mit einer Berechnungshöhe von 5 m für das Obergeschoss und von 8 m für das Dach-/Staffelgeschoss hinterlegt. In den Obergeschossen ist eine größere Fläche von einer Überschreitung betroffen.

Wenn der städtebauliche Entwurf so umgesetzt wird, ist darauf zu achten, dass die Riegelbebauung zu-
 erst errichtet wird. Zusätzlich müssen passive Schutzmaßnahmen getroffen werden.

8 Passive Schutzmaßnahmen

Für die überbaubaren Flächen werden für die Überschreitungsbereiche passive Schutzmaßnahmen in
 Form von Lärmpegelbereichen gemäß 4109-1:2018-01 [4] berechnet. Dabei gilt folgende Anforderung
 an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämmmaße der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen
 unter Berücksichtigung der verschiedenen Raumarten:

$$R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$$

$K_{Raumart} = 25 \text{ dB}$	für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;
$K_{Raumart} = 30 \text{ dB}$	für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungs- stätten, Unterrichtsräume und Ähnliches;
$K_{Raumart} = 35 \text{ dB}$	für Büroräume und Ähnliches;
L_a	der Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018-01, 4.5.5.

Mindestens einzuhalten sind:

$R'_{w,ges} = 35 \text{ dB}$	für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;
$R'_{w,ges} = 30 \text{ dB}$	für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume, Büroräume und Ähnliches.

Gemäß DIN 4109-1:2018-01 [4] werden Lärmpegelbereiche von I bis VII definiert.

Nach Tabelle 7 der DIN 4109 sind die benannten Raumarten entsprechend der Schallbelastung wie folgt
 zu schützen:

Tabelle 4: Zuordnung zwischen Lärmpegelbereichen und maßgeblichem Außenlärmpegel
 (Auszug aus Tabelle 7 der DIN 4109-1)

Spalte	1	2
Zeile	Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel L_a dB
1	I	55
2	II	60
3	III	65
4	IV	70
5	V	75
6	VI	80
7	VII	> 80 ^a
^a Für maßgebliche Außenlärmpegel $L_a > 80 \text{ dB}$ sind die Anforderungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.		

Gemäß DIN 4109-2:2018-01, Kap. 4.4.5.2 sind auf die berechneten Beurteilungspegel 3 dB(A) zu addieren, da es sich um Verkehrslärm handelt. Dadurch kann es zu einer Einstufung in den nächst höheren Lärmpegelbereich kommen.

Maßgeblich ist die Lärmbelastung derjenigen Tageszeit, für die sich die höhere Anforderung ergibt. In diesem Fall ist die Nachtzeit maßgeblich, da nachts eine höhere Überschreitung vorliegt. Somit ist nach DIN 4109 ein Zuschlag von 10 dB(A) pauschal auf den Nachtwert zu vergeben.

Die berechneten Lärmpegelbereiche sind dem Bild 8 (vgl. auch Karte 3) zu entnehmen. Die dort verzeichneten Überschreitungsbereiche sind mit den Lärmpegelbereichen III bis VII zu schützen. Die Lärmpegelbereiche gelten für alle Geschosse.

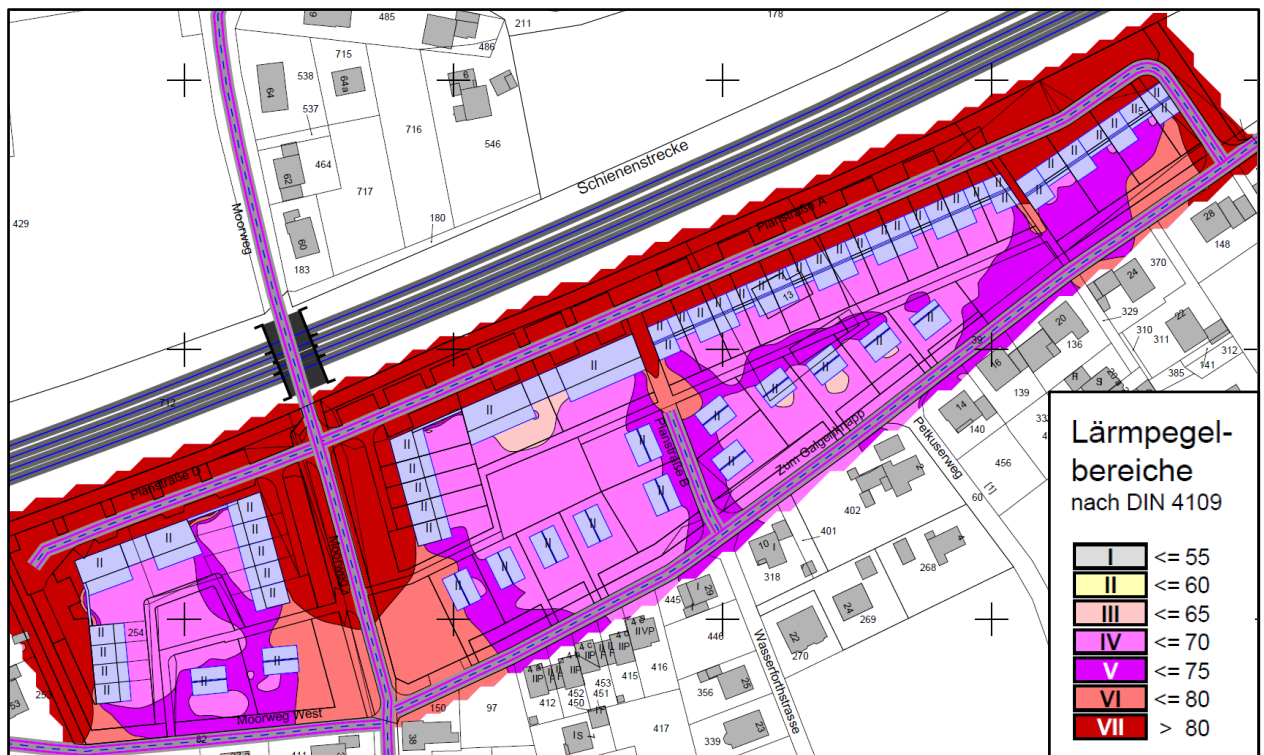


Bild 8: Darstellung der Lärmpegelbereiche (Auszug aus Karte 3)

Die Festsetzung der in Bild 8 dargestellten Lärmpegelbereiche stehen unter dem Vorbehalt der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes. Andere Konzepte können andere Lärmpegelbereiche auslösen, die separat im Genehmigungsverfahren nachzuweisen wären.

Die in der DIN 4109-2:2018-01 (Kap. 4.4.5.1) dargestellte Möglichkeit zur Reduzierung der Lärmpegelbereiche auf den zur Hauptlärmquelle abgewandten Fassadenseite gilt hier nicht, da hier ein städtebaulicher Entwurf und nicht die freie Schallausbreitung bewertet wurde.

Die Lärmpegelbereiche sind aufgrund der höheren Belastung in der Nacht für die Nacht dimensioniert worden. Aufenthaltsräume, die nur am Tag genutzt werden und nicht zum Schlafen geeignet sind, können mit Umfassungsbauteilen ausgerüstet werden, die um zwei Lärmpegelbereiche geringer ausfallen. Es wird aber generell empfohlen, in Richtung der Schienenstrecke im LPB VII keine Aufenthalts- oder Schlafräume zu planen.

Wenn die Lärmpegelbereiche auf der Basis der vorliegenden Berechnung so festgesetzt werden, ist darauf zu achten, dass die Riegelbebauung zuerst errichtet wird.

Zusätzlich gilt folgende Festsetzung:

Schutz von Schlafräumen:

Da es insbesondere nachts zu Überschreitungen der Orientierungswerte kommt, sind zusätzlich zur Festsetzung der Lärmpegelbereiche in den überwiegend zum Schlafen genutzten Räumen mit Fenstern in den betroffenen Gebäudefronten schallgedämmte Lüftungen vorzusehen.

9 Vorschläge für textliche Festsetzungen im Bebauungsplan

Textvorschlag für die Festsetzung im Bebauungsplan

Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, hier Schallschutzmaßnahmen (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

Innerhalb der eingetragenen Lärmpegelbereiche sind zum Schutz vor Verkehrslärm bei Errichtung, Nutzungsänderung oder baulicher Änderung von Räumen, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich (Luftschalldämmung von Außenbauteilen).

Es sind bauliche Schutzvorkehrungen mit dem resultierenden Schalldämmmaß erf. R_w res der Außenbauteile gemäß DIN 4109-1 (Ausgabe Januar 2018) für die überbaubaren Bereiche wie folgt vorzunehmen:

Lärmpegelbereich III = maßgeblicher Außenlärm $60 \leq 65$ dB(A)

Lärmpegelbereich IV = maßgeblicher Außenlärm $65 \leq 70$ dB(A)

Lärmpegelbereich V = maßgeblicher Außenlärm $70 \leq 75$ dB(A)

Lärmpegelbereich VI = maßgeblicher Außenlärm $75 \leq 80$ dB(A)

Lärmpegelbereich VII = maßgeblicher Außenlärm > 80 dB(A)

In den überwiegend zum Schlafen genutzten Räumen mit Fenstern in den lärmbelasteten Bereichen über 45 dB(A) in der Nacht sind schallgedämmte Lüftungen vorzusehen.

In den Überschreitungsbereichen der 16. BImSchV am Tag (> 59 dB(A)) sind die Außenwohnbereiche mit Lärmschutzelementen zum Schutz der Freisitze auszustatten. Diese müssen bauseitig feste, lärmabschirmende Baukörper oder Hindernisse zur Pegelminderung am Gebäude zum Schutz der Balkone und Terrassen erhalten, die für eine Pegelminderung geeignet sind (Schalldämm-Maß $R_w \geq 25$ dB(A)).

Von den oben benannten Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens durch einen Sachverständigen für Schallschutz mittels einer Detailberechnung des Vorhabens nachgewiesen wird, dass aufgrund der beantragten baulichen Gegebenheiten oder anderer Umstände andere oder geringere Schutzmaßnahmen zur Lärmvorsorge beitragen oder ausreichen.

Es gilt zu beachten, dass die Riegelbebauung zeitlich vor den Einfamilienhäusern der zweiten Baureihe zu errichten ist.

10 Beurteilungspegel an Bestandsgebäuden

10.1 Straßenverkehrslärm

Da es durch die geplanten Wohngebäude zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Straßen kommen wird, ist untersucht worden, ob die Steigerung der Verkehrsmenge ausreicht, um die entsprechenden Auslösewerte der 16. BImSchV von 70/60 dB(A) Tag/Nacht zu überschreiten.

Die Berechnung der Beurteilungspegel an den umliegenden Bestandsgebäuden hat ergeben, dass es an verschiedenen Gebäuden zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel kommt. Die Pegelerhöhungen an den untersuchten Wohngebäuden sind mit 0,1 bis 10 dB(A) ermittelt worden (vgl. Anlage 2a).

Die Auslösewerte werden nicht erreicht. Auch Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Lärmvorsorge) werden weder im Prognose-Nullfall noch im Prognose-Planfall überschritten.

Die Beurteilungspegel des Prognose-Planfalls mit der zusätzlichen Verkehrsbelastung sind trotz der Steigerung von den Anliegern zu tolerieren, da sie die Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

10.2 Schienenverkehrslärm

Der Hauptteil der heutigen und zukünftigen Lärmbelastung geht vom Schienenverkehr aus. Durch das geplante Wohngebiet wird sich die Schallausbreitung auf die Bestandsgebäude im Süden verringern, da die neuen Gebäude abschirmend geplant werden.

An den Bestandsgebäuden im Umfeld der Schienenstrecke wird untersucht, ob es durch Reflexionen an den neuen Wohngebäuden zu einer Steigerung der Beurteilungspegel kommt.

Der Anlage 2b ist zu entnehmen, dass es im Bereich Zum Galgenknapp zu deutlichen Reduzierungen der Beurteilungspegel kommt. Nördlich der Bahnlinie ist mit Steigerungen von 0,1 bis 1,4 dB(A) zu rechnen.

Hinweis:

Bei Beurteilungspegeln in dieser Größenordnung führt die Deutsche Bahn AG im Regelfall eine Lärmsanierung durch. Das ist auch für die Strecke im Bereich Rheda-Wiedenbrück vorgesehen. Als Sanierungsmaßnahme ist eine Lärmschutzwand mit einer Länge von ca. 5 km geplant.

Das Bild 9 zeigt, dass zurzeit die entsprechenden Planungen stattfinden.

Die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn AG werden eine deutliche Verringerung der Beurteilungspegel mit sich bringen werden, da die Grenzwerte der Lärmsanierung bei 64 bis 66 dB(A) am Tag und 54 bis 56 dB(A) in der Nacht je nach Gebietsnutzung festgesetzt wurden.

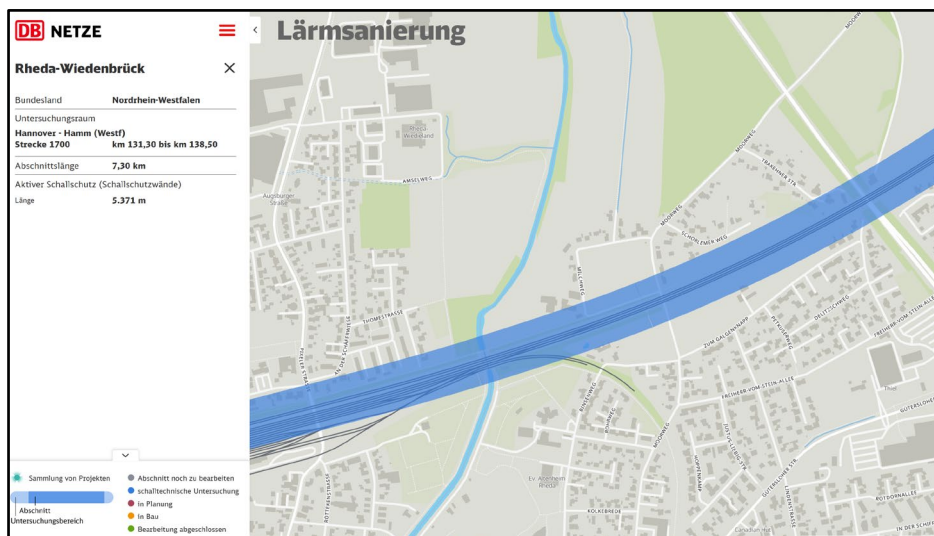


Bild 9: Planung von Lärmsanierungsmaßnahmen der DB AG im Bereich Rheda-Wiedenbrück

Quelle: <https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/>

Zeitlich gesehen wird die Fertigstellung der Lärmschutzwand und des Wohngebietes in einem engen Zusammenhang stehen. Aus diesem Grund ist eine Reduzierung der Beurteilungspegel durch passive Maßnahmen an den Bestandsgebäuden nördlich der Schienenstrecke im Rahmen der Bauleitplanung nicht erforderlich.

Da eine Zeitspanne zwischen der Errichtung der geplanten Wohnbebauung und der Lärmschutzwand überbrückt werden muss, sind im Zuge des Genehmigungsverfahrens der Riegelbebauung die Ansprüche auf zusätzliche passiven Schutzmaßnahmen zur Überbrückung der zusätzlichen Lärmbelastung an den relevanten Bestandsgebäuden zu prüfen.

10.3 Gesamtlärbetrachtung

Wie bereits in Kapitel 10.2 dargestellt, geht die Hauptbelastung vom Schienenverkehr aus. Da es an verschiedenen Wohngebäuden heute schon einer Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle tags und/oder nachts kommt und gleichzeitig eine Steigerung der Belastung durch das Vorhaben berechnet wurde, ist zusätzlich die Gesamtlärbelastung zu untersuchen.

Die Schallquellen des Verkehrssektors sind in den Kapiteln 10.1 und 10.2 einzeln untersucht worden. Im Zuge der Gesamtlärbetrachtung werden die Auswirkungen aller Schallquellen des öffentlichen Verkehrs in einem weiteren Berechnungsschritt zusammen ermittelt.

Die **Anlage 2c** zeigt die Gegenüberstellung von Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall in der Gesamtlärbetrachtung. An verschiedenen Bestandsgebäuden kommt es durch die Abschirmung durch die neuen Gebäude zu einer Reduzierung der Beurteilungspegel.

Durch die zusätzlichen Verkehrsbelastungen und die Reflexionen, die von den geplanten Gebäuden ausgehen, kommt es aber auch an den verschiedenen Bestandsgebäuden zu einer Steigerung der Beurteilungspegel. Die Steigerungen liegen überwiegend zwischen 0,1 und 0,8 dB(A). An einzelnen Fassaden kann es zur Steigerungen bis zu 1,4 dB(A) kommen. Relevant sind die Steigerungen nur, wenn eine Belastung von 70/60 dB(A) Tag oder Nacht besteht und diese weiter erhöht wird. Das trifft vor allem nachts auf 41 Gebäude an einer oder mehreren Fassaden zu. Es ist im Rahmen dieser Untersuchung nicht geprüft worden, ob sich hinter den Fassaden anspruchsberechtigte Aufenthaltsräume befinden.

Um den Steigerungen zu begegnen, können entweder aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen installiert werden. Alternativ gilt zu prüfen, ob die Reflexionen, die an den geplanten Gebäuden auftreten, reduziert werden können.

Aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen scheiden aus Kostengründen aus. Die Deutsche Bahn AG plant eine Lärmsanierung mit Hilfe einer Lärmschutzwand (vgl. Kapitel 10.2). Auch aus diesem Grund werden in diesem Verfahren keine aktiven Schutzmaßnahmen weiter verfolgt.

Passive Maßnahmen sollten zur Fertigstellung der geplanten Gebäude an den Bestandsgebäuden geprüft und umgesetzt werden.

An den Bestandsgebäuden liegt eine an den zu den Lärmquellen abgewandten Gebäudeseiten ruhigerer Bereich vor, so dass nicht das komplette Grundstück am Tag verlärmte ist (vgl. Karte 4.1).

10.4 Einfluss gewerblicher Anlagen

Schallquellen aus Sportanlagen und Gewerbebetrieben sind im näheren Umfeld nicht vorhanden.

Östlich der Bundesstraße 64 befindet sich in einem Abstand von ca. 500 m der Gewerbebetrieb der Tönnies Holding ApS & Co. KG (In der Mark 2). Das Unternehmen hat im Zuge seiner letzten Erweiterungsmaßnahme eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt. In der Untersuchung hat das Unternehmen nachgewiesen, dass die Richtwerte der TA Lärm an den im Nahbereich der Anlage liegenden und als relevant eingestuften Immissionsorte an die Siedlung am Sandweg/Freiherr-von-Stein-Allee eingehalten werden.

Durch die Entfernung und die zwischen den Anlagen liegende Bundesstraße 64 ist nicht davon auszugehen, dass es zu einem spürbaren Beitrag bei einer Gesamtlärbetrachtung kommt. Die Richtwerte der TA Lärm, die im Nahbereich des Betriebes eingehalten werden, unterschreiten die Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) um 15 bis 20 dB(A). Auch der auf dem Betriebsgelände befindliche Sportplatz hat nach 18. BImSchV zur Auflage, die Richtwerte an den umliegenden Wohngebäuden einzuhalten.

Zur Sicherheit wird eine Gesamtlärbetrachtung des Verkehrs- und Gewerbelärms für zwei Referenz-Immissionsorte an zwei Wohngebäuden außerhalb des Plangebietes durchgeführt. Dazu hat der TÜV Nord [12] die Auswirkungen der Schallimmissionen des Tönnies-Lebensmittelwerkes die beiden Referenzgebäude Schorlemer Weg 9 und Zum Galgenknapp 35 jeweils für die Obergeschosse für die Nacht berechnet.

Ergebnis Gewerbelärberechnung aus [12]:

1. Schorlemer Weg 9, Ostfassade: Beurteilungspegel Nachtzeit: $L_{r,Nacht} \leq 41 \text{ dB(A)}$
2. Zum Galgenkamp 35, Südwestfassade: Beurteilungspegel Nachtzeit: $L_{r, Nacht} \leq 32 \text{ dB(A)}$

Ergebnis Verkehrslärberechnung aus Anlage 2d:

1. Schorlemer Weg 9, Ostfassade: Beurteilungspegel Nachtzeit: $L_{r,Nacht} 68 \text{ dB(A)}$
2. Zum Galgenkamp 35, Südwestfassade: Beurteilungspegel Nachtzeit: $L_{r, Nacht} 70 \text{ dB(A)}$

Die beiden Pegel werden anhand der folgenden Formel energetisch addiert:¹
$$L = 10 \lg \sum_i 10^{0,1L_i}$$

Ergebnis Gesamtlärberechnung :

1. Schorlemer Weg 9, Ostfassade: Beurteilungspegel Nachtzeit: $L_{r,Nacht} 68 \text{ dB(A)}$
2. Zum Galgenkamp 35, Südwestfassade: Beurteilungspegel Nachtzeit: $L_{r, Nacht} 70 \text{ dB(A)}$

Es ist erkennbar, dass der gewerbliche Teil nicht zum Gesamtlärm an beiden Immissionsorten beiträgt, da sich die Beurteilungspegel der Gesamtlärbetrachtung nicht erhöht haben. Die untersuchte Anlage hat keinen Einfluss auf die Beurteilungspegel, die auf die Bestandsgebäude wirken.

¹ Städtebauliche Lärmfibel: Hinweise für die Bauleitplanung (2.4.2) (<https://www.staedtebauliche-laermfibel.de>)

10.5 Optionen zur Vermeidung von Steigerungen

Um die Steigerungen zu vermeiden, kann analog zu Lärmschutzwänden eine schallabsorbierende Fassade an den geplanten Wohngebäuden zum Einsatz kommen. Dabei wird wie bei den Lärmschutzwänden in absorbierende Lärmschutzwände (-4 dB(A)) und hochabsorbierende Lärmschutzwände (-8 dB(A)) unterteilt. Die zum Lärmschutz zwischen den Gebäuden geplanten Lärmschutzwände können ebenso mit den unterschiedlichen Absorptionsgraden umgesetzt werden. Die Einfamilienhäuser in der zweiten Reihe werden mit Satteldächern geplant. Die östlichen Reihenhäuser können mit Satteldach oder Staffelgeschoß (Flachdach) umgesetzt werden.

Es ist mit den nachfolgenden Szenarien geprüft worden, ob und welche Absorptionsvariationen die Steigerungen reduzieren oder ganz eliminieren.

1. Szenario A: Lärmschutzwände reflektierend, Satteldach ab Planstraße B, Fassaden hochabsorbierend
Ergebnis nach Anlage 2d: 26 Gebäude mit Steigerung und Überschreitung 60 dB(A) nachts
2. Szenario B: Lärmschutzwände aus Glas, Satteldach ab Planstraße B, normale Fassaden
Ergebnis nach Anlage 2e: 43 Gebäude mit Steigerung und Überschreitung 60 dB(A) nachts
3. Szenario C: Lärmschutzwände hochabsorbierend, Staffelgeschoß/Flachdach nördliche Gebäudereihe, Fassaden hochabsorbierend
Ergebnis nach Anlage 2f: 12 Gebäude mit Steigerung und Überschreitung 60 dB(A) nachts

Es ist erkennbar, dass es mindestens an 12 Gebäuden nachts trotz hochabsorbierender Fassaden und LS-Wänden eine Steigerung von 0,1 dB(A). Eine geringere Absorption als -8 dB(A) ist weniger wirkungsvoll. Die Absorption von -8 dB(A) entspricht einer hochabsorbierenden Lärmschutzwand.

Fazit:

Durch die Planungsmaßnahmen werden die Beurteilungspegel an verschiedenen Bestandsgebäuden erhöht. Um die Steigerungen zu reduzieren, sind verschiedene Maßnahmen diskutiert worden.

Welches Mittel zur Reduzierung der Beurteilungspegel an den Bestandsgebäuden gewählt wird, obliegt dem Plangeber.

Aufgestellt:
Osnabrück, 09.05.2023
Pr/ 19-129-09.DOC

Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Emissionsberechnung Straße - GLK 1: Gesamtbelastung PNF

Anlage
1a

Legende

Straße		Straßenname
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw1 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
pPkw Tag	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Tag	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
pPkw Nacht	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Nacht	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
Dist. KT (x) Nacht	m	Abstand zu Schnitt mit Straßenemissionslinie
KT Tag		Knotenpunkttyp
KT Nacht		Knotenpunkttyp
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
Straßenoberfläche		
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich



RP Schalltechnik Molenseten 3 49086 Osnabrück

15.10.2022
Seite 1

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Emissionsberechnung Straße - GLK 1: Gesamtbelastung PNF

Anlage
1a

Straße	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	vPkw Tag km/h	vPkw Nacht km/h	vLkw1 Tag km/h	vLkw2 Tag km/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	Dist. KT (x) m	KT Tag	KT Nacht	Steigung %	Drefl dB	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)	
B 64 (Prognose)	14400	828	144	100	100	80	80	85,70	4,30	10,00	0,00	70,80	10,20	19,00	0,00	0,00			0,2	0,0	Asphaltbetone <= AC11	88,48	82,12	
B 64 (Prognose)	14400	828	144	70	70	70	70	85,70	4,30	10,00	0,00	70,80	10,20	19,00	0,00	0,00			1,5	0,0	Asphaltbetone <= AC11	85,94	79,85	
Moorweg -PNF	600	35	6	50	50	50	50	91,40	5,30	3,30	0,00	93,00	4,00	3,00	0,00	0,00			-0,4	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	69,99	62,22	
Moorweg -PNF	600	35	6	30	30	30	30	91,40	5,30	3,30	0,00	93,00	4,00	3,00	0,00	0,00			-0,2	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	67,18	59,34	
Moorweg -PNF	700	40	7	30	30	30	30	93,30	4,20	2,50	0,00	94,60	3,10	2,30	0,00	0,00			2,0	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	67,45	59,65	
Zum Galgenknapp - PNF	200	12	2	30	30	30	30	96,60	2,50	0,90	0,00	97,30	1,80	0,90	0,00	0,00			1,3	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	61,15	53,45	



RP Schalltechnik Molenseten 3 49086 Osnabrück

15.10.2022
Seite 2

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Emissionsberechnung Straße - GLK 2: Gesamtbelastung PPF

Anlage
1b

Legende

Straße		Straßenname
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
vPkw Tag	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vPkw Nacht	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
vLkw1 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
vLkw2 Tag	km/h	Geschwindigkeit Lkw2 im Zeitbereich
pPkw Tag	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Tag	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
pPkw Nacht	%	Prozent Pkw im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pKrad Nacht	%	Prozent Motorräder im Zeitbereich
Dist. KT (x) Nacht	m	Abstand zu Schnitt mit Straßenemissionslinie
KT Tag		Knotenpunkttyp
KT Nacht		Knotenpunkttyp
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Drefl	dB	Pegeldifferenz durch Reflexionen
Straßenoberfläche		
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich



RP Schalltechnik Molenseten 3 49086 Osnabrück

22.10.2022
Seite 1

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Emissionsberechnung Straße - GLK 2: Gesamtbelastung PPF

Anlage
1b

Straße	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	vPkw Tag km/h	vPkw Nacht km/h	vLkw1 Tag km/h	vLkw2 Tag km/h	pPkw Tag %	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pKrad Tag %	pPkw Nacht %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	pKrad Nacht %	Dist. KT (x) Nacht m	KT Tag	KT Nacht	Steigung %	Drefl dB	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)	
B 64 (Prognose)	14400	828	144	100	100	80	80	85,70	4,30	10,00	0,00	70,80	10,20	19,00	0,00	0,00			0,2	0,0	Asphaltbetone <= AC11	88,48	82,12	
B 64 (Prognose)	14400	828	144	70	70	70	70	85,70	4,30	10,00	0,00	70,80	10,20	19,00	0,00	0,00			1,5	0,0	Asphaltbetone <= AC11	85,94	79,85	
Moorweg -PPF	600	35	6	50	50	50	50	91,40	5,30	3,30	0,00	93,00	4,00	3,00	0,00	0,00			-0,4	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	69,99	62,22	
Moorweg -PPF	900	52	9	30	30	30	30	92,00	5,10	2,90	0,00	94,20	3,00	2,80	0,00	0,00			-0,2	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	68,78	60,91	
Moorweg -PPF	1000	58	10	30	30	30	30	92,00	5,10	2,90	0,00	94,20	3,00	2,80	0,00	0,00			2,0	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	69,24	61,37	
Zum Galgenknapp - PPF	300	17	3	30	30	30	30	96,30	2,70	1,00	0,00	96,90	2,00	1,10	0,00	0,00			1,3	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	62,98	55,33	
Zum Galgenknapp - PPF	500	29	5	30	30	30	30	96,70	2,30	1,00	0,00	97,30	1,70	1,00	0,00	0,00			0,5	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	65,15	57,46	
Planstraße A	100	6	1	30	30	30	30	93,00	5,10	1,90	0,00	94,60	3,50	1,90	0,00	0,00			3,1	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	58,99	51,19	
Planstraße A	200	12	2	30	30	30	30	93,70	4,40	1,90	0,00	98,00	0,00	2,00	0,00	0,00			-1,3	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	61,81	53,69	
Planstraße B	100	6	1	30	30	30	30	93,20	4,80	2,00	0,00	94,50	3,50	2,00	0,00	0,00			0,0	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	58,88	51,13	
Planstraße D	100	6	1	30	30	30	30	93,00	5,10	1,90	0,00	98,00	0,00	2,00	0,00	0,00			-1,9	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	58,88	50,68	
Moorweg West - PPF	100	6	1	30	30	30	30	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,2	0,0	Nicht geriffelter Gussasphalt	57,32	49,72	



RP Schalltechnik Molnseten 3 49086 Osnabrück

22.10.2022
Seite 2

Verkehrsdaten nach Schall03 gültig ab 01/2015**Strecke 1700**Abschnitt **Rheda-Wiedenbrück**Bereich **Stadtgrenze Ost bis Bahnhof Ostkopf**von_km **131,3** bis_km **134,8****Prognose 2030** gemäß Bekanntgabe (KW 47/2019) der Zugzahlenprognose 2030 des Bundes

Zugart-	Anzahl		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband						Grundlast
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	
GZ-E	8	4	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	10			
ICE	30	4	200	1	2	2-V1	14			
ICE	27	5	200	3-Z9_A52	1					
RV-ET	29	7	160	5-Z5_A12	1					
RV-ET	64	12	160	5-Z5_A16	2					
	158	32	Summe beider Richtungen							

Erläuterungen

1. v_max gem. VzG 2020
2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagenzüge usw. abgebildet werden (hier pauschal als Kurz-GZ).
3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:
Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _ Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)
4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE = Elektrotriebzug des HGV

Verkehrsdaten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Strecke 2990Abschnitt **Rheda-Wiedenbrück**Bereich **Stadtgrenze Ost bis Bahnhof Ostkopf**von_km **131,3** bis_km **134,8****Prognose 2030** gemäß Bekanntgabe (KW 47/2019) der Zugzahlenprognose 2030 des Bundes

Zugart-	Anzahl		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband						
	Tag	Nacht		Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	
GZ-E	10	4	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	10			Grundlast
GZ-E	82	47	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8	
GZ-E	9	5	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8	
	101	56	Summe beider Richtungen							

Erläuterungen**1. v_max gem. VzG 2020**

2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagenzüge usw. abgebildet werden (hier pauschal als Kurz-GZ).

3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:

Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1 _Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten: GZ = Güterzug

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm Straße
Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2a

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktenummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
8-9	Prognose NF	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall tags/nachts
10-11	Prognose PF	Beurteilungspegel Prognose-Planfall tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes Prognose-Planfall tags/nachts
14-15	Diff. PNF/PPF	Differenz von Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall tags/nachts



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

27.02.2023
1 / 7

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		Prognose NF		Prognose PF		GW-Überschr.		Diff. PNF/PPF	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S9-7	S10-8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Milchweg 2	S	EG	MI	70	60	53	45	53	45	-	-	0,0	0,0
1		S	1.OG	MI	70	60	53	45	53	45	-	-	0,0	0,0
2		W	EG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	-0,1	-0,1
2		W	1.OG	MI	70	60	43	35	43	35	-	-	0,0	-0,1
3		O	EG	MI	70	60	55	47	55	47	-	-	0,0	0,0
3		O	1.OG	MI	70	60	55	48	55	48	-	-	0,0	0,0
4	Milchweg 4	S	EG	MI	70	60	47	39	47	39	-	-	0,0	0,0
4		S	1.OG	MI	70	60	48	40	48	40	-	-	0,0	0,0
5		W	EG	MI	70	60	37	30	37	31	-	-	0,0	0,0
5		W	1.OG	MI	70	60	39	32	39	32	-	-	0,0	0,0
6		O	EG	MI	70	60	47	39	47	39	-	-	0,0	0,0
6		O	1.OG	MI	70	60	47	39	47	39	-	-	0,0	0,0
7	Milchweg 6	O	EG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
7		O	1.OG	MI	70	60	44	37	44	37	-	-	0,0	0,0
8		S	EG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
8		S	1.OG	MI	70	60	44	36	44	36	-	-	0,0	-0,1
9		W	EG	MI	70	60	35	29	35	29	-	-	0,0	0,0
9		W	1.OG	MI	70	60	37	30	37	30	-	-	0,0	0,0
10	Milchweg 6a	O	EG	MI	70	60	42	35	42	35	-	-	0,0	0,0
10		O	1.OG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
11		S	EG	MI	70	60	41	34	40	33	-	-	-0,1	-0,1
11		S	1.OG	MI	70	60	42	35	42	35	-	-	-0,1	-0,1
12		W	EG	MI	70	60	38	31	38	31	-	-	-0,1	-0,1
12		W	1.OG	MI	70	60	39	32	39	32	-	-	-0,1	-0,1
13	Milchweg 8	S	EG	MI	70	60	41	34	41	34	-	-	-0,1	-0,1
13		S	1.OG	MI	70	60	42	34	41	34	-	-	-0,1	-0,2
14		W	EG	MI	70	60	33	27	33	26	-	-	-0,2	-0,1
14		W	1.OG	MI	70	60	35	28	35	28	-	-	-0,1	-0,1
15		O	EG	MI	70	60	41	34	41	34	-	-	-0,1	-0,1
15		O	1.OG	MI	70	60	42	35	42	35	-	-	-0,1	-0,1
16	Milchweg 8a	O	EG	MI	70	60	38	31	38	31	-	-	0,0	0,0
16		O	1.OG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	0,0	0,0
17		S	EG	MI	70	60	35	28	35	28	-	-	0,0	-0,1
17		S	1.OG	MI	70	60	38	31	38	31	-	-	-0,1	-0,1
18		W	EG	MI	70	60	31	24	30	24	-	-	-0,1	-0,1
18		W	1.OG	MI	70	60	33	26	33	26	-	-	-0,1	-0,1
19	Milchweg 10	O	EG	MI	70	60	37	30	37	30	-	-	0,0	0,0
19		O	1.OG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	-0,1	-0,1
20		S	EG	MI	70	60	37	30	37	30	-	-	-0,2	-0,2
20		S	1.OG	MI	70	60	38	31	38	31	-	-	-0,1	-0,2
21		W	EG	MI	70	60	35	28	34	28	-	-	-0,1	-0,1
21		W	1.OG	MI	70	60	37	30	37	30	-	-	-0,1	-0,1
22	Milchweg 12	O	EG	MI	70	60	39	32	39	32	-	-	-0,2	-0,2
22		O	1.OG	MI	70	60	41	34	40	34	-	-	-0,2	-0,2
23		S	EG	MI	70	60	38	31	38	31	-	-	-0,2	-0,2
23		S	1.OG	MI	70	60	39	32	39	32	-	-	-0,2	-0,2
24		W	EG	MI	70	60	35	29	35	29	-	-	-0,1	-0,2
24		W	1.OG	MI	70	60	37	30	37	30	-	-	-0,1	-0,1
25	Milchweg 14	S	EG	MI	70	60	38	31	38	31	-	-	-0,2	-0,2
25		S	1.OG	MI	70	60	38	32	38	31	-	-	-0,1	-0,2
26		W	EG	MI	70	60	24	18	24	18	-	-	0,1	0,1
26		W	1.OG	MI	70	60	27	20	27	20	-	-	0,1	0,1
27		O	EG	MI	70	60	34	27	34	27	-	-	-0,1	-0,1
27		O	1.OG	MI	70	60	36	29	36	29	-	-	-0,1	-0,1
28	Milchweg 16	SO	EG	MI	70	60	40	33	39	33	-	-	-0,2	-0,2

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Straße

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2a

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		Prognose NF		Prognose PF		GW-Überschr.		Diff. PNF/PPF	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S9-7	S10-8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
28	Milchweg 16	SO	1.OG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	-0,1	-0,1
29		SW	EG	MI	70	60	25	18	24	18	-	-	-0,7	-0,5
29		SW	1.OG	MI	70	60	28	21	27	20	-	-	-1,2	-1,0
30	Milchweg 18	O	EG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	-0,1	-0,1
30		O	1.OG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	-0,1	-0,1
31		S	EG	MI	70	60	36	29	36	29	-	-	-0,2	-0,3
31		S	1.OG	MI	70	60	37	30	36	30	-	-	-0,1	-0,2
32	Milchweg 20	O	EG	MI	70	60	40	33	39	32	-	-	-0,1	-0,1
32		O	1.OG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	-0,1	-0,2
33		S	EG	MI	70	60	36	29	36	29	-	-	-0,1	-0,3
33		S	1.OG	MI	70	60	37	30	37	30	-	-	0,0	-0,1
34		W	EG	MI	70	60	24	17	24	18	-	-	0,3	0,2
34		W	1.OG	MI	70	60	27	20	27	20	-	-	0,2	0,2
35	Milchweg 22	S	EG	MI	70	60	27	19	29	22	-	-	2,0	2,4
35		S	1.OG	MI	70	60	29	22	30	24	-	-	1,2	1,6
36		N	EG	MI	70	60	38	32	38	31	-	-	-0,3	-0,4
36		N	1.OG	MI	70	60	39	33	39	33	-	-	-0,1	-0,2
37	Moorweg 31	O	EG	WA	70	60	54	47	56	48	-	-	1,8	1,7
37		O	1.OG	WA	70	60	55	47	56	48	-	-	1,8	1,7
38		N	EG	WA	70	60	51	44	53	45	-	-	1,8	1,7
38		N	1.OG	WA	70	60	51	43	53	45	-	-	1,8	1,7
39	Moorweg 33	O	EG	WA	70	60	52	44	54	46	-	-	1,8	1,7
39		O	1.OG	WA	70	60	53	45	54	47	-	-	1,8	1,7
40		N	EG	WA	70	60	45	37	50	42	-	-	4,6	4,5
40		N	1.OG	WA	70	60	48	40	51	43	-	-	3,2	3,2
41		W	EG	WA	70	60	35	28	42	35	-	-	7,1	6,6
41		W	1.OG	WA	70	60	36	29	42	35	-	-	6,4	6,1
42	Moorweg 33a	O	EG	WA	70	60	44	37	47	40	-	-	3,1	2,9
42		O	1.OG	WA	70	60	43	36	46	39	-	-	2,9	2,7
43		N	EG	WA	70	60	42	34	48	41	-	-	6,5	6,3
43		N	1.OG	WA	70	60	42	35	48	40	-	-	5,4	5,3
44		W	EG	WA	70	60	32	25	41	34	-	-	9,9	9,4
44		W	1.OG	WA	70	60	34	27	42	34	-	-	8,1	7,6
45	Moorweg 35	W	EG	WA	70	60	29	22	33	26	-	-	3,9	3,4
45		W	1.OG	WA	70	60	29	22	37	29	-	-	8,0	7,5
46		O	EG	WA	70	60	39	32	41	34	-	-	2,0	1,7
46		O	1.OG	WA	70	60	40	33	42	35	-	-	2,1	1,9
47		N	EG	WA	70	60	40	33	46	38	-	-	5,3	5,0
47		N	1.OG	WA	70	60	40	33	45	38	-	-	5,2	4,9
48	Moorweg 51	NO	EG	MI	70	60	39	32	38	31	-	-	-1,4	-1,8
48		NO	1.OG	MI	70	60	40	33	39	32	-	-	-0,9	-1,3
49		NW	EG	MI	70	60	34	27	35	28	-	-	1,0	0,7
49		NW	1.OG	MI	70	60	35	28	36	29	-	-	0,8	0,6
50		SW	EG	MI	70	60	27	21	27	21	-	-	0,0	0,0
50		SW	1.OG	MI	70	60	30	23	30	23	-	-	0,0	0,0
51	Moorweg 53	NW	EG	MI	70	60	36	29	33	26	-	-	-2,6	-2,8
51		NW	1.OG	MI	70	60	37	30	36	28	-	-	-1,3	-1,5
52		SW	EG	MI	70	60	33	27	38	31	-	-	4,8	4,0
52		SW	1.OG	MI	70	60	31	24	38	30	-	-	6,6	5,9
53		NO	EG	MI	70	60	40	33	38	31	-	-	-1,3	-1,7
53		NO	1.OG	MI	70	60	40	33	39	32	-	-	-0,8	-1,2
54	Moorweg 60	W	EG	MI	70	60	56	48	56	48	-	-	0,0	0,0
54		W	1.OG	MI	70	60	56	48	56	48	-	-	0,0	0,0
55		S	EG	MI	70	60	50	42	50	42	-	-	0,1	0,1
55		S	1.OG	MI	70	60	51	44	51	44	-	-	0,1	0,1



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Straße

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2a

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		Prognose NF		Prognose PF		GW-Überschr.		Diff. PNF/PPF	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S9-7	S10-8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
56	Moorweg 60	O	EG	MI	70	60	40	34	41	34	-	-	0,7	0,7
56		O	1.OG	MI	70	60	41	35	42	35	-	-	0,5	0,5
57	Moorweg 62	O	EG	MI	70	60	41	34	42	35	-	-	0,7	0,7
57		O	1.OG	MI	70	60	42	35	43	36	-	-	0,8	0,8
58		N	EG	MI	70	60	54	46	54	46	-	-	0,0	0,0
58		N	1.OG	MI	70	60	54	46	54	46	-	-	0,0	0,0
59		W	EG	MI	70	60	56	48	56	48	-	-	0,0	0,0
59		W	1.OG	MI	70	60	56	48	56	48	-	-	0,0	0,0
60		S	EG	MI	70	60	46	38	46	39	-	-	0,2	0,2
60		S	1.OG	MI	70	60	51	43	51	44	-	-	0,1	0,1
61	Moorweg 64	O	EG	MI	70	60	42	34	42	35	-	-	0,4	0,4
61		O	1.OG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,4	0,4
62		N	EG	MI	70	60	51	43	51	43	-	-	0,0	0,0
62		N	1.OG	MI	70	60	52	44	52	44	-	-	0,0	0,0
63		W	EG	MI	70	60	56	48	56	48	-	-	0,0	0,0
63		W	1.OG	MI	70	60	56	48	56	48	-	-	0,0	0,0
64		S	EG	MI	70	60	51	43	51	43	-	-	0,0	0,0
64		S	1.OG	MI	70	60	52	44	52	44	-	-	0,1	0,1
65	Moorweg 64a	W	EG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
65		W	1.OG	MI	70	60	45	37	45	37	-	-	0,0	0,0
66		S	EG	MI	70	60	41	34	42	35	-	-	0,7	0,8
66		S	1.OG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,7	0,7
67		O	EG	MI	70	60	40	33	40	34	-	-	0,8	0,8
67		O	1.OG	MI	70	60	41	35	42	35	-	-	0,7	0,7
68		N	EG	MI	70	60	42	35	42	35	-	-	0,0	0,0
68		N	1.OG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
69	Moorweg 66	O	EG	MI	70	60	40	34	41	34	-	-	0,2	0,2
69		O	1.OG	MI	70	60	42	35	42	35	-	-	0,2	0,1
70		N	EG	MI	70	60	47	40	47	40	-	-	0,0	0,0
70		N	1.OG	MI	70	60	49	41	49	41	-	-	0,0	0,0
71		W	EG	MI	70	60	49	41	49	41	-	-	0,0	0,0
71		W	1.OG	MI	70	60	51	43	51	43	-	-	0,0	0,0
72		S	EG	MI	70	60	42	35	43	35	-	-	0,1	0,1
72		S	1.OG	MI	70	60	44	37	44	37	-	-	0,1	0,1
73	Moorweg 68	W	EG	WA	70	60	51	44	51	44	-	-	0,0	0,0
73		W	1.OG	WA	70	60	53	45	53	45	-	-	0,0	0,0
74		S	EG	WA	70	60	46	39	46	39	-	-	0,0	0,0
74		S	1.OG	WA	70	60	48	40	48	40	-	-	0,0	0,0
75		N	EG	WA	70	60	51	43	51	43	-	-	0,0	0,0
75		N	1.OG	WA	70	60	52	44	52	44	-	-	0,0	0,0
76	Moorweg 68a	SW	EG	MI	70	60	49	42	49	42	-	-	0,0	0,0
76		SW	1.OG	MI	70	60	51	43	51	43	-	-	0,0	0,0
77		NO	EG	MI	70	60	49	41	49	41	-	-	0,0	0,0
77		NO	1.OG	MI	70	60	50	43	50	43	-	-	0,0	0,0
78	Moorweg 68b	SO	EG	MI	70	60	42	35	41	35	-	-	-0,1	-0,1
78		SO	1.OG	MI	70	60	42	36	42	36	-	-	-0,1	-0,1
79		SW	EG	MI	70	60	47	39	47	39	-	-	0,0	0,0
79		SW	1.OG	MI	70	60	48	41	48	41	-	-	0,0	-0,1
80		NO	EG	MI	70	60	46	39	46	39	-	-	0,0	0,0
80		NO	1.OG	MI	70	60	47	40	47	40	-	-	0,0	0,0
81	Moorweg 70	SO	EG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	-0,1	-0,1
81		SO	1.OG	MI	70	60	43	37	43	37	-	-	0,0	0,0
82		SW	EG	MI	70	60	44	36	44	36	-	-	0,0	0,0
82		SW	1.OG	MI	70	60	45	38	45	38	-	-	0,0	0,0
83		NO	EG	MI	70	60	43	37	43	37	-	-	-0,1	-0,1



Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		Prognose NF		Prognose PF		GW-Überschr.		Diff. PNF/PPF	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S9-7	S10-8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83	Moorweg 70	NO	1.OG	MI	70	60	48	40	48	40	-	-	0,0	0,0
84	Moorweg 72a	SO	EG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
84		SO	1.OG	MI	70	60	43	37	43	37	-	-	0,0	0,0
85	Moorweg 74	O	EG	MI	70	60	43	37	43	37	-	-	0,0	0,0
85		O	1.OG	MI	70	60	44	37	44	37	-	-	0,0	0,0
86		S	EG	MI	70	60	47	40	47	40	-	-	0,0	0,0
86		S	1.OG	MI	70	60	48	41	48	41	-	-	0,0	0,0
87	Schorlemer Weg 1	SO	EG	MI	70	60	40	34	40	34	-	-	0,0	0,0
87		SO	1.OG	MI	70	60	41	35	41	35	-	-	0,0	0,0
88		SW	EG	MI	70	60	45	37	45	37	-	-	0,0	0,0
88		SW	1.OG	MI	70	60	46	38	46	38	-	-	0,0	0,0
89	Schorlemer Weg 1a	S	EG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	0,5	0,4
89		S	1.OG	MI	70	60	41	34	41	34	-	-	0,5	0,5
90		W	EG	MI	70	60	42	35	42	35	-	-	0,0	0,0
90		W	1.OG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
92	Schorlemer Weg 1b	S	EG	MI	70	60	40	33	40	34	-	-	0,6	0,6
92		S	1.OG	MI	70	60	41	34	41	35	-	-	0,7	0,7
93		O	EG	MI	70	60	39	32	40	33	-	-	0,9	0,9
93		O	1.OG	MI	70	60	41	34	41	35	-	-	0,7	0,7
94	Schorlemer Weg 3	W	EG	WA	70	60	40	33	40	33	-	-	-0,3	-0,3
94		W	1.OG	WA	70	60	42	36	42	36	-	-	-0,3	-0,3
95		S	EG	WA	70	60	41	34	41	34	-	-	0,2	0,2
95		S	1.OG	WA	70	60	42	35	42	36	-	-	0,4	0,3
96		O	EG	WA	70	60	41	35	42	35	-	-	0,4	0,4
96		O	1.OG	WA	70	60	42	35	42	36	-	-	0,5	0,5
97	Schorlemer Weg 5	O	EG	MI	70	60	42	36	42	36	-	-	0,7	0,6
97		O	1.OG	MI	70	60	43	36	43	37	-	-	0,8	0,7
98		W	EG	MI	70	60	42	35	41	34	-	-	-0,6	-0,7
98		W	1.OG	MI	70	60	43	36	42	36	-	-	-0,7	-0,8
99		S	EG	MI	70	60	41	35	42	36	-	-	1,0	0,9
99		S	1.OG	MI	70	60	42	35	43	36	-	-	1,1	1,0
100	Schorlemer Weg 6	W	EG	MI	70	60	40	33	40	33	-	-	0,0	-0,1
100		W	1.OG	MI	70	60	41	34	41	34	-	-	0,0	0,0
101		S	EG	MI	70	60	40	33	41	34	-	-	1,1	1,0
101		S	1.OG	MI	70	60	41	34	42	35	-	-	1,1	1,1
102		O	EG	MI	70	60	40	34	41	35	-	-	1,1	1,0
102		O	1.OG	MI	70	60	42	35	43	36	-	-	0,9	0,8
103	Schorlemer Weg 7	S	EG	WA	70	60	42	35	42	35	-	-	0,1	0,0
103		S	1.OG	WA	70	60	43	37	43	37	-	-	0,0	0,0
104		O	EG	WA	70	60	43	37	43	37	-	-	-0,1	-0,1
104		O	1.OG	WA	70	60	44	38	44	38	-	-	0,0	0,0
105		W	EG	WA	70	60	39	33	39	33	-	-	-0,1	-0,1
105		W	1.OG	WA	70	60	41	34	40	33	-	-	-0,7	-0,8
106	Schorlemer Weg 9	S	EG	MI	70	60	43	36	43	36	-	-	0,0	0,0
106		S	1.OG	MI	70	60	44	37	43	37	-	-	-0,1	-0,1
107		O	EG	MI	70	60	45	39	45	39	-	-	0,0	0,0
107		O	1.OG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	0,0	0,0
108	Trakehner Str.10	O	EG	MI	70	60	47	41	48	41	-	-	0,1	0,1
108		O	1.OG	MI	70	60	49	43	49	43	-	-	0,1	0,1
109		S	EG	MI	70	60	45	39	45	39	-	-	0,2	0,2
109		S	1.OG	MI	70	60	47	41	47	41	-	-	0,1	0,1
110		W	EG	MI	70	60	44	38	44	38	-	-	0,0	0,0
110		W	1.OG	MI	70	60	47	40	47	40	-	-	0,0	0,0
111	Trakehner Str.11a	NO	EG	MI	70	60	54	48	54	48	-	-	0,0	0,0
111		NO	1.OG	MI	70	60	58	52	58	52	-	-	0,0	0,0

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Straße

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2a

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW		Prognose NF		Prognose PF		GW-Überschr.		Diff. PNF/PPF	
1	2	3	4	5	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	S9-7	S10-8
					in dB		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)		in dB(A)	
					6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
112	Trakehner Str. 11a	SO	EG	MI	70	60	49	43	49	43	-	-	0,0	0,0
112		SO	1.OG	MI	70	60	53	47	53	47	-	-	0,0	0,0
113		SW	EG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	0,1	0,1
113		SW	1.OG	MI	70	60	48	42	48	42	-	-	0,1	0,1
114	Trakehner Str. 1	SO	EG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	0,0	0,0
114		SO	1.OG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	0,0	0,0
115		SW	EG	MI	70	60	44	38	44	38	-	-	0,0	0,0
115		SW	1.OG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	0,0	0,0
116	Trakehner Str. 2	O	EG	MI	70	60	45	38	45	38	-	-	0,0	0,0
116		O	1.OG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	0,0	0,0
117		S	EG	MI	70	60	44	37	44	37	-	-	0,0	0,0
117		S	1.OG	MI	70	60	44	38	44	38	-	-	0,0	0,0
118	Trakehner Str. 3	SO	EG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	-0,1	-0,1
118		SO	1.OG	MI	70	60	48	42	48	42	-	-	0,0	0,0
119		SW	EG	MI	70	60	45	38	45	38	-	-	0,0	0,0
119		SW	1.OG	MI	70	60	47	41	47	41	-	-	0,0	0,0
120	Trakehner Str. 4	O	EG	MI	70	60	45	39	45	39	-	-	0,0	0,0
120		O	1.OG	MI	70	60	47	41	47	41	-	-	0,0	0,0
121		S	EG	MI	70	60	42	35	42	35	-	-	0,0	0,0
121		S	1.OG	MI	70	60	44	38	44	38	-	-	0,0	0,0
122	Trakehner Str. 5	SO	EG	MI	70	60	48	41	48	41	-	-	0,0	0,0
122		SO	1.OG	MI	70	60	49	43	49	43	-	-	0,0	0,0
123		SW	EG	MI	70	60	44	38	44	38	-	-	0,0	0,0
123		SW	1.OG	MI	70	60	47	41	47	41	-	-	0,0	0,0
124	Trakehner Str. 6	S	EG	MI	70	60	42	36	42	36	-	-	-0,2	-0,2
124		S	1.OG	MI	70	60	44	38	44	38	-	-	0,0	0,0
125		O	EG	MI	70	60	46	39	46	39	-	-	0,0	0,0
125		O	1.OG	MI	70	60	47	41	47	41	-	-	0,0	0,0
126		S	EG	MI	70	60	43	37	43	37	-	-	0,0	0,0
126		S	1.OG	MI	70	60	45	39	45	39	-	-	0,0	0,0
127	Trakehner Str. 7	SO	EG	MI	70	60	48	42	48	42	-	-	0,0	0,0
127		SO	1.OG	MI	70	60	50	43	50	43	-	-	0,0	0,0
128		SW	EG	MI	70	60	45	39	45	39	-	-	0,0	0,0
128		SW	1.OG	MI	70	60	48	41	48	41	-	-	0,0	0,0
129	Trakehner Str. 8	O	EG	MI	70	60	47	41	47	41	-	-	0,0	0,0
129		O	1.OG	MI	70	60	49	42	49	42	-	-	0,0	0,0
130		S	EG	MI	70	60	45	39	45	39	-	-	0,1	0,1
130		S	1.OG	MI	70	60	47	41	47	41	-	-	0,1	0,1
131	Trakehner Str. 9	SO	EG	MI	70	60	48	41	48	41	-	-	0,1	0,1
131		SO	1.OG	MI	70	60	49	43	50	43	-	-	0,1	0,1
132		SW	EG	MI	70	60	48	42	48	42	-	-	0,1	0,1
132		SW	1.OG	MI	70	60	49	43	50	43	-	-	0,1	0,1
133	Trakehner Str. 11	SW	EG	MI	70	60	49	42	49	42	-	-	0,0	0,0
133		SW	1.OG	MI	70	60	50	44	50	44	-	-	0,0	0,0
134	Trakehner Str. 13	SO	EG	MI	70	60	49	43	49	43	-	-	0,0	0,0
134		SO	1.OG	MI	70	60	51	45	51	45	-	-	0,0	0,0
135		SO	EG	MI	70	60	48	42	48	42	-	-	0,1	0,1
135		SO	1.OG	MI	70	60	51	44	51	44	-	-	0,1	0,1
136		SW	EG	MI	70	60	49	43	49	43	-	-	0,0	0,0
136		SW	1.OG	MI	70	60	51	45	51	45	-	-	0,0	0,0
137		NW	EG	MI	70	60	49	43	49	43	-	-	0,0	0,0
137		NW	1.OG	MI	70	60	51	45	51	45	-	-	0,0	0,0
138	Trakehner Str. 15	NO	EG	MI	70	60	50	44	50	44	-	-	0,0	0,0
138		NO	1.OG	MI	70	60	52	46	52	46	-	-	0,0	0,0
139		SO	EG	MI	70	60	46	40	46	40	-	-	0,1	0,1



Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr. Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
139	Trakehner Str. 15	SO	1.OG	MI	70	60	48	42	49	42	-	-	0,1	0,1
140		SW	EG	MI	70	60	40	33	40	34	-	-	0,6	0,5
140		SW	1.OG	MI	70	60	42	35	42	36	-	-	0,6	0,5
141	Zum Galgenknapp 4a	N	EG	WA	70	60	50	43	52	45	-	-	1,9	1,9
141		N	1.OG	WA	70	60	50	42	52	44	-	-	1,9	2,0
142	Zum Galgenknapp 4c	N	EG	WA	70	60	50	42	51	44	-	-	1,8	1,9
142		N	1.OG	WA	70	60	49	42	51	44	-	-	1,9	1,9
143	Zum Galgenknapp 10	N	EG	WA	70	60	49	41	51	43	-	-	2,3	2,4
143		N	1.OG	WA	70	60	49	41	51	44	-	-	2,5	2,6
144	Zum Galgenknapp 16	NW	EG	WA	70	60	51	43	52	45	-	-	1,9	1,9
144		NW	1.OG	WA	70	60	50	43	52	45	-	-	2,0	2,0
145	Zum Galgenknapp 28	NW	EG	WA	70	60	49	42	51	44	-	-	1,9	1,9
145		NW	1.OG	WA	70	60	49	42	51	44	-	-	2,0	1,9
145		NW	2.OG	WA	70	60	49	42	51	44	-	-	1,9	1,8
146	Zum Galgenknapp 32	NW	EG	WA	70	60	50	43	53	46	-	-	3,3	3,1
146		NW	1.OG	WA	70	60	50	43	53	46	-	-	3,1	2,8
147	Zum Galgenknapp 35	NW	EG	WA	70	60	46	39	46	40	-	-	0,3	0,2
147		NW	1.OG	WA	70	60	47	41	47	41	-	-	0,3	0,2
148		SW	EG	WA	70	60	44	37	47	40	-	-	3,1	2,8
148		SW	1.OG	WA	70	60	45	38	48	41	-	-	2,8	2,5
149	Zum Galgenknapp 37	NO	EG	WA	70	60	48	42	49	43	-	-	1,0	0,8
149		NO	1.OG	WA	70	60	50	44	51	45	-	-	0,8	0,6
150		NW	EG	WA	70	60	45	39	45	39	-	-	0,1	0,1
150		NW	1.OG	WA	70	60	47	41	47	41	-	-	0,1	0,1
151	Zum Galgenknapp 39	NO	EG	WA	70	60	51	44	51	45	-	-	0,5	0,3
151		NO	1.OG	WA	70	60	53	46	53	47	-	-	0,3	0,2
152		NW	EG	WA	70	60	48	42	48	42	-	-	0,0	0,0
152		NW	1.OG	WA	70	60	50	43	50	43	-	-	0,0	0,0
153		SW	EG	WA	70	60	47	40	48	41	-	-	1,7	1,4
153		SW	1.OG	WA	70	60	47	41	49	42	-	-	1,7	1,3
154	Zum Galgenknapp 41	NW	EG	WA	70	60	47	41	47	41	-	-	0,0	0,0
154		NW	1.OG	WA	70	60	51	44	51	44	-	-	0,0	0,0
155		SW	EG	WA	70	60	46	40	46	40	-	-	0,3	0,2
155		SW	1.OG	WA	70	60	48	42	48	42	-	-	0,3	0,3
156		NO	EG	WA	70	60	51	45	51	45	-	-	0,0	0,0
156		NO	1.OG	WA	70	60	53	47	53	47	-	-	0,0	0,0

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktenummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6-7	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
8-9	Prognose NF	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall tags/nachts
10-11	Prognose PF	Beurteilungspegel Prognose-Planfall tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes Prognose-Planfall tags/nachts
14-15	Diff. PNF/PPF	Differenz von Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall tags/nachts

--	--	--

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Schiene

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2b

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Milchweg 2	S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,7	0,4	0,4
1		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,4	0,4
2		W	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,4	0,4
2		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	2,0	0,4	0,4
3		O	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,2	0,2
3		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	2,0	0,5	0,5
4	Milchweg 4	S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,5	0,5	0,5
4		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,5	0,5
5		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,4	0,4
5		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,3	0,4	0,4
6		O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,3	0,3
6		O	1.OG	MI	70	60	61	62	62	62	-	1,7	0,5	0,5
7	Milchweg 6	O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,6	0,6
7		O	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,6	0,6
8		S	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,0	0,5	0,6
8		S	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,5	0,6	0,6
9		W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,5	0,2	0,2
9		W	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,1	0,1
10	Milchweg 6a	O	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,4	0,7	0,7
10		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,0	0,5	0,5
11		S	EG	MI	70	60	59	59	59	60	-	-	0,5	0,5
11		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,4	0,4
12		W	EG	MI	70	60	58	59	59	59	-	-	0,1	0,1
12		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
13	Milchweg 8	S	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,5	0,5
13		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,5	0,5	0,5
14		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
14		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,0	0,0
15		O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,7	0,7
15		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,7	0,7	0,7
16	Milchweg 8a	O	EG	MI	70	60	59	59	60	60	-	-	0,9	0,9
16		O	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,8	0,8	0,9
17		S	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,3	0,7	0,7
17		S	1.OG	MI	70	60	62	63	63	63	-	2,8	0,6	0,6
18		W	EG	MI	70	60	57	58	57	58	-	-	0,1	0,1
18		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
19	Milchweg 10	O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,6	0,6
19		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,7	0,5	0,6
20		S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,1	0,5	0,5
20		S	1.OG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,5	0,4	0,4
21		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	-0,1	-0,1
21		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,0	0,0
22	Milchweg 12	O	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,5	0,5	0,5
22		O	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	4,0	0,5	0,5
23		S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,4	0,4	0,4
23		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,3	0,4
24		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
24		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,8	0,0	0,0
25	Milchweg 14	S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,2	0,3	0,3
25		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,3	0,3
26		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
26		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
27		O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,5	0,5
27		O	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,4	0,5	0,5
28	Milchweg 16	SO	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,3	0,3



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Schiene

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2b

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
28	Milchweg 16	SO	1.OG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,2	0,3	0,3
29		SW	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,1	0,1
29		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,2	0,2
30	Milchweg 18	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,3	0,3
30		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,3	0,3
31		S	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,5	0,5
31		S	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,4	0,5	0,5
32	Milchweg 20	O	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,3	0,3
32		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,3	0,3
33		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,3	0,3
33		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,1	0,3	0,3
34		W	EG	MI	70	60	59	60	59	60	-	-	0,0	0,0
34		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	2,0	0,0	0,0
35	Milchweg 22	S	EG	MI	70	60	70	70	69	70	-	9,0	0,0	0,0
35		S	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,9	0,1	0,1
36		N	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	0,0	0,0
36		N	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,0	0,0
37	Moorweg 31	O	EG	WA	70	60	63	63	58	58	-	-	-4,9	-4,9
37		O	1.OG	WA	70	60	63	64	58	59	-	-	-5,0	-5,0
38		N	EG	WA	70	60	64	64	60	60	-	-	-4,0	-4,0
38		N	1.OG	WA	70	60	64	65	61	61	-	0,4	-3,7	-3,7
39	Moorweg 33	O	EG	WA	70	60	64	64	60	60	-	-	-3,7	-3,7
39		O	1.OG	WA	70	60	64	64	61	61	-	0,4	-3,4	-3,4
40		N	EG	WA	70	60	66	67	61	62	-	1,2	-5,0	-5,0
40		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,8	-4,8	-4,8
41		W	EG	WA	70	60	66	66	57	57	-	-	-9,1	-9,1
41		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-8,5	-8,5
42	Moorweg 33a	O	EG	WA	70	60	64	65	54	54	-	-	-10,3	-10,3
42		O	1.OG	WA	70	60	63	63	55	55	-	-	-8,0	-8,0
43		N	EG	WA	70	60	67	67	56	56	-	-	-10,7	-10,7
43		N	1.OG	WA	70	60	67	67	58	58	-	-	-9,6	-9,6
44		W	EG	WA	70	60	65	65	56	57	-	-	-8,7	-8,7
44		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-7,9	-7,9
45	Moorweg 35	W	EG	WA	70	60	65	65	62	62	-	1,6	-2,8	-2,8
45		W	1.OG	WA	70	60	65	66	63	63	-	2,6	-2,6	-2,6
46		O	EG	WA	70	60	62	63	54	54	-	-	-8,6	-8,6
46		O	1.OG	WA	70	60	63	63	56	56	-	-	-7,3	-7,2
47		N	EG	WA	70	60	67	67	60	61	-	0,2	-6,3	-6,2
47		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,5	-5,5	-5,5
48	Moorweg 51	NO	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,6	0,1	0,1
48		NO	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,1	0,1
49		NW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
49		NW	1.OG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,4	0,0	0,0
50		SW	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,1
50		SW	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,1	0,0	0,0
51	Moorweg 53	NW	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,2	0,2
51		NW	1.OG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,3	0,3	0,3
52		SW	EG	MI	70	60	60	61	60	60	-	-	-0,5	-0,5
52		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	-0,1	-0,1
53		NO	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,5	0,5
53		NO	1.OG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,5	0,5
54	Moorweg 60	W	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,1	0,1
54		W	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,8	0,3	0,3
55		S	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,6	0,0	0,0
55		S	1.OG	MI	70	60	74	73	74	74	3,3	13,3	0,3	0,4



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Schiene

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2b

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
56	Moorweg 60	O	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,3	0,2	0,2
56		O	1.OG	MI	70	60	71	71	72	72	1,1	11,1	0,5	0,5
57	Moorweg 62	O	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,5	0,5	0,5
57		O	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,2	0,7	0,7
58		N	EG	MI	70	60	59	59	59	60	-	-	0,1	0,1
58		N	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
59		W	EG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,3	0,4	0,4
59		W	1.OG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,4	0,4
60		S	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,2	0,4	0,5
60		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,2	0,7	0,7
61	Moorweg 64	O	EG	MI	70	60	66	67	67	67	-	6,8	0,7	0,7
61		O	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,3	0,8	0,8
62		N	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,1	0,1
62		N	1.OG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,2	0,2
63		W	EG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,2	0,5	0,5
63		W	1.OG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,6	0,5	0,5
64		S	EG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,7	0,7
64		S	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,6	0,8	0,8
65	Moorweg 64a	W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,0	0,0
65		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,2	0,2
66		S	EG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,6	0,5	0,5
66		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,3	0,7	0,7
67		O	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,5	0,8	0,8
67		O	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,2	1,0	1,1
68		N	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,2	0,2
68		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	59	-	-	0,1	0,1
69	Moorweg 66	O	EG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,8	1,0	1,1
69		O	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	6,0	1,0	1,0
70		N	EG	MI	70	60	56	56	56	56	-	-	0,1	0,1
70		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,1	0,1
71		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
71		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,2	0,2
72		S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,6	0,4	0,4
72		S	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,6	0,6	0,6
73	Moorweg 68	W	EG	WA	70	60	55	55	55	55	-	-	0,1	0,1
73		W	1.OG	WA	70	60	56	57	56	57	-	-	0,1	0,1
74		S	EG	WA	70	60	56	56	56	56	-	-	0,2	0,2
74		S	1.OG	WA	70	60	59	60	60	60	-	-	0,4	0,4
75		N	EG	WA	70	60	56	56	56	56	-	-	0,2	0,2
75		N	1.OG	WA	70	60	58	58	58	58	-	-	0,1	0,0
76	Moorweg 68a	SW	EG	MI	70	60	57	57	58	58	-	-	1,0	1,0
76		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,6	1,2	1,2
77		NO	EG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,3	0,3
77		NO	1.OG	MI	70	60	60	60	60	61	-	-	0,4	0,4
78	Moorweg 68b	SO	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,6	0,8	0,8
78		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,3	0,9	0,9
79		SW	EG	MI	70	60	57	57	58	58	-	-	1,4	1,4
79		SW	1.OG	MI	70	60	59	60	61	61	-	0,7	1,4	1,4
80		NO	EG	MI	70	60	56	57	57	57	-	-	0,3	0,3
80		NO	1.OG	MI	70	60	59	59	59	60	-	-	0,4	0,4
81	Moorweg 70	SO	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,5	1,1	1,1
81		SO	1.OG	MI	70	60	64	65	65	66	-	5,2	1,1	1,1
82		SW	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,8	0,8	0,9
82		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,9	0,9	0,9
83		NO	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	0,2	0,5	0,5



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

27.02.2023
4 / 7

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Schiene

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2b

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83	Moorweg 70	NO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,9	0,5	0,6
84	Moorweg 72a	SO	EG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,6	1,0	1,0
84		SO	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,9	1,0	1,0
85	Moorweg 74	O	EG	MI	70	60	63	63	64	65	-	4,2	1,2	1,2
85		O	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,9	1,1	1,2
86		S	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,7	1,3	1,3
86		S	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,6	1,2	1,3
87	Schorlemer Weg 1	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	0,2	0,3	0,3
87		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,5	0,5
88		SW	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,5	0,5
88		SW	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	5,0	0,7	0,7
89	Schorlemer Weg 1a	S	EG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,1	0,9	0,9
89		S	1.OG	MI	70	60	66	67	67	68	-	7,1	0,9	0,9
90		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
90		W	1.OG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,1	0,1	0,1
92	Schorlemer Weg 1b	S	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,7	0,9	0,9
92		S	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,5	1,0	1,0
93		O	EG	MI	70	60	66	67	67	68	-	7,0	0,9	0,9
93		O	1.OG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,7	1,3	1,3
94	Schorlemer Weg 3	W	EG	WA	70	60	61	62	62	62	-	1,7	0,6	0,7
94		W	1.OG	WA	70	60	63	64	64	64	-	3,5	0,4	0,4
95		S	EG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,3	0,7	0,7
95		S	1.OG	WA	70	60	68	68	69	69	-	8,5	1,0	1,0
96		O	EG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,7	0,7
96		O	1.OG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,7	1,1	1,1
97	Schorlemer Weg 5	O	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,5	0,9	0,9
97		O	1.OG	MI	70	60	66	66	68	68	-	7,2	1,2	1,2
98		W	EG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,2	0,7	0,7
98		W	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,0	0,7	0,7
99		S	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,8	0,8	0,8
99		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,4	1,1	1,1
100	Schorlemer Weg 6	W	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,2	0,3	0,3
100		W	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,4	0,5	0,5
101		S	EG	MI	70	60	70	70	71	71	-	10,1	0,3	0,3
101		S	1.OG	MI	70	60	71	71	72	72	1,4	11,4	0,6	0,6
102		O	EG	MI	70	60	68	68	68	69	-	8,1	0,3	0,3
102		O	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,5	0,6	0,7
103	Schorlemer Weg 7	S	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,6	0,6
103		S	1.OG	WA	70	60	69	69	70	70	-	9,7	1,0	1,0
104		O	EG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,6	0,6
104		O	1.OG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,3	0,9	0,9
105		W	EG	WA	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,7	0,8
105		W	1.OG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,2	0,9	0,9
106	Schorlemer Weg 9	S	EG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,6	0,5	0,5
106		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,4	0,8	0,9
107		O	EG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,5	0,4	0,4
107		O	1.OG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,9	0,7	0,7
108	Trakehner Str.10	O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,8	0,2	0,3
108		O	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,3	0,3	0,3
109		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,2	0,3
109		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,3	0,3
110		W	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	-	0,7	0,7
110		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,1	0,5	0,5
111	Trakehner Str.11a	NO	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,5	10,9	0,0	0,0
111		NO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,8	15,9	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Schiene

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2b

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
112	Trakehner Str.11a	SO	EG	MI	70	60	74	72	74	72	3,3	12,0	0,0	0,0
112		SO	1.OG	MI	70	60	79	79	79	79	8,9	18,8	0,0	0,0
113		SW	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,5	0,0	0,0
113		SW	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,4	14,4	0,0	0,0
114	Trakehner Str. 1	SO	EG	MI	70	60	58	59	59	59	-	-	0,3	0,3
114		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,4	0,5
115		SW	EG	MI	70	60	59	60	60	60	-	-	0,3	0,3
115		SW	1.OG	MI	70	60	61	61	61	62	-	1,1	0,4	0,4
116	Trakehner Str. 2	O	EG	MI	70	60	61	61	62	63	-	2,2	1,2	1,2
116		O	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,9	1,0	1,1
117		S	EG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,8	0,8	0,8
117		S	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,8	0,9	0,9
118	Trakehner Str. 3	SO	EG	MI	70	60	60	61	61	61	-	0,4	0,2	0,2
118		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,2	0,2
119		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	0,3	0,3	0,3
119		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,4	0,4
120	Trakehner Str. 4	O	EG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,3	0,9	0,9
120		O	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,5	0,8	0,8
121		S	EG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,9	0,7	0,7
121		S	1.OG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,7	0,7	0,7
122	Trakehner Str. 5	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,3	0,3
122		SO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	62	-	1,0	0,2	0,2
123		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	0,1	0,1	0,1
123		SW	1.OG	MI	70	60	61	62	62	62	-	1,5	0,2	0,2
124	Trakehner Str. 6	S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,7	0,7	0,7
124		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,7	0,6	0,6
125		O	EG	MI	70	60	62	63	63	63	-	2,5	0,4	0,4
125		O	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,5	0,6	0,6
126		S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,0	0,5	0,5
126		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,2	0,6	0,6
127	Trakehner Str. 7	SO	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,4	0,4
127		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,7	0,5	0,5
128		SW	EG	MI	70	60	62	63	63	63	-	2,6	0,6	0,6
128		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,6	0,5	0,5
129	Trakehner Str. 8	O	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,5	0,5
129		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,5	0,5
130		S	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,9	0,4	0,4
130		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,9	0,5	0,5
131	Trakehner Str. 9	SO	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,4	0,5	0,5
131		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,3	0,5	0,5
132		SW	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,3	0,3
132		SW	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,4	0,3	0,4
133	Trakehner Str. 11	SW	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,0	0,0	0,0
133		SW	1.OG	MI	70	60	67	68	67	68	-	7,0	0,0	0,0
134	Trakehner Str. 13	SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	2,0	11,7	0,0	0,0
134		SO	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,1	14,0	0,0	0,0
135		SO	EG	MI	70	60	74	73	74	73	3,1	12,8	0,0	0,0
135		SO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,1	15,0	0,0	0,0
136		SW	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,2	11,0	0,0	0,0
136		SW	1.OG	MI	70	60	74	74	74	74	3,3	13,3	0,0	0,0
137		NW	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,6	0,0	0,0
137		NW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,2	0,0	0,0
138	Trakehner Str. 15	NO	EG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
138		NO	1.OG	MI	70	60	70	71	70	71	-	10,0	0,0	0,0
139		SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,3	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm Schiene

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2b

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
139	Trakehner Str. 15	SO	1.OG	MI	70	60	73	73	73	73	2,8	12,8	0,0	0,0
140		SW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
140		SW	1.OG	MI	70	60	71	71	72	71	1,0	11,0	0,0	0,0
141	Zum Galgenknapp 4a	N	EG	WA	70	60	66	66	57	57	-	-	-9,3	-9,3
141		N	1.OG	WA	70	60	66	67	58	58	-	-	-8,7	-8,7
142	Zum Galgenknapp 4c	N	EG	WA	70	60	66	66	53	54	-	-	-12,9	-12,9
142		N	1.OG	WA	70	60	67	67	55	55	-	-	-11,5	-11,5
143	Zum Galgenknapp 10	N	EG	WA	70	60	67	67	53	53	-	-	-13,8	-13,8
143		N	1.OG	WA	70	60	67	67	55	55	-	-	-12,2	-12,2
144	Zum Galgenknapp 16	NW	EG	WA	70	60	68	68	55	55	-	-	-13,2	-13,2
144		NW	1.OG	WA	70	60	68	68	56	56	-	-	-12,2	-12,1
145	Zum Galgenknapp 28	NW	EG	WA	70	60	68	69	64	64	-	4,0	-4,2	-4,2
145		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	65	65	-	4,9	-3,9	-3,9
145		NW	2.OG	WA	70	60	70	70	66	66	-	5,7	-3,8	-3,8
146	Zum Galgenknapp 32	NW	EG	WA	70	60	68	69	67	67	-	6,9	-1,2	-1,3
146		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	68	68	-	7,8	-1,1	-1,1
147	Zum Galgenknapp 35	NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,8	11,0	0,0	0,0
147		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,2	12,3	0,0	0,0
148		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,3	-0,2	-0,2
148		SW	1.OG	WA	70	60	70	70	70	70	-	9,4	-0,1	-0,1
149	Zum Galgenknapp 37	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,6	0,0	0,0
149		NO	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,0	0,0
150		NW	EG	WA	70	60	72	72	72	72	1,1	11,3	0,0	0,0
150		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,4	12,5	0,0	0,0
151	Zum Galgenknapp 39	NO	EG	WA	70	60	66	67	66	67	-	6,1	0,0	0,0
151		NO	1.OG	WA	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
152		NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,7	0,0	0,0
152		NW	1.OG	WA	70	60	72	72	72	72	1,7	11,9	0,0	0,0
153		SW	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,0	0,0
153		SW	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
154	Zum Galgenknapp 41	NW	EG	WA	70	60	71	72	71	72	1,0	11,1	0,0	0,0
154		NW	1.OG	WA	70	60	74	74	74	74	3,8	13,9	0,0	0,0
155		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,0	0,0
155		SW	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,7	10,8	0,0	0,0
156		NO	EG	WA	70	60	65	65	65	65	-	4,4	0,0	0,0
156		NO	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,4	10,6	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Gesamtverkehrslärm (Straße/Schiene)
Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2c

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktenummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6-7	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
8-9	Prognose NF	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall tags/nachts
10-11	Prognose PF	Beurteilungspegel Prognose-Planfall tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes Prognose-Planfall tags/nachts
14-15	Diff. PNF/PPF	Differenz von Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall tags/nachts



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

27.02.2023
1 / 7

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Gesamtverkehrslärm (Straße/Schiene)

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2c

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Milchweg 2	S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,3	0,4
1		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,4	0,4
2		W	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,3	0,3
2		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,0	0,4	0,4
3		O	EG	MI	70	60	61	60	61	60	-	-	0,2	0,3
3		O	1.OG	MI	70	60	63	62	63	63	-	2,1	0,4	0,5
4	Milchweg 4	S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,5	0,4	0,4
4		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,5	0,5
5		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,4	0,4
5		W	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,3	0,4	0,4
6		O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,2	0,2
6		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,5	0,5
7	Milchweg 6	O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,5	0,5
7		O	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,6	0,6
8		S	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,0	0,5	0,5
8		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,5	0,5	0,5
9		W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,5	0,2	0,2
9		W	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,1	0,1
10	Milchweg 6a	O	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,4	0,7	0,7
10		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,0	0,5	0,5
11		S	EG	MI	70	60	59	59	59	60	-	-	0,5	0,5
11		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,4	0,4
12		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
12		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
13	Milchweg 8	S	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,5	0,5
13		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,5	0,5	0,5
14		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
14		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,0	0,0
15		O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,8	0,8
15		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,8	0,7	0,7
16	Milchweg 8a	O	EG	MI	70	60	59	59	60	60	-	-	0,8	0,8
16		O	1.OG	MI	70	60	60	61	61	61	-	0,8	0,7	0,8
17		S	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,3	0,6	0,6
17		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,6	0,6
18		W	EG	MI	70	60	57	58	57	58	-	-	0,1	0,1
18		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
19	Milchweg 10	O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,5	0,5
19		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,7	0,5	0,5
20		S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,1	0,5	0,5
20		S	1.OG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,5	0,5	0,5
21		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
21		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,0	0,0
22	Milchweg 12	O	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,5	0,5	0,5
22		O	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	4,0	0,5	0,5
23		S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,4	0,4	0,4
23		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,3	0,4
24		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
24		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,8	0,0	0,0
25	Milchweg 14	S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,2	0,3	0,3
25		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,3	0,3
26		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
26		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
27		O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,5	0,5
27		O	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,4	0,5	0,5
28	Milchweg 16	SO	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,2	0,2



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

27.02.2023
2 / 7

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Gesamtverkehrslärm (Straße/Schiene)

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2c

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
28	Milchweg 16	SO	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,2	0,2	0,2
29		SW	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,1	0,1
29		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,2	0,2
30	Milchweg 18	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,3	0,3
30		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,3	0,3
31		S	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,5	0,5
31		S	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,4	0,5	0,5
32	Milchweg 20	O	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,3	0,3
32		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,3	0,4
33		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,3	0,3
33		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,1	0,3	0,3
34		W	EG	MI	70	60	59	60	59	60	-	-	0,0	0,0
34		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	2,0	0,0	0,0
35	Milchweg 22	S	EG	MI	70	60	69	70	69	70	-	9,0	0,0	0,0
35		S	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,9	0,0	0,0
36		N	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	0,0	0,0
36		N	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,0	0,0
37	Moorweg 31	O	EG	WA	70	60	63	63	60	59	-	-	-3,3	-4,6
37		O	1.OG	WA	70	60	64	64	61	59	-	-	-3,4	-4,7
38		N	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,4	-3,9
38		N	1.OG	WA	70	60	65	65	61	61	-	0,5	-3,2	-3,6
39	Moorweg 33	O	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,0	-3,6
39		O	1.OG	WA	70	60	64	64	62	61	-	0,5	-2,8	-3,3
40		N	EG	WA	70	60	66	67	62	62	-	1,3	-4,7	-4,9
40		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,8	-4,5	-4,7
41		W	EG	WA	70	60	66	66	57	57	-	-	-8,9	-9,0
41		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-8,4	-8,5
42	Moorweg 33a	O	EG	WA	70	60	64	65	55	55	-	-	-9,5	-10,2
42		O	1.OG	WA	70	60	63	63	56	55	-	-	-7,5	-7,9
43		N	EG	WA	70	60	67	67	57	56	-	-	-10,1	-10,6
43		N	1.OG	WA	70	60	67	67	58	58	-	-	-9,1	-9,5
44		W	EG	WA	70	60	65	65	56	57	-	-	-8,5	-8,6
44		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-7,7	-7,8
45	Moorweg 35	W	EG	WA	70	60	65	65	62	62	-	1,6	-2,7	-2,8
45		W	1.OG	WA	70	60	65	66	63	63	-	2,6	-2,6	-2,6
46		O	EG	WA	70	60	63	63	54	54	-	-	-8,4	-8,6
46		O	1.OG	WA	70	60	63	63	56	56	-	-	-7,1	-7,2
47		N	EG	WA	70	60	67	67	61	61	-	0,2	-6,1	-6,2
47		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,5	-5,4	-5,5
48	Moorweg 51	NO	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,6	0,1	0,1
48		NO	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,1	0,1
49		NW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
49		NW	1.OG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,4	0,0	0,0
50		SW	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
50		SW	1.OG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,1	0,0	0,0
51	Moorweg 53	NW	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,2	0,2
51		NW	1.OG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,3	0,2	0,2
52		SW	EG	MI	70	60	60	61	60	60	-	-	-0,4	-0,5
52		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	-0,1	-0,1
53		NO	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,5	0,5
53		NO	1.OG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,5	0,5
54	Moorweg 60	W	EG	MI	70	60	67	66	67	66	-	6,0	0,1	0,1
54		W	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,2	0,3
55		S	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,6	0,0	0,0
55		S	1.OG	MI	70	60	74	73	74	74	3,4	13,3	0,3	0,4



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

27.02.2023
3 / 7

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Gesamtverkehrslärm (Straße/Schiene)

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2c

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
56	Moorweg 60	O	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,3	0,2	0,2
56		O	1.OG	MI	70	60	71	71	72	72	1,1	11,1	0,5	0,5
57	Moorweg 62	O	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,5	0,5	0,5
57		O	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,2	0,7	0,7
58		N	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
58		N	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,1	0,1	0,1
59		W	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,3	0,4
59		W	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,4	0,4
60		S	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,2	0,4	0,5
60		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,2	0,7	0,7
61	Moorweg 64	O	EG	MI	70	60	66	67	67	67	-	6,9	0,8	0,8
61		O	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,4	0,8	0,8
62		N	EG	MI	70	60	59	59	60	59	-	-	0,1	0,1
62		N	1.OG	MI	70	60	60	59	60	59	-	-	0,1	0,2
63		W	EG	MI	70	60	65	64	65	65	-	4,3	0,4	0,5
63		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,4	0,5
64		S	EG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,7	0,7
64		S	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,6	0,8	0,8
65	Moorweg 64a	W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	4,0	0,1	0,1
65		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	5,0	0,2	0,2
66		S	EG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,6	0,6	0,6
66		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,3	0,7	0,8
67		O	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,5	0,8	0,9
67		O	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,3	1,1	1,1
68		N	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,2	0,2
68		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	59	-	-	0,1	0,1
69	Moorweg 66	O	EG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,8	1,0	1,0
69		O	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,9	1,0	1,0
70		N	EG	MI	70	60	57	56	57	56	-	-	0,1	0,1
70		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,1	0,1
71		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
71		W	1.OG	MI	70	60	60	60	61	60	-	-	0,2	0,2
72		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,6	0,4	0,4
72		S	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,5	0,5	0,6
73	Moorweg 68	W	EG	WA	70	60	56	55	56	55	-	-	0,1	0,1
73		W	1.OG	WA	70	60	58	57	58	57	-	-	0,1	0,1
74		S	EG	WA	70	60	56	56	56	56	-	-	0,2	0,2
74		S	1.OG	WA	70	60	60	60	60	60	-	-	0,4	0,4
75		N	EG	WA	70	60	57	56	57	57	-	-	0,1	0,2
75		N	1.OG	WA	70	60	59	58	59	58	-	-	0,0	0,0
76	Moorweg 68a	SW	EG	MI	70	60	58	57	58	58	-	-	0,9	1,0
76		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,7	1,1	1,2
77		NO	EG	MI	70	60	58	58	59	59	-	-	0,2	0,3
77		NO	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,1	0,3	0,4
78	Moorweg 68b	SO	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,6	0,8	0,8
78		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,3	0,9	0,9
79		SW	EG	MI	70	60	57	57	58	58	-	-	1,3	1,4
79		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,7	1,3	1,4
80		NO	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,3	0,3
80		NO	1.OG	MI	70	60	59	59	60	60	-	-	0,4	0,4
81	Moorweg 70	SO	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,4	1,1	1,1
81		SO	1.OG	MI	70	60	64	65	65	66	-	5,2	1,0	1,1
82		SW	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,8	0,8	0,9
82		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,9	0,9	0,9
83		NO	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,2	0,5	0,5



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

27.02.2023
4 / 7

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Gesamtverkehrslärm (Straße/Schiene)

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2c

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83	Moorweg 70	NO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	1,0	0,5	0,5
84	Moorweg 72a	SO	EG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,6	1,0	1,0
84		SO	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,9	1,0	1,0
85	Moorweg 74	O	EG	MI	70	60	63	63	64	65	-	4,2	1,2	1,2
85		O	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	5,0	1,1	1,2
86		S	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,7	1,3	1,3
86		S	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,6	1,2	1,3
87	Schorlemer Weg 1	SO	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,2	0,2	0,3
87		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,5	0,5
88		SW	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,5	0,5
88		SW	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,6	0,7
89	Schorlemer Weg 1a	S	EG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,1	0,9	0,9
89		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,9	0,9
90		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
90		W	1.OG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,1	0,1	0,1
92	Schorlemer Weg 1b	S	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,7	0,9	0,9
92		S	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,5	1,0	1,0
93		O	EG	MI	70	60	66	67	67	68	-	7,0	0,9	0,9
93		O	1.OG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,7	1,3	1,3
94	Schorlemer Weg 3	W	EG	WA	70	60	61	62	62	62	-	1,7	0,6	0,7
94		W	1.OG	WA	70	60	63	64	64	64	-	3,5	0,4	0,4
95		S	EG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,3	0,7	0,7
95		S	1.OG	WA	70	60	68	68	69	69	-	8,5	1,0	1,0
96		O	EG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,7	0,7
96		O	1.OG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,7	1,1	1,1
97	Schorlemer Weg 5	O	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,5	0,9	0,9
97		O	1.OG	MI	70	60	66	66	68	68	-	7,3	1,2	1,3
98		W	EG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,2	0,7	0,7
98		W	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,0	0,7	0,7
99		S	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,8	0,8	0,8
99		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,4	1,1	1,1
100	Schorlemer Weg 6	W	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,2	0,3	0,3
100		W	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,5	0,6	0,6
101		S	EG	MI	70	60	70	70	71	71	-	10,1	0,3	0,3
101		S	1.OG	MI	70	60	71	71	72	72	1,4	11,4	0,6	0,7
102		O	EG	MI	70	60	68	68	68	69	-	8,1	0,3	0,3
102		O	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,5	0,6	0,7
103	Schorlemer Weg 7	S	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,6	0,6
103		S	1.OG	WA	70	60	69	69	70	70	-	9,7	1,0	1,0
104		O	EG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,6	0,6
104		O	1.OG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,3	0,9	0,9
105		W	EG	WA	70	60	65	65	66	66	-	5,2	0,8	0,8
105		W	1.OG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,2	0,9	0,9
106	Schorlemer Weg 9	S	EG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,6	0,5	0,5
106		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,4	0,8	0,9
107		O	EG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,5	0,4	0,4
107		O	1.OG	MI	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,7	0,7
108	Trakehner Str.10	O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,2	0,3
108		O	1.OG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,3	0,3	0,3
109		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,2	0,3
109		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,3	0,3
110		W	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	-	0,7	0,7
110		W	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,1	0,5	0,5
111	Trakehner Str.11a	NO	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,5	11,0	0,0	0,0
111		NO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,9	15,9	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Gesamtverkehrslärm (Straße/Schiene)

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2c

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
112	Trakehner Str. 11a	SO	EG	MI	70	60	74	72	74	72	3,3	12,0	0,0	0,0
112		SO	1.OG	MI	70	60	79	79	79	79	8,9	18,8	0,0	0,0
113		SW	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,5	0,0	0,0
113		SW	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,4	14,4	0,0	0,0
114	Trakehner Str. 1	SO	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,3	0,3
114		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,4	0,5
115		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,3	0,3
115		SW	1.OG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,2	0,4	0,5
116	Trakehner Str. 2	O	EG	MI	70	60	61	61	62	63	-	2,2	1,1	1,2
116		O	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,9	1,0	1,1
117		S	EG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,8	0,8	0,8
117		S	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,9	0,9	0,9
118	Trakehner Str. 3	SO	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,2	0,2
118		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,2	0,2
119		SW	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,3	0,3	0,3
119		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,3	0,4
120	Trakehner Str. 4	O	EG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,3	0,8	0,9
120		O	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,5	0,8	0,8
121		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,9	0,7	0,7
121		S	1.OG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,7	0,7	0,7
122	Trakehner Str. 5	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,2	0,3
122		SO	1.OG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,1	0,2	0,2
123		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	0,1	0,1	0,1
123		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,2	0,2
124	Trakehner Str. 6	S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,8	0,7	0,7
124		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,7	0,6	0,6
125		O	EG	MI	70	60	62	63	63	63	-	2,5	0,4	0,4
125		O	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,5	0,6	0,6
126		S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,0	0,5	0,5
126		S	1.OG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,2	0,6	0,6
127	Trakehner Str. 7	SO	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,4	0,4
127		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,4	0,5
128		SW	EG	MI	70	60	62	63	63	63	-	2,6	0,6	0,6
128		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,6	0,5	0,5
129	Trakehner Str. 8	O	EG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,2	0,5	0,5
129		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,5	0,5
130		S	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,9	0,4	0,4
130		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,9	0,5	0,5
131	Trakehner Str. 9	SO	EG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,5	0,5	0,5
131		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,3	0,5	0,5
132		SW	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,3	0,3
132		SW	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,4	0,3	0,4
133	Trakehner Str. 11	SW	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,0	0,0	0,0
133		SW	1.OG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,1	0,0	0,0
134	Trakehner Str. 13	SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	2,0	11,7	0,0	0,0
134		SO	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,1	14,0	0,0	0,0
135		SO	EG	MI	70	60	74	73	74	73	3,1	12,8	0,0	0,0
135		SO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,1	15,0	0,0	0,0
136		SW	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,2	11,0	0,0	0,0
136		SW	1.OG	MI	70	60	74	74	74	74	3,3	13,3	0,0	0,0
137		NW	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,7	0,0	0,0
137		NW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
138	Trakehner Str. 15	NO	EG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
138		NO	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	-	10,0	0,0	0,0
139		SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,3	0,0	0,0



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

27.02.2023
6 / 7

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Gesamtverkehrslärm (Straße/Schiene)

Gegenüberstellung PNF zu PPF an Wohngebäuden
außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2c

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		Prognose NF Tag Nacht in dB(A)		Prognose PF Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Diff. PNF/PPF S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
139	Trakehner Str. 15	SO	1.OG	MI	70	60	73	73	73	73	2,8	12,8	0,0	0,0
140		SW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
140		SW	1.OG	MI	70	60	71	71	72	71	1,0	11,0	0,0	0,0
141	Zum Galgenknapp 4a	N	EG	WA	70	60	66	66	58	57	-	-	-8,1	-9,1
141		N	1.OG	WA	70	60	67	67	59	58	-	-	-7,8	-8,5
142	Zum Galgenknapp 4c	N	EG	WA	70	60	66	66	55	54	-	-	-10,8	-12,4
142		N	1.OG	WA	70	60	67	67	57	56	-	-	-10,0	-11,2
143	Zum Galgenknapp 10	N	EG	WA	70	60	67	67	55	54	-	-	-11,7	-13,3
143		N	1.OG	WA	70	60	67	67	56	55	-	-	-10,7	-11,9
144	Zum Galgenknapp 16	NW	EG	WA	70	60	68	68	57	55	-	-	-11,2	-12,8
144		NW	1.OG	WA	70	60	68	69	58	57	-	-	-10,8	-11,9
145	Zum Galgenknapp 28	NW	EG	WA	70	60	69	69	64	65	-	4,0	-4,1	-4,2
145		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	65	65	-	4,9	-3,8	-3,9
145		NW	2.OG	WA	70	60	70	70	66	66	-	5,8	-3,7	-3,7
146	Zum Galgenknapp 32	NW	EG	WA	70	60	69	69	67	67	-	7,0	-1,1	-1,2
146		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	68	68	-	7,8	-1,0	-1,1
147	Zum Galgenknapp 35	NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,8	11,0	0,0	0,0
147		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,2	12,3	0,0	0,0
148		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,3	-0,2	-0,2
148		SW	1.OG	WA	70	60	70	70	70	70	-	9,4	-0,1	-0,1
149	Zum Galgenknapp 37	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,6	0,0	0,0
149		NO	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,0	0,0
150		NW	EG	WA	70	60	72	72	72	72	1,1	11,3	0,0	0,0
150		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,4	12,5	0,0	0,0
151	Zum Galgenknapp 39	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
151		NO	1.OG	WA	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
152		NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,7	0,0	0,0
152		NW	1.OG	WA	70	60	72	72	72	72	1,7	11,9	0,0	0,0
153		SW	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,0	0,0
153		SW	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
154	Zum Galgenknapp 41	NW	EG	WA	70	60	71	72	71	72	1,0	11,1	0,0	0,0
154		NW	1.OG	WA	70	60	74	74	74	74	3,8	13,9	0,0	0,0
155		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,0	0,0
155		SW	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,7	10,8	0,0	0,0
156		NO	EG	WA	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
156		NO	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,6	0,0	0,0



Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktenummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6-7	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
8-9	PNF-Verkehr	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall tags/nachts
10-11	PPF-Sz. 1	Beurteilungspegel Prognose-Planfall Szenario A tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes Prognose-Planfall Szenario A tags/nachts
14-15	Differenz	Differenz von Prognose-Nullfall zu Prognose-Planfall Szenario A tags/nachts

--	--	--

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario A

Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Frontfassade -8 Reflexion)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2d

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF-Sz. 1 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Milchweg 2	S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,5	0,1	0,1
1		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,4	0,1	0,1
2		W	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,1	0,1
2		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,7	0,1	0,1
3		O	EG	MI	70	60	61	60	61	60	-	-	0,0	0,0
3		O	1.OG	MI	70	60	63	62	63	62	-	1,7	0,0	0,1
4	Milchweg 4	S	EG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,1	0,1	0,1
4		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,1	0,1
5		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
5		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
6		O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,6	0,0	0,0
6		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,3	0,1	0,1
7	Milchweg 6	O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,1	0,1
7		O	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,6	0,2	0,2
8		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,2	0,2
8		S	1.OG	MI	70	60	65	66	65	66	-	5,2	0,1	0,1
9		W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	0,1	0,1
9		W	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,6	0,0	0,0
10	Milchweg 6a	O	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	-	0,3	0,3
10		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,6	0,2	0,2
11		S	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,2	0,2
11		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,5	0,1	0,1
12		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
12		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
13	Milchweg 8	S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,1	0,1
13		S	1.OG	MI	70	60	65	66	65	66	-	5,2	0,1	0,1
14		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
14		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,0	0,0
15		O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,7	0,2	0,2
15		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,2	0,2	0,2
16	Milchweg 8a	O	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,2	0,1
16		O	1.OG	MI	70	60	60	61	60	61	-	0,2	0,2	0,2
17		S	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,8	0,1	0,1
17		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,4	0,1	0,1
18		W	EG	MI	70	60	57	58	57	58	-	-	0,0	0,0
18		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
19	Milchweg 10	O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,2	0,2
19		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,4	0,1	0,1
20		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,7	0,1	0,1
20		S	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,1	0,1	0,1
21		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
21		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,0	0,0
22	Milchweg 12	O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,2	0,2
22		O	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,6	0,2	0,2
23		S	EG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,2	0,1	0,1
23		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,1	0,1
24		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
24		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,8	0,0	0,0
25	Milchweg 14	S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,9	0,0	0,0
25		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
26		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
26		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
27		O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,5	0,1	0,1
27		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	2,0	0,1	0,1
28	Milchweg 16	SO	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,1	0,1



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario A

Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Frontfassade -8 Reflexion)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2d

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF-Sz. 1 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
28	Milchweg 16	SO	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,0	0,0	0,0
29		SW	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
29		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,0	0,0
30	Milchweg 18	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
30		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	5,0	0,1	0,1
31		S	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,5	0,1	0,1
31		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,1	0,1
32	Milchweg 20	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,0	0,0
32		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,1	0,1
33		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,6	0,0	0,0
33		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,0	0,0
34		W	EG	MI	70	60	59	60	59	60	-	-	0,0	0,0
34		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
35	Milchweg 22	S	EG	MI	70	60	69	70	69	70	-	9,0	0,0	0,0
35		S	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,9	0,0	0,0
36		N	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	0,0	0,0
36		N	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,0	0,0
37	Moorweg 31	O	EG	WA	70	60	63	63	60	58	-	-	-3,3	-4,7
37		O	1.OG	WA	70	60	64	64	60	59	-	-	-3,5	-4,8
38		N	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,5	-4,0
38		N	1.OG	WA	70	60	65	65	61	61	-	0,3	-3,4	-3,8
39	Moorweg 33	O	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,3	-3,9
39		O	1.OG	WA	70	60	64	64	61	61	-	-	-3,2	-3,8
40		N	EG	WA	70	60	66	67	61	61	-	0,9	-5,0	-5,2
40		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,4	-4,9	-5,2
41		W	EG	WA	70	60	66	66	57	57	-	-	-9,1	-9,2
41		W	1.OG	WA	70	60	66	66	57	58	-	-	-8,6	-8,7
42	Moorweg 33a	O	EG	WA	70	60	64	65	53	53	-	-	-11,1	-12,1
42		O	1.OG	WA	70	60	63	63	54	54	-	-	-9,3	-9,8
43		N	EG	WA	70	60	67	67	56	56	-	-	-10,3	-10,9
43		N	1.OG	WA	70	60	67	67	58	57	-	-	-9,6	-10,0
44		W	EG	WA	70	60	65	65	56	56	-	-	-8,6	-8,8
44		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-7,9	-8,0
45	Moorweg 35	W	EG	WA	70	60	65	65	62	62	-	1,6	-2,8	-2,8
45		W	1.OG	WA	70	60	65	66	63	63	-	2,6	-2,6	-2,6
46		O	EG	WA	70	60	63	63	54	54	-	-	-8,6	-8,7
46		O	1.OG	WA	70	60	63	63	56	56	-	-	-7,5	-7,7
47		N	EG	WA	70	60	67	67	61	61	-	0,2	-6,1	-6,2
47		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,4	-5,5	-5,6
48	Moorweg 51	NO	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,6	0,1	0,1
48		NO	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,1	0,1
49		NW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
49		NW	1.OG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,4	0,0	0,0
50		SW	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
50		SW	1.OG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,1	0,0	0,0
51	Moorweg 53	NW	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,5	-0,2	-0,2
51		NW	1.OG	MI	70	60	67	68	67	67	-	7,0	-0,1	-0,1
52		SW	EG	MI	70	60	60	61	60	60	-	-	-0,5	-0,5
52		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	-0,1	-0,1
53		NO	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,5	-0,4	-0,4
53		NO	1.OG	MI	70	60	67	67	66	67	-	6,1	-0,4	-0,4
54	Moorweg 60	W	EG	MI	70	60	67	66	67	66	-	5,9	0,0	0,0
54		W	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,7	0,1	0,1
55		S	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,6	0,0	0,0
55		S	1.OG	MI	70	60	74	73	74	74	3,1	13,1	0,1	0,1



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario A

Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Frontfassade -8 Reflexion)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2d

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF-Sz. 1 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
56	Moorweg 60	O	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,1	0,0	0,0
56		O	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,7	10,7	0,1	0,1
57	Moorweg 62	O	EG	MI	70	60	68	68	68	69	-	8,1	0,1	0,1
57		O	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,7	0,1	0,2
58		N	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
58		N	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,1	0,0	0,0
59		W	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,1	0,1	0,1
59		W	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,2	0,1	0,1
60		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,8	0,1	0,1
60		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,7	0,2	0,2
61	Moorweg 64	O	EG	MI	70	60	66	67	67	67	-	6,2	0,1	0,1
61		O	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,7	0,1	0,1
62		N	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,1	0,1
62		N	1.OG	MI	70	60	60	59	60	59	-	-	0,1	0,1
63		W	EG	MI	70	60	65	64	65	64	-	4,0	0,1	0,1
63		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,3	0,1	0,1
64		S	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,1	0,1
64		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,9	0,1	0,1
65	Moorweg 64a	W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,9	0,0	0,0
65		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,1	0,1
66		S	EG	MI	70	60	68	69	68	69	-	8,1	0,1	0,1
66		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,7	0,1	0,1
67		O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,8	0,1	0,1
67		O	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,3	0,1	0,1
68		N	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,0	0,0
68		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,0	0,0
69	Moorweg 66	O	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,9	0,2	0,2
69		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,0	0,1	0,1
70		N	EG	MI	70	60	57	56	57	56	-	-	0,0	0,0
70		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,0	0,0
71		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
71		W	1.OG	MI	70	60	60	60	61	60	-	-	0,1	0,1
72		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	0,0	0,0
72		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,1	0,1
73	Moorweg 68	W	EG	WA	70	60	56	55	56	55	-	-	0,0	0,0
73		W	1.OG	WA	70	60	58	57	58	57	-	-	0,0	0,0
74		S	EG	WA	70	60	56	56	56	56	-	-	0,0	0,0
74		S	1.OG	WA	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
75		N	EG	WA	70	60	57	56	57	57	-	-	0,1	0,1
75		N	1.OG	WA	70	60	59	58	59	58	-	-	0,0	0,0
76	Moorweg 68a	SW	EG	MI	70	60	58	57	57	57	-	-	-0,1	-0,1
76		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
77		NO	EG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,0	0,0
77		NO	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
78	Moorweg 68b	SO	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,9	0,0	0,0
78		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	0,0	0,0
79		SW	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,0	0,0
79		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
80		NO	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,0	0,0
80		NO	1.OG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
81	Moorweg 70	SO	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
81		SO	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,1	0,0	0,0
82		SW	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	1,0	0,0	0,0
82		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	63	64	-	3,0	0,0	0,0
83		NO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario A

Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Frontfassade -8 Reflexion)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2d

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF-Sz. 1 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83	Moorweg 70	NO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,0	0,0
84	Moorweg 72a	SO	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,6	0,1	0,1
84		SO	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,1	0,1
85	Moorweg 74	O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,1	0,1
85		O	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,1	0,1
86		S	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,4	0,0	0,0
86		S	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	0,0	0,0
87	Schorlemer Weg 1	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	-	0,1	0,1
87		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,1	0,1
88		SW	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,5	-0,1	-0,1
88		SW	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,3	0,0	0,0
89	Schorlemer Weg 1a	S	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,2	0,0	0,0
89		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,3	0,0	0,0
90		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
90		W	1.OG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,0	0,0	0,0
92	Schorlemer Weg 1b	S	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,7	0,0	0,0
92		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,0	0,0
93		O	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,1	0,0	0,0
93		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,0	0,0
94	Schorlemer Weg 3	W	EG	WA	70	60	61	62	62	62	-	1,4	0,3	0,3
94		W	1.OG	WA	70	60	63	64	64	64	-	3,2	0,1	0,1
95		S	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,6	0,0	0,0
95		S	1.OG	WA	70	60	68	68	68	68	-	7,5	0,0	0,0
96		O	EG	WA	70	60	66	66	66	66	-	5,7	-0,1	-0,1
96		O	1.OG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,5	-0,1	-0,1
97	Schorlemer Weg 5	O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,0	0,0
97		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,0	0,0	0,0
98		W	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,6	0,1	0,1
98		W	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,3	0,0	0,0
99		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
99		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,3	0,0	0,0
100	Schorlemer Weg 6	W	EG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,0	0,1	0,1
100		W	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,2	0,3	0,3
101		S	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,8	0,0	0,0
101		S	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,8	0,1	0,1
102		O	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,7	0,0	0,0
102		O	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,8	-0,1	-0,1
103	Schorlemer Weg 7	S	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,2	-0,1	-0,1
103		S	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,6	-0,1	-0,1
104		O	EG	WA	70	60	66	66	66	66	-	5,8	0,0	0,0
104		O	1.OG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,3	-0,1	-0,1
105		W	EG	WA	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,1	0,1
105		W	1.OG	WA	70	60	66	66	66	66	-	5,3	0,0	0,0
106	Schorlemer Weg 9	S	EG	MI	70	60	68	69	68	69	-	8,1	0,0	0,0
106		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
107		O	EG	MI	70	60	67	68	67	68	-	7,1	0,0	0,0
107		O	1.OG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,2	-0,1	-0,1
108	Trakehner Str.10	O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,0	0,0
108		O	1.OG	MI	70	60	67	68	67	67	-	7,0	0,0	0,0
109		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,7	0,0	0,0
109		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,2	0,0	0,0
110		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
110		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,6	0,0	0,0
111	Trakehner Str.11a	NO	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,5	11,0	0,0	0,0
111		NO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,9	15,9	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario A

Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Frontfassade -8 Reflexion)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2d

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF-Sz. 1 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
112	Trakehner Str. 11a	SO	EG	MI	70	60	74	72	74	72	3,3	12,0	0,0	0,0
112		SO	1.OG	MI	70	60	79	79	79	79	8,9	18,8	0,0	0,0
113		SW	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,5	0,0	0,0
113		SW	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,4	14,4	0,0	0,0
114	Trakehner Str. 1	SO	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
114		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,4	0,0	0,0
115		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
115		SW	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,7	0,0	0,0
116	Trakehner Str. 2	O	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	1,0	0,0	0,0
116		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
117		S	EG	MI	70	60	63	64	63	64	-	3,0	0,0	0,0
117		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,0	0,0
118	Trakehner Str. 3	SO	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,3	0,0	0,0
118		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,7	0,0	0,0
119		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
119		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
120	Trakehner Str. 4	O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
120		O	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,7	0,0	0,0
121		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,3	0,0	0,0
121		S	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,0	0,0	0,0
122	Trakehner Str. 5	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
122		SO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,9	0,1	0,1
123		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
123		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,3	0,0	0,0
124	Trakehner Str. 6	S	EG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,0	0,0	-0,1
124		S	1.OG	MI	70	60	65	66	65	66	-	5,1	-0,1	-0,1
125		O	EG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,1	-0,1	-0,1
125		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,0	0,0
126		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	-0,1	-0,1
126		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,0	0,0
127	Trakehner Str. 7	SO	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,4	0,0	0,0
127		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
128		SW	EG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,0	0,0	0,0
128		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	63	64	-	3,1	0,0	0,0
129	Trakehner Str. 8	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,6	-0,1	-0,1
129		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,3	-0,1	-0,1
130		S	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,0	0,0
130		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,4	-0,1	-0,1
131	Trakehner Str. 9	SO	EG	MI	70	60	63	64	63	63	-	3,0	0,0	0,0
131		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,0	0,0
132		SW	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,4	0,0	0,0
132		SW	1.OG	MI	70	60	65	66	65	66	-	5,1	0,0	0,0
133	Trakehner Str. 11	SW	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,0	0,0	0,0
133		SW	1.OG	MI	70	60	68	68	67	68	-	7,1	0,0	0,0
134	Trakehner Str. 13	SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	2,0	11,7	0,0	0,0
134		SO	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,1	14,0	0,0	0,0
135		SO	EG	MI	70	60	74	73	74	73	3,1	12,8	0,0	0,0
135		SO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,1	15,0	0,0	0,0
136		SW	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,2	11,0	0,0	0,0
136		SW	1.OG	MI	70	60	74	74	74	74	3,3	13,3	0,0	0,0
137		NW	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,7	0,0	0,0
137		NW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
138	Trakehner Str. 15	NO	EG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
138		NO	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	-	10,0	0,0	0,0
139		SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,3	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario A

Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Frontfassade -8 Reflexion)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2d

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF-Sz. 1 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
139	Trakehner Str. 15	SO	1.OG	MI	70	60	73	73	73	73	2,8	12,7	0,0	0,0
140		SW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,4	0,0	0,0
140		SW	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,9	0,0	0,0
141	Zum Galgenknapp 4a	N	EG	WA	70	60	66	66	57	56	-	-	-9,2	-10,4
141		N	1.OG	WA	70	60	67	67	58	57	-	-	-8,7	-9,7
142	Zum Galgenknapp 4c	N	EG	WA	70	60	66	66	55	54	-	-	-10,8	-12,4
142		N	1.OG	WA	70	60	67	67	56	55	-	-	-10,2	-11,4
143	Zum Galgenknapp 10	N	EG	WA	70	60	67	67	55	53	-	-	-11,8	-13,4
143		N	1.OG	WA	70	60	67	67	56	55	-	-	-10,9	-12,0
144	Zum Galgenknapp 16	NW	EG	WA	70	60	68	68	57	56	-	-	-10,6	-11,9
144		NW	1.OG	WA	70	60	68	69	58	57	-	-	-10,2	-11,1
145	Zum Galgenknapp 28	NW	EG	WA	70	60	69	69	65	65	-	4,1	-4,0	-4,1
145		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	65	66	-	5,1	-3,6	-3,7
145		NW	2.OG	WA	70	60	70	70	66	67	-	6,0	-3,4	-3,5
146	Zum Galgenknapp 32	NW	EG	WA	70	60	69	69	67	67	-	7,0	-1,1	-1,2
146		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	68	68	-	7,9	-1,0	-1,1
147	Zum Galgenknapp 35	NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,8	10,9	0,0	0,0
147		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,2	12,3	0,0	0,0
148		SW	EG	WA	70	60	69	69	68	69	-	8,2	-0,3	-0,3
148		SW	1.OG	WA	70	60	70	70	70	70	-	9,3	-0,2	-0,2
149	Zum Galgenknapp 37	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,6	0,0	0,0
149		NO	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,0	0,0
150		NW	EG	WA	70	60	72	72	72	72	1,1	11,3	0,0	0,0
150		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,4	12,5	0,0	0,0
151	Zum Galgenknapp 39	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
151		NO	1.OG	WA	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
152		NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,7	0,0	0,0
152		NW	1.OG	WA	70	60	72	72	72	72	1,7	11,9	0,0	0,0
153		SW	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,0	0,0
153		SW	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
154	Zum Galgenknapp 41	NW	EG	WA	70	60	71	72	71	72	1,0	11,1	0,0	0,0
154		NW	1.OG	WA	70	60	74	74	74	74	3,8	13,9	0,0	0,0
155		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,0	0,0
155		SW	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,7	10,8	0,0	0,0
156		NO	EG	WA	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
156		NO	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,6	0,0	0,0



Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktenummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6-7	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
8-9	PNF-Verkehr	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall tags/nachts
10-11	PPF- Sz. 2	Beurteilungspegel Prognose-Planfall mit Szenario B tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes Prognose-Planfall Szenario B tags/nachts
14-15	Differenz	Differenz von Prognose-Planfall zu Prognose-Planfall Szenario B tags/nachts

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario B
Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Normalfassade)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2e

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 2 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Milchweg 2	S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,4	0,4
1		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,4	0,4
2		W	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,3	0,3
2		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,0	0,4	0,4
3		O	EG	MI	70	60	61	60	61	60	-	-	0,2	0,3
3		O	1.OG	MI	70	60	63	62	63	63	-	2,2	0,4	0,5
4	Milchweg 4	S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,5	0,5	0,5
4		S	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,2	0,5	0,5
5		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,4	0,4
5		W	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,3	0,4	0,4
6		O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,3	0,3
6		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,5	0,6
7	Milchweg 6	O	EG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,0	0,6	0,6
7		O	1.OG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,0	0,6	0,6
8		S	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,5	0,6
8		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,6	0,5	0,5
9		W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,5	0,2	0,2
9		W	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,1	0,1
10	Milchweg 6a	O	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,5	0,7	0,7
10		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	63	-	2,1	0,6	0,6
11		S	EG	MI	70	60	59	59	60	60	-	-	0,6	0,6
11		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,4	0,4
12		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
12		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
13	Milchweg 8	S	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,5	0,5
13		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,6	0,5	0,5
14		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
14		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,0	0,0
15		O	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,3	0,8	0,8
15		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,8	0,7	0,8
16	Milchweg 8a	O	EG	MI	70	60	59	59	60	60	-	-	0,8	0,8
16		O	1.OG	MI	70	60	60	61	61	61	-	0,8	0,8	0,8
17		S	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,3	0,7	0,7
17		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,6	0,6
18		W	EG	MI	70	60	57	58	57	58	-	-	0,1	0,1
18		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
19	Milchweg 10	O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,6	0,6
19		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,7	0,5	0,5
20		S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,1	0,5	0,5
20		S	1.OG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,5	0,5	0,5
21		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
21		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,0	0,0
22	Milchweg 12	O	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,5	0,5	0,6
22		O	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	4,0	0,6	0,6
23		S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,5	0,4	0,4
23		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	5,0	0,4	0,4
24		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
24		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,8	0,0	0,0
25	Milchweg 14	S	EG	MI	70	60	64	64	64	65	-	4,2	0,3	0,3
25		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,3	0,3
26		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
26		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
27		O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,5	0,5
27		O	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,5	0,5	0,5
28	Milchweg 16	SO	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,2	0,2



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario B
Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Normalfassade)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2e

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 2 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
28	Milchweg 16	SO	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,2	0,2	0,2
29		SW	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,1	0,1
29		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,2	0,2
30	Milchweg 18	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,3	0,3
30		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,3	0,3
31		S	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,5	0,5
31		S	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,4	0,5	0,5
32	Milchweg 20	O	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,3	0,3
32		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,4	0,4
33		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,3	0,3
33		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,1	0,3	0,3
34		W	EG	MI	70	60	59	60	59	60	-	-	0,0	0,0
34		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	2,0	0,0	0,0
35	Milchweg 22	S	EG	MI	70	60	69	70	69	70	-	9,0	0,0	0,0
35		S	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,9	0,0	0,0
36		N	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	0,0	0,0
36		N	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,0	0,0
37	Moorweg 31	O	EG	WA	70	60	63	63	60	59	-	-	-3,3	-4,6
37		O	1.OG	WA	70	60	64	64	60	59	-	-	-3,5	-4,8
38		N	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,4	-3,9
38		N	1.OG	WA	70	60	65	65	61	61	-	0,4	-3,3	-3,7
39	Moorweg 33	O	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,1	-3,7
39		O	1.OG	WA	70	60	64	64	61	61	-	0,3	-2,9	-3,5
40		N	EG	WA	70	60	66	67	62	62	-	1,2	-4,7	-4,9
40		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,7	-4,6	-4,8
41		W	EG	WA	70	60	66	66	57	57	-	-	-8,9	-9,0
41		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-8,4	-8,5
42	Moorweg 33a	O	EG	WA	70	60	64	65	55	55	-	-	-9,1	-9,6
42		O	1.OG	WA	70	60	63	63	56	56	-	-	-7,1	-7,4
43		N	EG	WA	70	60	67	67	57	57	-	-	-9,8	-10,2
43		N	1.OG	WA	70	60	67	67	58	58	-	-	-8,9	-9,2
44		W	EG	WA	70	60	65	65	57	57	-	-	-8,5	-8,6
44		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-7,7	-7,8
45	Moorweg 35	W	EG	WA	70	60	65	65	62	62	-	1,6	-2,7	-2,8
45		W	1.OG	WA	70	60	65	66	63	63	-	2,6	-2,6	-2,6
46		O	EG	WA	70	60	63	63	54	54	-	-	-8,3	-8,4
46		O	1.OG	WA	70	60	63	63	56	56	-	-	-7,1	-7,2
47		N	EG	WA	70	60	67	67	61	61	-	0,3	-6,0	-6,1
47		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,5	-5,3	-5,4
48	Moorweg 51	NO	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,6	0,1	0,1
48		NO	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,1	0,1
49		NW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
49		NW	1.OG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,4	0,0	0,0
50		SW	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
50		SW	1.OG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,1	0,0	0,0
51	Moorweg 53	NW	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,3	0,3
51		NW	1.OG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,3	0,3	0,3
52		SW	EG	MI	70	60	60	61	60	60	-	-	-0,4	-0,5
52		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	-0,1
53		NO	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,5	0,6
53		NO	1.OG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,6	0,6
54	Moorweg 60	W	EG	MI	70	60	67	66	67	66	-	6,0	0,1	0,1
54		W	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,3	0,3
55		S	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,7	0,1	0,1
55		S	1.OG	MI	70	60	74	73	74	74	3,4	13,4	0,3	0,4



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario B
Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Normalfassade)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2e

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 2 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
56	Moorweg 60	O	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,3	0,2	0,2
56		O	1.OG	MI	70	60	71	71	72	72	1,1	11,1	0,5	0,5
57	Moorweg 62	O	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,5	0,5	0,5
57		O	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,3	0,7	0,7
58		N	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
58		N	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,1	0,1	0,1
59		W	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,4	0,4
59		W	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,4	0,4
60		S	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,2	0,4	0,5
60		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,3	0,7	0,7
61	Moorweg 64	O	EG	MI	70	60	66	67	67	67	-	6,9	0,8	0,8
61		O	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,4	0,8	0,8
62		N	EG	MI	70	60	59	59	60	59	-	-	0,1	0,1
62		N	1.OG	MI	70	60	60	59	60	59	-	-	0,1	0,2
63		W	EG	MI	70	60	65	64	65	65	-	4,3	0,5	0,5
63		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,5	0,5
64		S	EG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,7	0,7
64		S	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,6	0,8	0,8
65	Moorweg 64a	W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	4,0	0,1	0,1
65		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	5,0	0,2	0,2
66		S	EG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,6	0,6	0,6
66		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,3	0,7	0,8
67		O	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,5	0,8	0,8
67		O	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,2	1,0	1,0
68		N	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,1	0,2
68		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	59	-	-	0,1	0,1
69	Moorweg 66	O	EG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,8	1,0	1,0
69		O	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,9	1,0	1,0
70		N	EG	MI	70	60	57	56	57	56	-	-	0,1	0,1
70		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,1	0,1
71		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
71		W	1.OG	MI	70	60	60	60	61	60	-	-	0,2	0,2
72		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,6	0,4	0,4
72		S	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,5	0,6	0,6
73	Moorweg 68	W	EG	WA	70	60	56	55	56	55	-	-	0,1	0,1
73		W	1.OG	WA	70	60	58	57	58	57	-	-	0,1	0,1
74		S	EG	WA	70	60	56	56	56	56	-	-	0,2	0,2
74		S	1.OG	WA	70	60	60	60	60	60	-	-	0,4	0,4
75		N	EG	WA	70	60	57	56	57	57	-	-	0,1	0,2
75		N	1.OG	WA	70	60	59	58	59	58	-	-	0,0	0,0
76	Moorweg 68a	SW	EG	MI	70	60	58	57	58	58	-	-	0,8	0,9
76		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,6	1,0	1,2
77		NO	EG	MI	70	60	58	58	59	59	-	-	0,2	0,3
77		NO	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,1	0,3	0,4
78	Moorweg 68b	SO	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,5	0,7	0,7
78		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,3	0,9	0,9
79		SW	EG	MI	70	60	57	57	58	58	-	-	1,2	1,3
79		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,6	1,3	1,3
80		NO	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,3	0,3
80		NO	1.OG	MI	70	60	59	59	60	60	-	-	0,3	0,4
81	Moorweg 70	SO	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,4	1,0	1,1
81		SO	1.OG	MI	70	60	64	65	65	66	-	5,1	1,0	1,0
82		SW	EG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,8	0,8	0,8
82		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,9	0,9	0,9
83		NO	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,2	0,4	0,5



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario B
Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Normalfassade)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2e

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 2 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83	Moorweg 70	NO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,9	0,5	0,5
84	Moorweg 72a	SO	EG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,5	0,9	1,0
84		SO	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,8	0,9	0,9
85	Moorweg 74	O	EG	MI	70	60	63	63	64	65	-	4,1	1,1	1,1
85		O	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,8	1,0	1,1
86		S	EG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,6	1,2	1,2
86		S	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,5	1,1	1,2
87	Schorlemer Weg 1	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	0,2	0,2	0,2
87		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,2	0,5	0,5
88		SW	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,0	0,4	0,4
88		SW	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,6	0,6
89	Schorlemer Weg 1a	S	EG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,0	0,8	0,8
89		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,9	0,9
90		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
90		W	1.OG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,1	0,1	0,1
92	Schorlemer Weg 1b	S	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,6	0,8	0,8
92		S	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,4	0,9	0,9
93		O	EG	MI	70	60	66	67	67	67	-	7,0	0,8	0,8
93		O	1.OG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,6	1,2	1,2
94	Schorlemer Weg 3	W	EG	WA	70	60	61	62	62	62	-	1,7	0,6	0,6
94		W	1.OG	WA	70	60	63	64	64	64	-	3,5	0,4	0,4
95		S	EG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,3	0,6	0,6
95		S	1.OG	WA	70	60	68	68	69	69	-	8,4	1,0	1,0
96		O	EG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,6	0,6
96		O	1.OG	WA	70	60	67	67	68	68	-	7,5	1,0	1,0
97	Schorlemer Weg 5	O	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,4	0,8	0,8
97		O	1.OG	MI	70	60	66	66	67	68	-	7,1	1,0	1,1
98		W	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,2	0,6	0,7
98		W	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	6,0	0,7	0,7
99		S	EG	MI	70	60	68	68	69	69	-	8,7	0,7	0,7
99		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,3	1,0	1,0
100	Schorlemer Weg 6	W	EG	MI	70	60	66	66	67	67	-	6,2	0,3	0,3
100		W	1.OG	MI	70	60	67	67	68	68	-	7,5	0,6	0,6
101		S	EG	MI	70	60	70	70	71	71	-	10,1	0,3	0,3
101		S	1.OG	MI	70	60	71	71	72	72	1,4	11,4	0,6	0,6
102		O	EG	MI	70	60	68	68	68	69	-	8,1	0,3	0,3
102		O	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,5	0,6	0,6
103	Schorlemer Weg 7	S	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,8	0,5	0,5
103		S	1.OG	WA	70	60	69	69	70	70	-	9,6	0,8	0,9
104		O	EG	WA	70	60	66	66	67	67	-	6,3	0,5	0,5
104		O	1.OG	WA	70	60	67	67	67	68	-	7,1	0,7	0,7
105		W	EG	WA	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,7	0,8
105		W	1.OG	WA	70	60	66	66	66	67	-	6,1	0,8	0,8
106	Schorlemer Weg 9	S	EG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,5	0,4	0,5
106		S	1.OG	MI	70	60	69	69	70	70	-	9,3	0,7	0,7
107		O	EG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,4	0,3	0,3
107		O	1.OG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,8	0,5	0,6
108	Trakehner Str.10	O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,8	0,2	0,2
108		O	1.OG	MI	70	60	67	68	68	68	-	7,2	0,2	0,2
109		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,9	0,2	0,2
109		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,2	0,2
110		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,5	0,6
110		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	2,0	0,3	0,4
111	Trakehner Str.11a	NO	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,5	11,0	0,0	0,0
111		NO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,9	15,9	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario B
Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Normalfassade)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2e

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 2 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
112	Trakehner Str.11a	SO	EG	MI	70	60	74	72	74	72	3,3	12,0	0,0	0,0
112		SO	1.OG	MI	70	60	79	79	79	79	8,9	18,8	0,0	0,0
113		SW	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,5	0,0	0,0
113		SW	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,4	14,4	0,0	0,0
114	Trakehner Str. 1	SO	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,2	0,3
114		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,4	0,4
115		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,2	0,2
115		SW	1.OG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,1	0,4	0,4
116	Trakehner Str. 2	O	EG	MI	70	60	61	61	62	63	-	2,1	1,0	1,1
116		O	1.OG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,8	0,9	0,9
117		S	EG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,8	0,7	0,7
117		S	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,7	0,8	0,8
118	Trakehner Str. 3	SO	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,2	0,2
118		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,2	0,2
119		SW	EG	MI	70	60	60	60	61	61	-	0,3	0,3	0,3
119		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,3	0,3
120	Trakehner Str. 4	O	EG	MI	70	60	62	62	63	63	-	2,3	0,8	0,8
120		O	1.OG	MI	70	60	63	63	64	64	-	3,4	0,7	0,7
121		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,9	0,6	0,6
121		S	1.OG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,6	0,6	0,6
122	Trakehner Str. 5	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,2	0,3
122		SO	1.OG	MI	70	60	61	61	62	62	-	1,1	0,2	0,2
123		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	61	-	0,1	0,1	0,1
123		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,2	0,2
124	Trakehner Str. 6	S	EG	MI	70	60	64	65	65	65	-	4,7	0,6	0,6
124		S	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,6	0,4	0,4
125		O	EG	MI	70	60	62	63	63	63	-	2,5	0,3	0,3
125		O	1.OG	MI	70	60	65	65	66	66	-	5,3	0,5	0,5
126		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,9	0,4	0,4
126		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,1	0,4	0,5
127	Trakehner Str. 7	SO	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,7	0,3	0,3
127		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,7	0,3	0,3
128		SW	EG	MI	70	60	62	63	63	63	-	2,5	0,4	0,4
128		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,5	0,4	0,4
129	Trakehner Str. 8	O	EG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,1	0,4	0,4
129		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,7	0,3	0,3
130		S	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,3	0,3
130		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,3	0,3
131	Trakehner Str. 9	SO	EG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,4	0,3	0,3
131		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	65	65	-	4,2	0,3	0,3
132		SW	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,2	0,2
132		SW	1.OG	MI	70	60	65	66	66	66	-	5,3	0,2	0,2
133	Trakehner Str. 11	SW	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,0	0,0	0,0
133		SW	1.OG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,1	0,0	0,0
134	Trakehner Str. 13	SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	2,0	11,7	0,0	0,0
134		SO	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,1	14,0	0,0	0,0
135		SO	EG	MI	70	60	74	73	74	73	3,1	12,8	0,0	0,0
135		SO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,1	15,0	0,0	0,0
136		SW	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,2	11,0	0,0	0,0
136		SW	1.OG	MI	70	60	74	74	74	74	3,3	13,3	0,0	0,0
137		NW	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,7	0,0	0,0
137		NW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
138	Trakehner Str. 15	NO	EG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
138		NO	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	-	10,0	0,0	0,0
139		SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,3	0,0	0,0



RP Schalltechnik, Molenseten 3 49086 Osnabrück

08.05.2023
6 / 7

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario B
Gegenüberstellung PNF zu PPF (SD/LSW-mit Reflexion/Normalfassade)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2e

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 2 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
139	Trakehner Str. 15	SO	1.OG	MI	70	60	73	73	73	73	2,8	12,8	0,0	0,0
140		SW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
140		SW	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	1,0	11,0	0,0	0,0
141	Zum Galgenknapp 4a	N	EG	WA	70	60	66	66	58	57	-	-	-8,0	-8,9
141		N	1.OG	WA	70	60	67	67	59	58	-	-	-7,7	-8,4
142	Zum Galgenknapp 4c	N	EG	WA	70	60	66	66	56	54	-	-	-10,7	-12,2
142		N	1.OG	WA	70	60	67	67	57	56	-	-	-9,9	-11,1
143	Zum Galgenknapp 10	N	EG	WA	70	60	67	67	55	54	-	-	-11,7	-13,3
143		N	1.OG	WA	70	60	67	67	56	55	-	-	-10,8	-11,9
144	Zum Galgenknapp 16	NW	EG	WA	70	60	68	68	57	56	-	-	-10,6	-11,9
144		NW	1.OG	WA	70	60	68	69	58	57	-	-	-10,1	-11,0
145	Zum Galgenknapp 28	NW	EG	WA	70	60	69	69	65	65	-	4,1	-4,0	-4,1
145		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	65	66	-	5,1	-3,6	-3,7
145		NW	2.OG	WA	70	60	70	70	66	67	-	6,1	-3,4	-3,4
146	Zum Galgenknapp 32	NW	EG	WA	70	60	69	69	68	68	-	7,2	-0,9	-1,0
146		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	68	69	-	8,1	-0,8	-0,9
147	Zum Galgenknapp 35	NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,8	11,0	0,0	0,0
147		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,2	12,3	0,0	0,0
148		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,3	-0,1	-0,1
148		SW	1.OG	WA	70	60	70	70	70	70	-	9,4	0,0	-0,1
149	Zum Galgenknapp 37	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,6	0,0	0,0
149		NO	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,0	0,0
150		NW	EG	WA	70	60	72	72	72	72	1,1	11,3	0,0	0,0
150		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,4	12,5	0,0	0,0
151	Zum Galgenknapp 39	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
151		NO	1.OG	WA	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
152		NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,7	0,0	0,0
152		NW	1.OG	WA	70	60	72	72	72	72	1,7	11,9	0,0	0,0
153		SW	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,0	0,0
153		SW	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
154	Zum Galgenknapp 41	NW	EG	WA	70	60	71	72	71	72	1,0	11,1	0,0	0,0
154		NW	1.OG	WA	70	60	74	74	74	74	3,8	13,9	0,0	0,0
155		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,0	0,0
155		SW	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,7	10,8	0,0	0,0
156		NO	EG	WA	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
156		NO	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,6	0,0	0,0



Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	Lfd.	Laufende Punktenummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	SW	Stockwerk
5	Nutz	Gebietsnutzung
6-7	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
8-9	PNF-Verkehr	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall tags/nachts
10-11	PPF- Sz. 3	Beurteilungspegel Prognose-Planfall mit Szenario C tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes Prognose-Planfall Szenario C tags/nachts
14-15	Differenz	Differenz von Prognose-Planfall zu Prognose-Planfall Szenario C tags/nachts

Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario C
Gegenüberstellung PNF zu PPF (FD/LSW-ohne Reflexion/Fassade -8dB)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2f

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 3 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Milchweg 2	S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	0,0	0,0
1		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,3	0,0	0,0
2		W	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,0	0,0
2		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,6	0,0	0,0
3		O	EG	MI	70	60	61	60	61	60	-	-	0,0	0,0
3		O	1.OG	MI	70	60	63	62	63	62	-	1,7	0,0	0,0
4	Milchweg 4	S	EG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,0	0,0	0,0
4		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,0	0,0
5		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	-0,1	-0,1
5		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,0	0,0
6		O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
6		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,3	0,0	0,0
7	Milchweg 6	O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,3	-0,1	-0,2
7		O	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	-0,1	-0,1
8		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
8		S	1.OG	MI	70	60	65	66	65	65	-	5,0	0,0	0,0
9		W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	0,1	0,1
9		W	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,6	0,0	0,0
10	Milchweg 6a	O	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
10		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
11		S	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
11		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,4	0,0	0,0
12		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
12		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
13	Milchweg 8	S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,7	0,0	0,0
13		S	1.OG	MI	70	60	65	66	65	66	-	5,1	0,0	0,0
14		W	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
14		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,8	0,0	0,0
15		O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,5	0,0	0,0
15		O	1.OG	MI	70	60	63	64	63	64	-	3,0	0,0	0,0
16	Milchweg 8a	O	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	-0,1	-0,1
16		O	1.OG	MI	70	60	60	61	60	60	-	-	-0,1	-0,1
17		S	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,6	-0,1	-0,1
17		S	1.OG	MI	70	60	63	63	62	63	-	2,2	-0,1	-0,1
18		W	EG	MI	70	60	57	58	57	58	-	-	0,0	0,0
18		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
19	Milchweg 10	O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,7	0,0	0,0
19		O	1.OG	MI	70	60	63	64	64	64	-	3,3	0,0	0,0
20		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,6	0,0	0,0
20		S	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,0	0,0	0,0
21		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
21		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,0	0,0
22	Milchweg 12	O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,0	0,0	0,0
22		O	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,5	0,1	0,1
23		S	EG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,1	0,0	0,0
23		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,6	0,0	0,0
24		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
24		W	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,8	0,0	0,0
25	Milchweg 14	S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	-0,1	-0,1
25		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
26		W	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
26		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
27		O	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,4	0,0	0,0
27		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	-0,1	-0,1
28	Milchweg 16	SO	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,9	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario C

Gegenüberstellung PNF zu PPF (FD/LSW-ohne Reflexion/Fassade -8dB)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2f

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 3 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
28	Milchweg 16	SO	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,0	0,0	0,0
29		SW	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
29		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,8	0,0	0,0
30	Milchweg 18	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
30		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	5,0	0,1	0,1
31		S	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,5	0,1	0,1
31		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,1	0,1
32	Milchweg 20	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,0	0,0
32		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,3	0,0	0,0
33		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
33		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,8	0,0	0,0
34		W	EG	MI	70	60	59	60	59	60	-	-	0,0	0,0
34		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
35	Milchweg 22	S	EG	MI	70	60	69	70	69	70	-	9,0	0,0	0,0
35		S	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,9	0,0	0,0
36		N	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	0,0	0,0
36		N	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,0	0,0
37	Moorweg 31	O	EG	WA	70	60	63	63	60	58	-	-	-3,3	-4,7
37		O	1.OG	WA	70	60	64	64	60	59	-	-	-3,6	-4,9
38		N	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,5	-4,0
38		N	1.OG	WA	70	60	65	65	61	61	-	0,3	-3,4	-3,8
39	Moorweg 33	O	EG	WA	70	60	64	64	61	60	-	-	-3,4	-4,0
39		O	1.OG	WA	70	60	64	64	61	61	-	-	-3,2	-3,8
40		N	EG	WA	70	60	66	67	61	61	-	0,9	-5,0	-5,2
40		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,4	-4,9	-5,2
41		W	EG	WA	70	60	66	66	57	57	-	-	-9,1	-9,2
41		W	1.OG	WA	70	60	66	66	57	58	-	-	-8,6	-8,7
42	Moorweg 33a	O	EG	WA	70	60	64	65	53	52	-	-	-11,4	-12,4
42		O	1.OG	WA	70	60	63	63	54	53	-	-	-9,5	-10,2
43		N	EG	WA	70	60	67	67	56	56	-	-	-10,5	-11,0
43		N	1.OG	WA	70	60	67	67	57	57	-	-	-9,7	-10,1
44		W	EG	WA	70	60	65	65	56	56	-	-	-8,6	-8,8
44		W	1.OG	WA	70	60	66	66	58	58	-	-	-7,9	-8,0
45	Moorweg 35	W	EG	WA	70	60	65	65	62	62	-	1,6	-2,8	-2,8
45		W	1.OG	WA	70	60	65	66	63	63	-	2,6	-2,6	-2,6
46		O	EG	WA	70	60	63	63	54	54	-	-	-8,6	-8,8
46		O	1.OG	WA	70	60	63	63	55	56	-	-	-7,6	-7,7
47		N	EG	WA	70	60	67	67	61	61	-	0,2	-6,1	-6,2
47		N	1.OG	WA	70	60	67	67	62	62	-	1,4	-5,5	-5,6
48	Moorweg 51	NO	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,5	0,0	0,0
48		NO	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,0	0,0
49		NW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,5	0,0	0,0
49		NW	1.OG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,4	0,0	0,0
50		SW	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
50		SW	1.OG	MI	70	60	68	69	69	69	-	8,1	0,0	0,0
51	Moorweg 53	NW	EG	MI	70	60	66	66	65	65	-	5,0	-0,7	-0,7
51		NW	1.OG	MI	70	60	67	68	67	67	-	6,6	-0,5	-0,5
52		SW	EG	MI	70	60	60	61	60	60	-	-	-0,5	-0,5
52		SW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	-0,1	-0,1
53		NO	EG	MI	70	60	66	66	65	65	-	4,8	-1,1	-1,1
53		NO	1.OG	MI	70	60	67	67	66	66	-	5,5	-1,1	-1,1
54	Moorweg 60	W	EG	MI	70	60	67	66	67	66	-	5,8	0,0	0,0
54		W	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
55		S	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,8	10,6	0,0	0,0
55		S	1.OG	MI	70	60	74	73	74	73	3,0	13,0	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"

Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario C

Gegenüberstellung PNF zu PPF (FD/LSW-ohne Reflexion/Fassade -8dB)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2f

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 3 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
56	Moorweg 60	O	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,1	0,0	0,0
56		O	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,6	10,6	0,0	0,0
57	Moorweg 62	O	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
57		O	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
58		N	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
58		N	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,1	0,0	0,0
59		W	EG	MI	70	60	66	66	66	65	-	5,0	0,0	0,0
59		W	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,0	0,0	0,0
60		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,7	0,0	0,0
60		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
61	Moorweg 64	O	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,1	0,0	0,0
61		O	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,0	0,0
62		N	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
62		N	1.OG	MI	70	60	60	59	60	59	-	-	0,1	0,1
63		W	EG	MI	70	60	65	64	65	64	-	3,8	0,0	0,0
63		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,1	0,0	0,0
64		S	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,4	0,0	0,0
64		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,0	0,0
65	Moorweg 64a	W	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,9	0,0	0,0
65		W	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,0	0,0
66		S	EG	MI	70	60	68	69	68	69	-	8,0	0,0	0,0
66		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
67		O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,7	0,0	0,0
67		O	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,2	0,0	0,0
68		N	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,0	0,0
68		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,0	0,0
69	Moorweg 66	O	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,1	0,1
69		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,0	0,0
70		N	EG	MI	70	60	57	56	57	56	-	-	0,0	0,0
70		N	1.OG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,0	0,0
71		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
71		W	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
72		S	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	0,0	0,0
72		S	1.OG	MI	70	60	65	65	65	66	-	5,0	0,1	0,1
73	Moorweg 68	W	EG	WA	70	60	56	55	56	55	-	-	0,0	0,0
73		W	1.OG	WA	70	60	58	57	58	57	-	-	0,0	0,0
74		S	EG	WA	70	60	56	56	56	56	-	-	0,0	0,0
74		S	1.OG	WA	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
75		N	EG	WA	70	60	57	56	57	57	-	-	0,1	0,1
75		N	1.OG	WA	70	60	59	58	59	58	-	-	0,0	0,0
76	Moorweg 68a	SW	EG	MI	70	60	58	57	57	57	-	-	-0,1	-0,1
76		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
77		NO	EG	MI	70	60	58	58	58	58	-	-	0,0	0,0
77		NO	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
78	Moorweg 68b	SO	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,9	0,0	0,0
78		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	0,0	0,0
79		SW	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,0	0,0
79		SW	1.OG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
80		NO	EG	MI	70	60	57	57	57	57	-	-	0,0	0,0
80		NO	1.OG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
81	Moorweg 70	SO	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
81		SO	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,1	0,0	0,0
82		SW	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,9	0,0	0,0
82		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	63	63	-	3,0	0,0	0,0
83		NO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario C
Gegenüberstellung PNF zu PPF (FD/LSW-ohne Reflexion/Fassade -8dB)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2f

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 3 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
83	Moorweg 70	NO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,4	0,0	0,0
84	Moorweg 72a	SO	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,6	0,1	0,1
84		SO	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,9	0,1	0,1
85	Moorweg 74	O	EG	MI	70	60	63	63	63	64	-	3,1	0,1	0,1
85		O	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,1	0,1
86		S	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,4	0,0	0,0
86		S	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	0,0	0,0
87	Schorlemer Weg 1	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
87		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,7	0,0	0,0
88		SW	EG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,5	-0,1	-0,1
88		SW	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,2	-0,1	-0,1
89	Schorlemer Weg 1a	S	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,2	0,0	0,0
89		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,2	0,0	0,0
90		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
90		W	1.OG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,0	0,0	0,0
92	Schorlemer Weg 1b	S	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,7	0,0	0,0
92		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,0	0,0
93		O	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,1	0,0	0,0
93		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,4	0,0	0,0
94	Schorlemer Weg 3	W	EG	WA	70	60	61	62	61	62	-	1,2	0,1	0,1
94		W	1.OG	WA	70	60	63	64	63	64	-	3,1	0,0	0,0
95		S	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,6	-0,1	-0,1
95		S	1.OG	WA	70	60	68	68	68	68	-	7,4	0,0	0,0
96		O	EG	WA	70	60	66	66	66	66	-	5,7	-0,1	-0,1
96		O	1.OG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,5	-0,1	-0,1
97	Schorlemer Weg 5	O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,0	0,0
97		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	67	-	6,0	0,0	0,0
98		W	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
98		W	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,3	0,0	0,0
99		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
99		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,3	0,0	0,0
100	Schorlemer Weg 6	W	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,9	0,0	0,0
100		W	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	7,0	0,1	0,1
101		S	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,8	0,0	0,0
101		S	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,7	10,8	0,0	0,0
102		O	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,7	0,0	0,0
102		O	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,8	-0,1	-0,1
103	Schorlemer Weg 7	S	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,2	-0,1	-0,1
103		S	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,6	-0,1	-0,1
104		O	EG	WA	70	60	66	66	66	66	-	5,8	0,0	0,0
104		O	1.OG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,3	-0,1	-0,1
105		W	EG	WA	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,1	0,1
105		W	1.OG	WA	70	60	66	66	66	66	-	5,3	0,0	0,0
106	Schorlemer Weg 9	S	EG	MI	70	60	68	69	68	69	-	8,1	0,0	0,0
106		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
107		O	EG	MI	70	60	67	68	67	68	-	7,1	0,0	0,0
107		O	1.OG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,2	-0,1	-0,1
108	Trakehner Str.10	O	EG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,0	0,0
108		O	1.OG	MI	70	60	67	68	67	67	-	7,0	0,0	0,0
109		S	EG	MI	70	60	68	68	68	68	-	7,7	0,0	0,0
109		S	1.OG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,2	0,0	0,0
110		W	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
110		W	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,6	0,0	0,0
111	Trakehner Str.11a	NO	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,5	11,0	0,0	0,0
111		NO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,9	15,9	0,0	0,0



Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario C
Gegenüberstellung PNF zu PPF (FD/LSW-ohne Reflexion/Fassade -8dB)
an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2f

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 3 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
112	Trakehner Str.11a	SO	EG	MI	70	60	74	72	74	72	3,3	12,0	0,0	0,0
112		SO	1.OG	MI	70	60	79	79	79	79	8,9	18,8	0,0	0,0
113		SW	EG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,5	0,0	0,0
113		SW	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,4	14,4	0,0	0,0
114	Trakehner Str. 1	SO	EG	MI	70	60	59	59	59	59	-	-	0,0	0,0
114		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,4	0,0	0,0
115		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
115		SW	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,7	0,0	0,0
116	Trakehner Str. 2	O	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	1,0	0,0	0,0
116		O	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,9	0,0	0,0
117		S	EG	MI	70	60	63	64	63	64	-	3,0	0,0	0,0
117		S	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	3,0	0,0	0,0
118	Trakehner Str. 3	SO	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,3	0,0	0,0
118		SO	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,7	0,0	0,0
119		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
119		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
120	Trakehner Str. 4	O	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,5	0,0	0,0
120		O	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,7	0,0	0,0
121		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,3	0,0	0,0
121		S	1.OG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,1	0,0	0,0
122	Trakehner Str. 5	SO	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,1	0,1
122		SO	1.OG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,9	0,1	0,1
123		SW	EG	MI	70	60	60	60	60	60	-	-	0,0	0,0
123		SW	1.OG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,3	0,0	0,0
124	Trakehner Str. 6	S	EG	MI	70	60	64	65	64	65	-	4,0	0,0	-0,1
124		S	1.OG	MI	70	60	65	66	65	66	-	5,1	-0,1	-0,1
125		O	EG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,1	-0,1	-0,1
125		O	1.OG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,8	0,0	0,0
126		S	EG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,4	-0,1	-0,1
126		S	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,6	0,0	0,0
127	Trakehner Str. 7	SO	EG	MI	70	60	62	62	62	62	-	1,4	0,0	0,0
127		SO	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
128		SW	EG	MI	70	60	62	63	62	63	-	2,0	0,0	0,0
128		SW	1.OG	MI	70	60	63	64	63	64	-	3,1	0,0	0,0
129	Trakehner Str. 8	O	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,6	-0,1	-0,1
129		O	1.OG	MI	70	60	66	66	66	66	-	5,3	-0,1	-0,1
130		S	EG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,5	0,0	0,0
130		S	1.OG	MI	70	60	67	67	67	67	-	6,4	-0,1	-0,1
131	Trakehner Str. 9	SO	EG	MI	70	60	63	64	63	63	-	3,0	0,0	0,0
131		SO	1.OG	MI	70	60	64	64	64	64	-	3,8	0,0	0,0
132		SW	EG	MI	70	60	65	65	65	65	-	4,4	0,0	0,0
132		SW	1.OG	MI	70	60	65	66	65	66	-	5,1	0,0	0,0
133	Trakehner Str. 11	SW	EG	MI	70	60	66	67	66	67	-	6,0	0,0	0,0
133		SW	1.OG	MI	70	60	68	68	67	68	-	7,1	0,0	0,0
134	Trakehner Str. 13	SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	2,0	11,7	0,0	0,0
134		SO	1.OG	MI	70	60	75	75	75	75	4,1	14,0	0,0	0,0
135		SO	EG	MI	70	60	74	73	74	73	3,1	12,8	0,0	0,0
135		SO	1.OG	MI	70	60	76	76	76	76	5,1	15,0	0,0	0,0
136		SW	EG	MI	70	60	72	71	72	71	1,2	11,0	0,0	0,0
136		SW	1.OG	MI	70	60	74	74	74	74	3,3	13,3	0,0	0,0
137		NW	EG	MI	70	60	61	61	61	61	-	0,7	0,0	0,0
137		NW	1.OG	MI	70	60	63	63	63	63	-	2,3	0,0	0,0
138	Trakehner Str. 15	NO	EG	MI	70	60	69	69	69	69	-	8,6	0,0	0,0
138		NO	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	-	10,0	0,0	0,0
139		SO	EG	MI	70	60	72	72	72	72	1,4	11,3	0,0	0,0

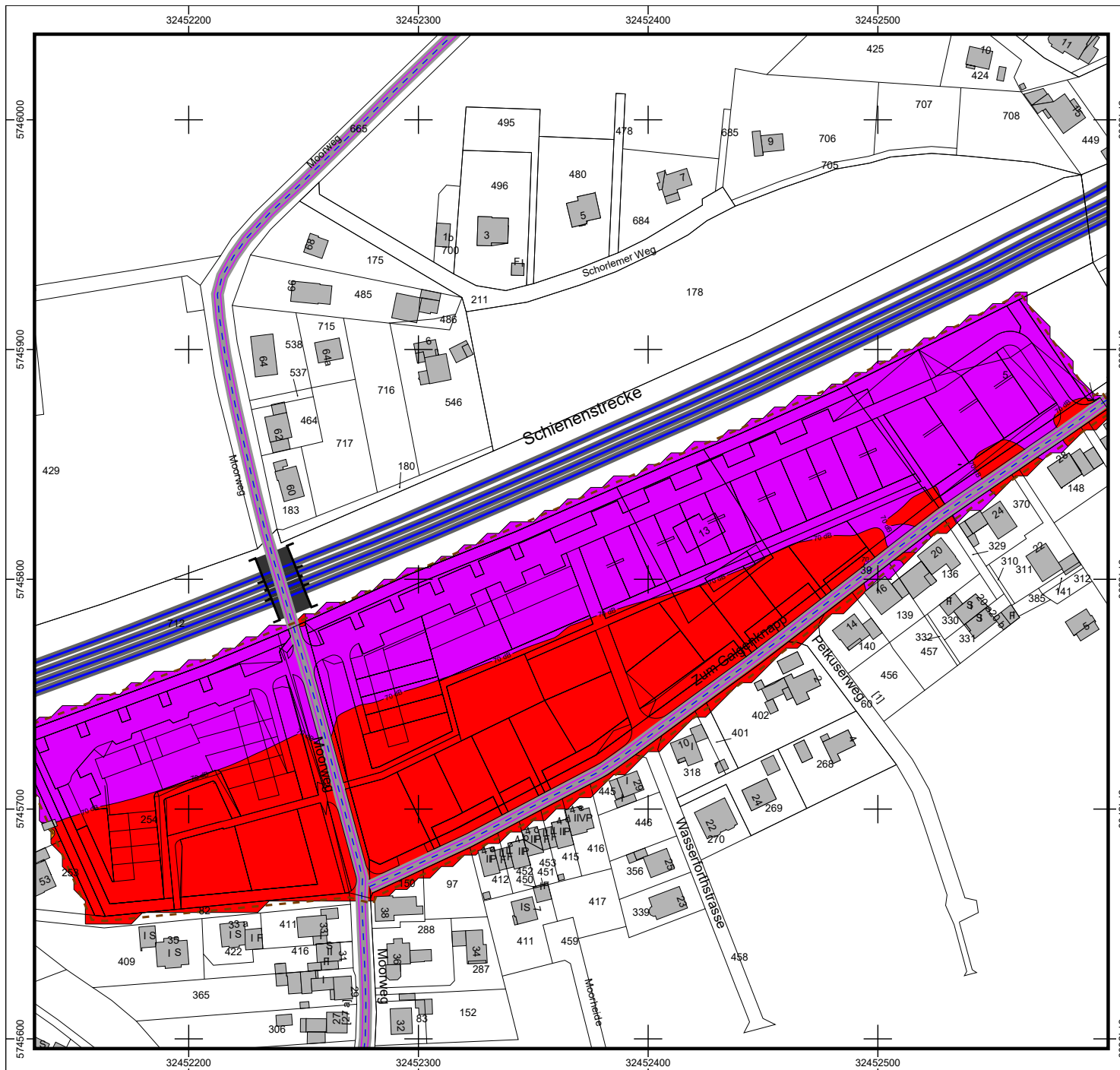


Stadt Rheda-Wiedenbrück, B-Plan Nr. 418 "Am großen Moor"
 Verkehrslärm (Straße/Schiene) Szenario C
 Gegenüberstellung PNF zu PPF (FD/LSW-ohne Reflexion/Fassade -8dB)
 an Wohngebäuden außerhalb des Geltungsbereiches

Anlage 2f

Lfd. Nr.	Punktname	HFront	SW	Nutz	IGW Tag Nacht in dB(A)		PNF-Verkehr Tag Nacht in dB(A)		PPF- Sz. 3 Tag Nacht in dB(A)		GW-Überschr Tag Nacht in dB(A)		Differenz S9-7 S10-8 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
139	Trakehner Str. 15	SO	1.OG	MI	70	60	73	73	73	73	2,8	12,7	0,0	0,0
140		SW	EG	MI	70	60	70	70	70	70	-	9,4	0,0	0,0
140		SW	1.OG	MI	70	60	71	71	71	71	0,9	10,9	0,0	0,0
141	Zum Galgenknapp 4a	N	EG	WA	70	60	66	66	57	56	-	-	-9,2	-10,5
141		N	1.OG	WA	70	60	67	67	58	57	-	-	-8,8	-9,8
142	Zum Galgenknapp 4c	N	EG	WA	70	60	66	66	55	54	-	-	-11,0	-12,7
142		N	1.OG	WA	70	60	67	67	56	55	-	-	-10,4	-11,7
143	Zum Galgenknapp 10	N	EG	WA	70	60	67	67	54	52	-	-	-12,4	-14,4
143		N	1.OG	WA	70	60	67	67	55	54	-	-	-12,0	-13,6
144	Zum Galgenknapp 16	NW	EG	WA	70	60	68	68	56	54	-	-	-11,9	-13,7
144		NW	1.OG	WA	70	60	68	69	57	55	-	-	-11,8	-13,2
145	Zum Galgenknapp 28	NW	EG	WA	70	60	69	69	64	64	-	3,9	-4,2	-4,3
145		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	65	65	-	4,8	-3,9	-4,0
145		NW	2.OG	WA	70	60	70	70	66	66	-	5,6	-3,9	-4,0
146	Zum Galgenknapp 32	NW	EG	WA	70	60	69	69	67	67	-	6,9	-1,2	-1,3
146		NW	1.OG	WA	70	60	69	69	68	68	-	7,8	-1,1	-1,2
147	Zum Galgenknapp 35	NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,8	10,9	0,0	0,0
147		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,2	12,3	0,0	0,0
148		SW	EG	WA	70	60	69	69	68	69	-	8,1	-0,3	-0,3
148		SW	1.OG	WA	70	60	70	70	70	70	-	9,2	-0,2	-0,2
149	Zum Galgenknapp 37	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,6	0,0	0,0
149		NO	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	9,0	0,0	0,0
150		NW	EG	WA	70	60	72	72	72	72	1,1	11,3	0,0	0,0
150		NW	1.OG	WA	70	60	73	73	73	73	2,4	12,5	0,0	0,0
151	Zum Galgenknapp 39	NO	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,1	0,0	0,0
151		NO	1.OG	WA	70	60	68	68	68	68	-	8,0	0,0	0,0
152		NW	EG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,7	0,0	0,0
152		NW	1.OG	WA	70	60	72	72	72	72	1,7	11,9	0,0	0,0
153		SW	EG	WA	70	60	67	67	67	67	-	6,8	0,0	0,0
153		SW	1.OG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,5	0,0	0,0
154	Zum Galgenknapp 41	NW	EG	WA	70	60	71	72	71	72	1,0	11,1	0,0	0,0
154		NW	1.OG	WA	70	60	74	74	74	74	3,8	13,9	0,0	0,0
155		SW	EG	WA	70	60	69	69	69	69	-	8,9	0,0	0,0
155		SW	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,7	10,8	0,0	0,0
156		NO	EG	WA	70	60	65	65	65	65	-	4,5	0,0	0,0
156		NO	1.OG	WA	70	60	71	71	71	71	0,5	10,6	0,0	0,0





Rheda-
Wiedenbrück

Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

1.1

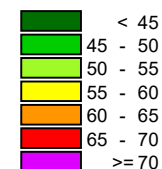
Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Frei Schallausbreitung - Prognose-Nullfall

Beurteilungspegel Tag
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte
LrT in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Emissionslinie Straße
- Straßenachse
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich
- Grenzwertlinie WA

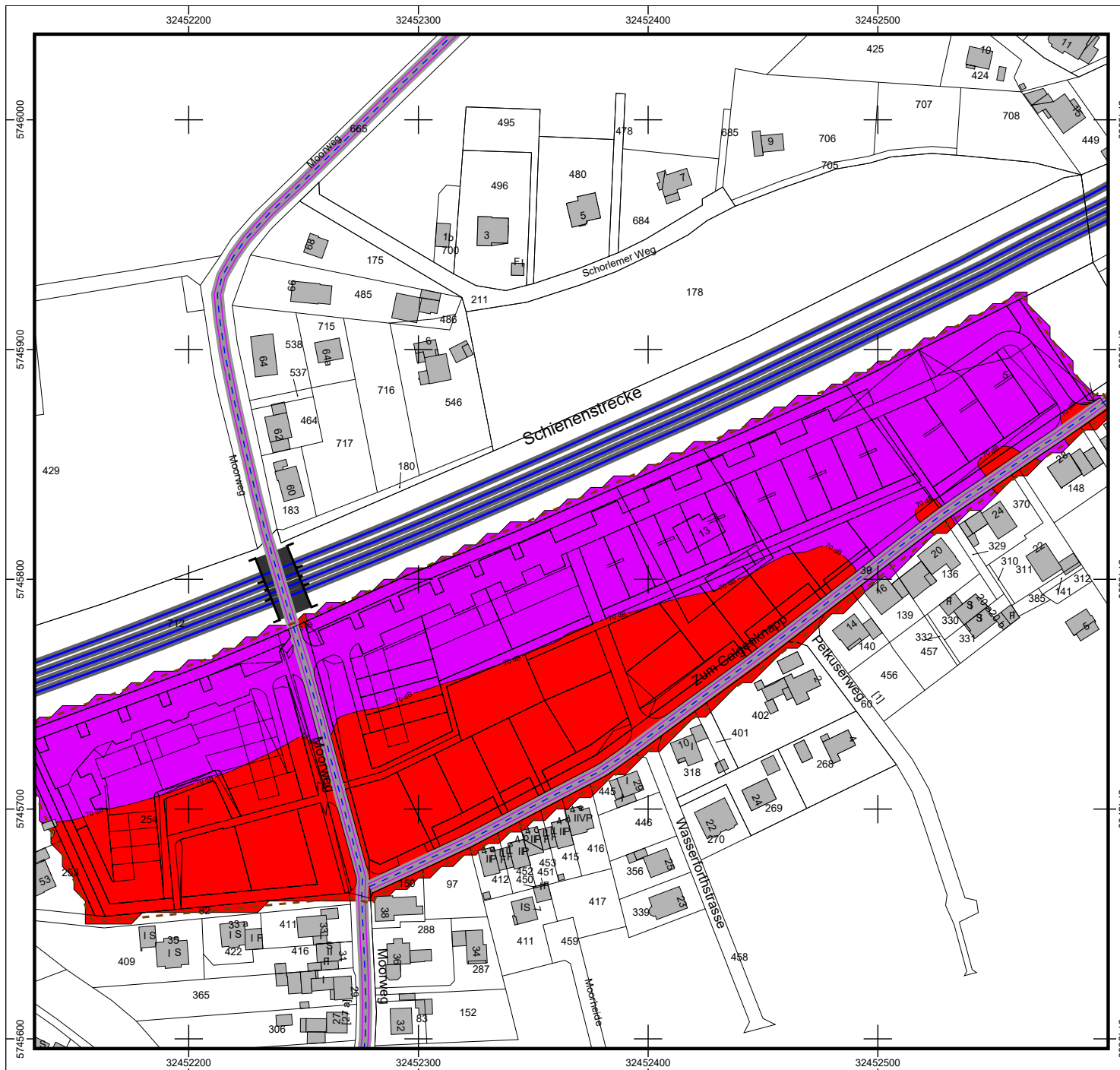


Maßstab 1:2500 im Original DIN A4



RP Schalltechnik

Bearbeitet durch:
RP Schalltechnik
Molnseten 3
49086 Osnabrück
Tel: (0541) 150 55 71
Stand 13.10.2022



Rheda-
Wiedenbrück

Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

1.2

Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Frei Schallausbreitung - Prognose-Nullfall

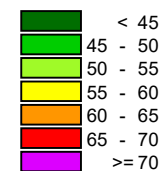
Beurteilungspegel Nacht
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte

Lr in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Emissionslinie Straße
- Straßenachse
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich



Maßstab 1:2500 im Original DIN A4



Bearbeitet durch:
RP Schalltechnik
Molnseten 3
49086 Osnabrück
Tel: (0541) 150 55 71
Stand 13.10.2022



Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

2.1

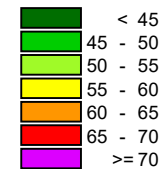
Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022

Beurteilungspegel Tag
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 2 m über Gelände (EG)

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte
LrT in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Emissionslinie Straße
- Straßenachse
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich
- Grenzwertlinie WA



Maßstab 1:2500 im Original DIN A4





Rheda-
Wiedenbrück

Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

2.2

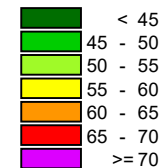
Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022

Beurteilungspegel Nacht
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 2 m über Gelände (EG)

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte
Lr in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Emissionslinie Straße
- Straßenachse
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich

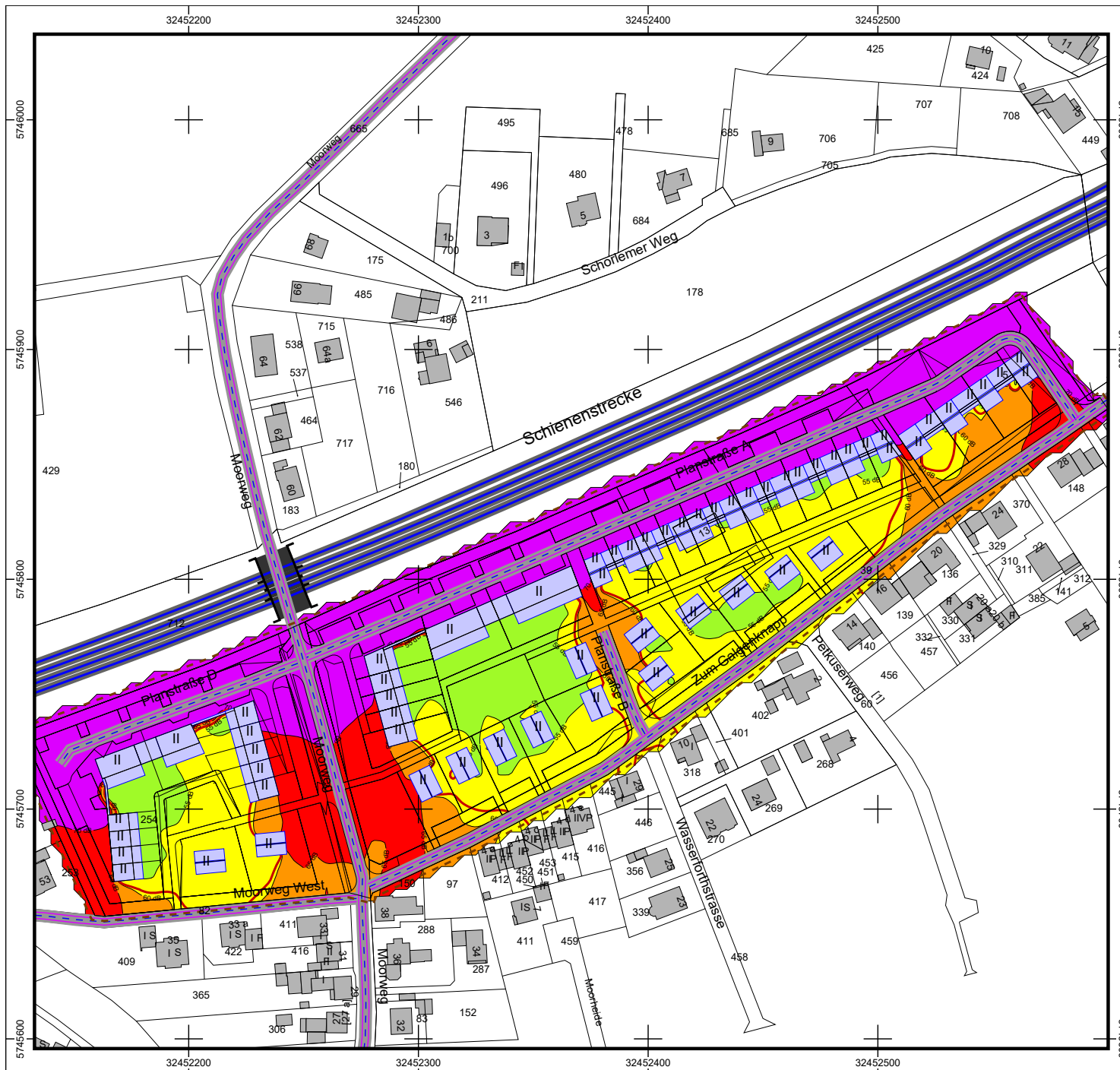


Maßstab 1:2500 im Original DIN A4



Schalltechnik

Bearbeitet durch:
RP Schalltechnik
Molnseten 3
49086 Osnabrück
Tel: (0541) 150 55 71
Stand 24.10.2022



Rheda-
Wiedenbrück

Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

2.3

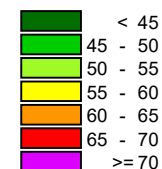
Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022

Beurteilungspegel Tag
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 5 m über Gelände (OG)

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte
LrT in dB(A)



Zeichenerklärung

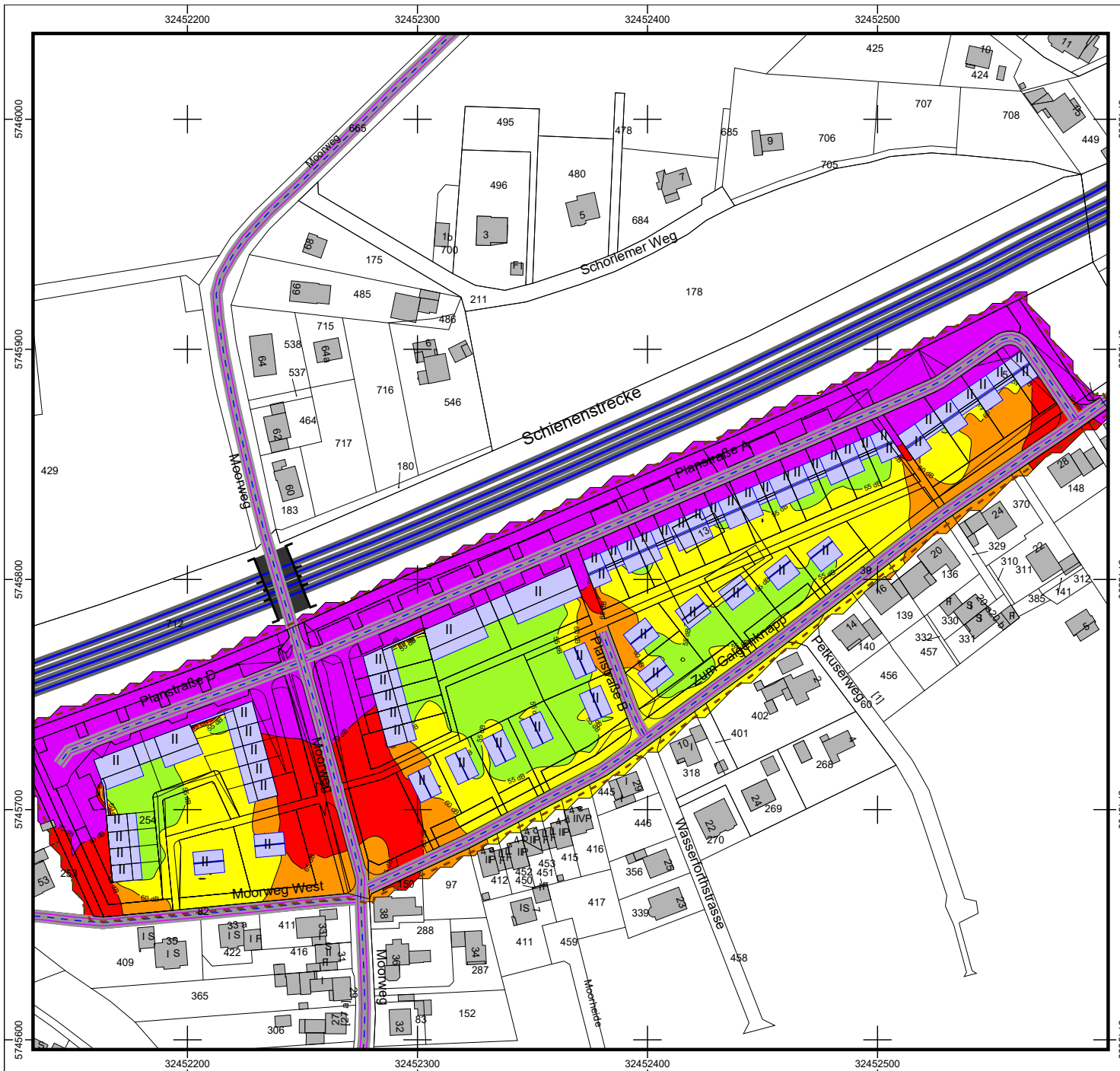
- Straße
- Emissionslinie Straße
- Straßenachse
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich
- Grenzwertlinie WA



Maßstab 1:2500 im Original DIN A4



Bearbeitet durch:
RP Schalltechnik
Molenseten 3
49086 Osnabrück
Tel: (0541) 150 55 71
Stand 24.10.2022



Rheda-
Wiedenbrück

Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

2.4

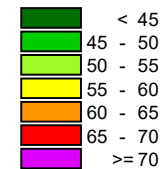
Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022

Beurteilungspegel Nacht
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 5 m über Gelände (OG)

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte
Lr in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Emissionslinie Straße
- Straßenachse
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich



Maßstab 1:2500 im Original DIN A4



RP Schalltechnik

Bearbeitet durch:
RP Schalltechnik
Molnseten 3
49086 Osnabrück
Tel: (0541) 150 55 71
Stand 24.10.2022



Rheda-
Wiedenbrück

Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

2.5

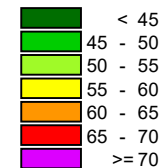
Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022

Beurteilungspegel Tag
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 8 m über Gelände (DG)

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte
LrT in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Emissionslinie Straße
- Straßenachse
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich
- Grenzwertlinie WA



Maßstab 1:2500 im Original DIN A4



RP Schalltechnik

Bearbeitet durch:
RP Schalltechnik
Molnseten 3
49086 Osnabrück
Tel: (0541) 150 55 71
Stand 24.10.2022



Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

2.6

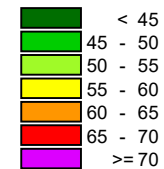
Isophonenkarte für den Straßen- und Schienenverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022

Beurteilungspegel Nacht
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
RLS-19/SCHALL03-2012 / DIN 18005

Berechnungshöhe: 8 m über Gelände (DG)

Orientierungswerte nach DIN 18005 Tag/Nacht:
Allg. Wohngebiet: 55/45 dB(A)

Pegelwerte
Lr in dB(A)



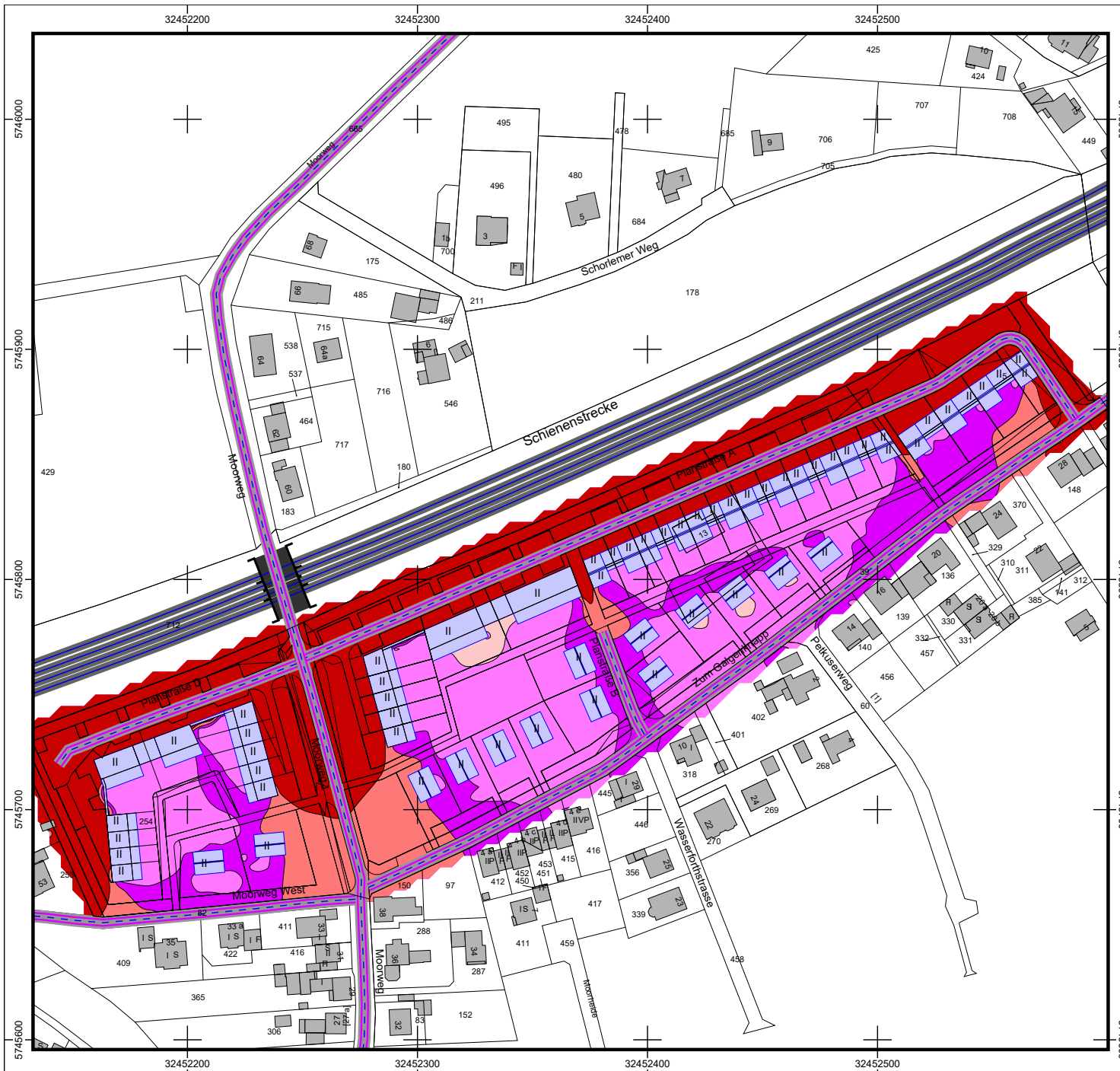
Zeichenerklärung

-  Straße
-  Emissionslinie Straße
-  Straßenachse
-  Straßenoberfläche
-  Bahndamm
-  Emissionslinie Schiene
-  Bestandsgebäude
-  Plangebäude
-  Abgrenzung
-  Geltungsbereich



Maßstab 1:2500 im Original DIN A4





Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Karte

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

3

Karte zur Darstellung der Lärmpegelbereiche
nach DIN 4109, Tabelle 7

Grundlagen:
Ausbreitungsberechnung Nacht (Karte 2.4)
zzgl. Pegelkorrekturen
+3 dB(A) für Verkehrslärm
+10 dB(A) für eine erhöhte Störwirkung nachts

Lärmpegel- bereiche nach DIN 4109

I	≤ 55
II	≤ 60
III	≤ 65
IV	≤ 70
V	≤ 75
VI	≤ 80
VII	> 80

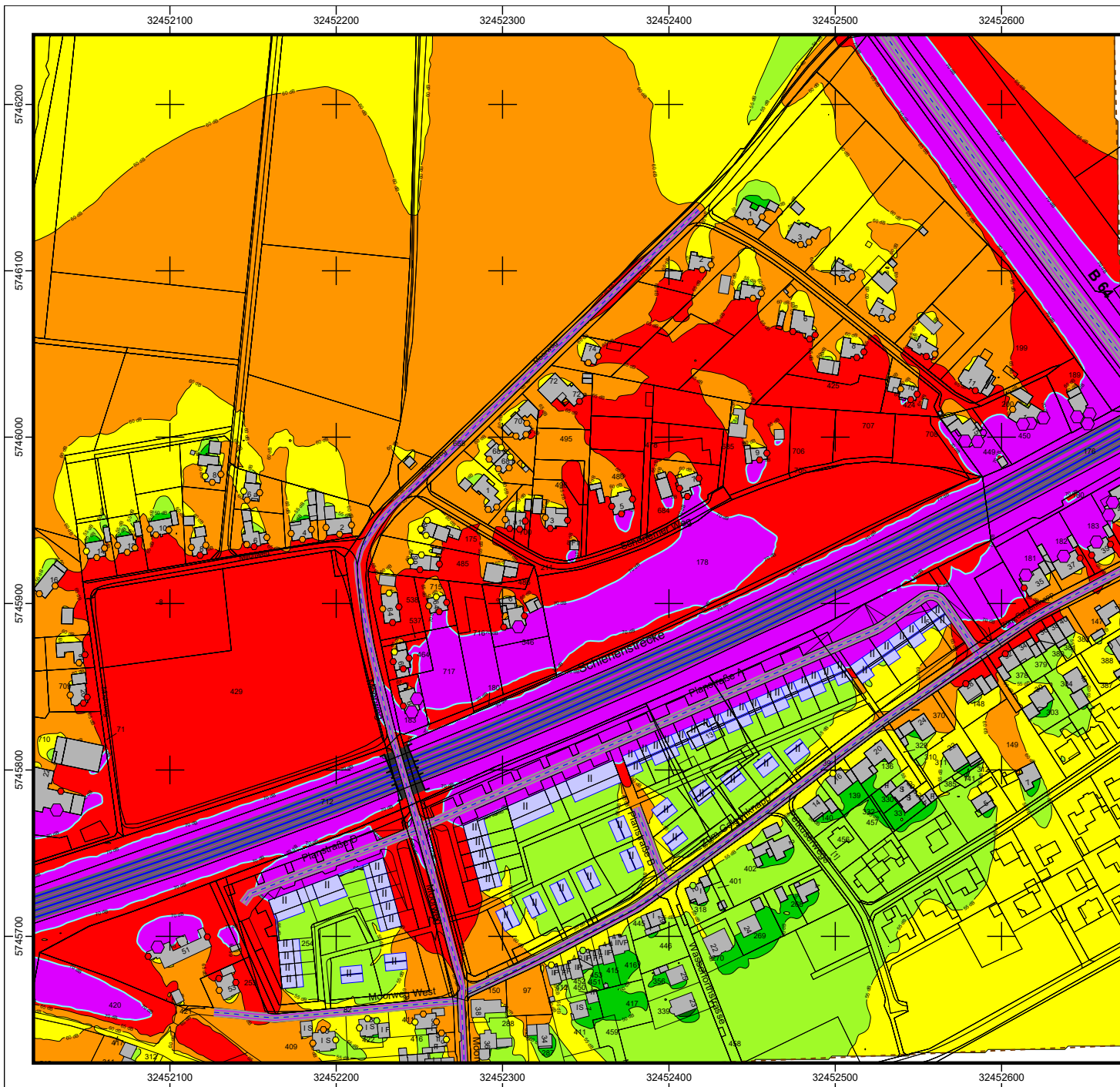
Zeichenerklärung

	Straße
	Emissionslinie Straße
	Straßenachse
	Straßenoberfläche
	Bahndamm
	Emissionslinie Schiene
	Bestandsgebäude
	Plangebäude
	Abgrenzung
	Geltungsbereich



Maßstab 1:2500 im Original DIN A4





Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

4.1

Isophonenkarte für den Gesamtverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022
und Bestandsgebäude

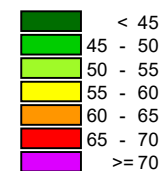
Beurteilungspegel Tag
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
SCHALL03-2012 / 16. BImSchV

Berechnungshöhe: 2 m über Gelände

Auslösewerte Tag/Nacht: 70/60 dB(A)

Pegelwerte

LrT in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich
- Auslösewert

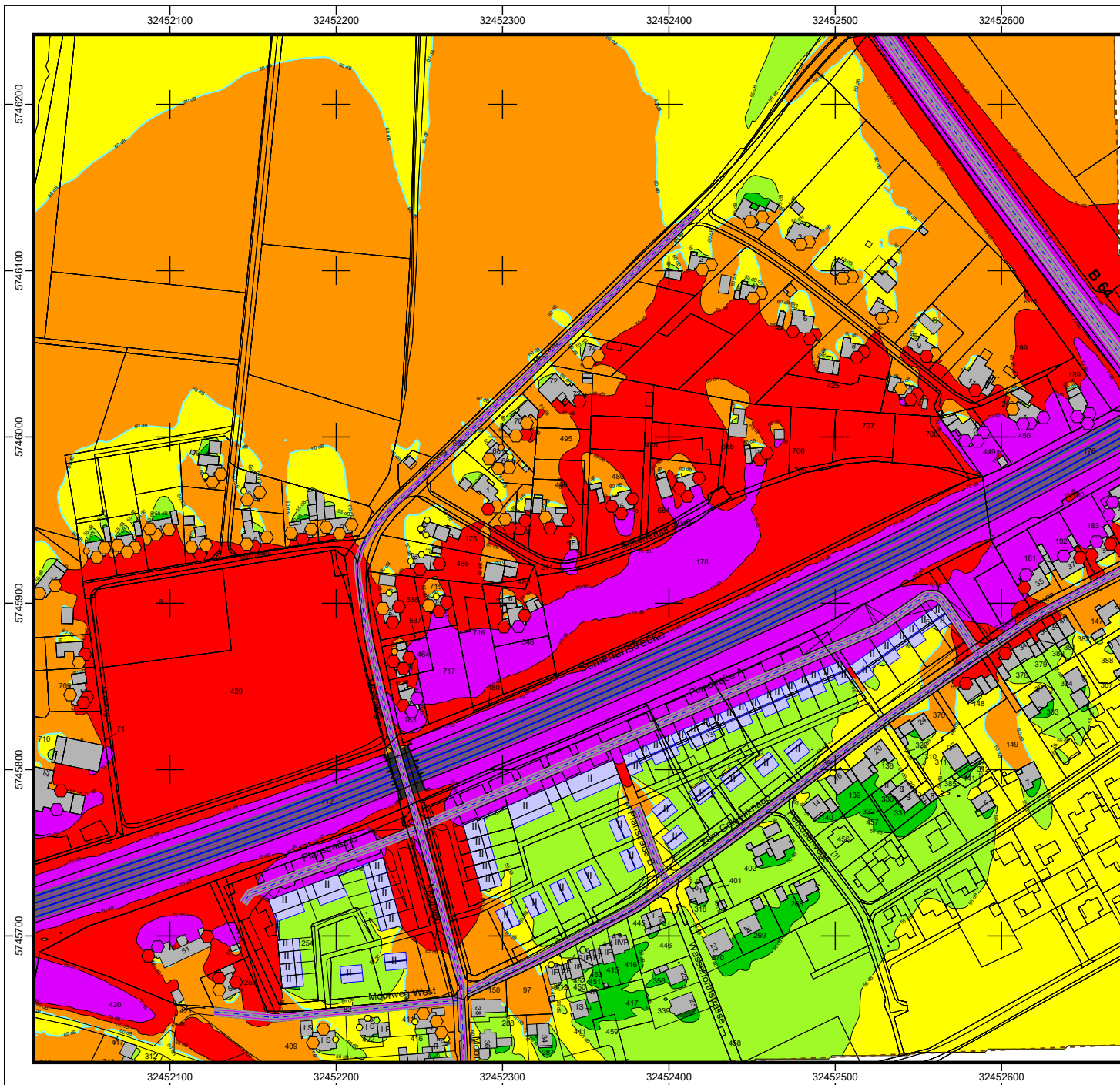
Gebäudelärmkarte

- Fassadenpunkt
- Konflikt-Fassadenpunkt



Maßstab 1:3500 im Original DIN A4





Bebauungsplan Nr. 418
„Am großen Moor“

Fachbeitrag Schallschutz
Verkehrslärm

Karte

4.2

Isophonenkarte für den Gesamtverkehrslärm
Städtebauliches Rahmenkonzept - Variante 6 - Sept. 2022
und Bestandsgebäude

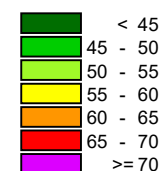
Beurteilungspegel Nacht
Berechnungs- und Bewertungsgrundlage:
SCHALL03-2012 / 16. BImSchV

Berechnungshöhe: 2 m über Gelände

Auslösewerte Tag/Nacht: 70/60 dB(A)

Pegelwerte

LrN in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Straßenoberfläche
- Bahndamm
- Emissionslinie Schiene
- Bestandsgebäude
- Plangebäude
- Abgrenzung
- Geltungsbereich
- Auslösewert

Gebäudelärmkarte

- Fassadenpunkt
- Konflikt-Fassadenpunkt



Maßstab 1:3500 im Original DIN A4

