

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Pfeddersheim B 47**

**P1 Odenwaldstr. 33 P-0**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
M (Kfz/h)		590	80			
M (Pkw/h)		472	72			
M (Lkw/h)		118	8,0			
p (% Lkw)		20,0	10,0	$L_{m(25)}$	69,2	58,9 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h,	Lkw 50 km/h	$D_V$	-3,5	-4,1 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung		$D_{Str0}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %		$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 65,7 dB(A)**

**Nacht: 54,8 dB(A)**

Höhe der Straße	:	114,00 m	Höhe Immissionsort.	:	119,70 m
Geländehöhe an Straße	:	114,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	114,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	19,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	18,02 m	:	21,39 m
Entfernungskorrektur	:	3,05 dB(A)	:	2,27 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-0,21 dB(A)	:	-0,47 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 68,1 dB(A)**

**Nacht: 57,1 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Pfeddersheim B 47**

**P1 Odenwaldstr. 33 P4b**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
		M (Kfz/h)	625	85		
		M (Pkw/h)	500	77		
		M (Lkw/h)	125	8,5		
		p (% Lkw)	20,0	10,0	$L_{m(25)}$	69,5 59,2 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h,	Lkw 50 km/h		$D_V$	-3,5 -4,1 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung			$D_{Str0}$	0,0 0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %			$D_{Stg}$	0,0 0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 66,0 dB(A)**

**Nacht: 55,1 dB(A)**

Höhe der Straße	:	114,00 m	Höhe Immissionsort.	:	119,70 m
Geländehöhe an Straße	:	114,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	114,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	19,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	18,02 m	:	21,39 m
Entfernungskorrektur	:	3,05 dB(A)	:	2,27 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-0,21 dB(A)	:	-0,47 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 68,3 dB(A)**

**Nacht: 57,4 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Leiselheim**

**L1 Dr. Illert-Str. 26 P-0**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
M (Kfz/h)		105	15			
M (Pkw/h)		84	14			
M (Lkw/h)		21	1,5			
p (% Lkw)		20,0	10,0	$L_{m(25)}$	61,7	51,7 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h,	Lkw 50 km/h	$D_V$	-3,5	-4,1 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung		$D_{Str0}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %		$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 58,2 dB(A)**

**Nacht: 47,5 dB(A)**

Höhe der Straße	:	109,00 m	Höhe Immissionsort.	:	114,70 m
Geländehöhe an Straße	:	109,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	109,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,00 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	5,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	6,27 m	:	8,32 m
Entfernungskorrektur	:	7,75 dB(A)	:	6,50 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 65,4 dB(A)**

**Nacht: 54,7 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Leiselheim**

**L1 Dr. Illert-Str. 26 P4b**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
M (Kfz/h)		150	20			
M (Pkw/h)		120	18			
M (Lkw/h)		30	2,0			
p (% Lkw)		20,0	10,0	$L_{m(25)}$	63,3	52,9 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h,	Lkw 50 km/h	$D_V$	-3,5	-4,1 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung		$D_{Str0}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %		$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 59,8 dB(A)**

**Nacht: 48,8 dB(A)**

Höhe der Straße	:	109,00 m	Höhe Immissionsort.	:	114,70 m
Geländehöhe an Straße	:	109,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	109,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,00 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	5,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	6,27 m	:	8,32 m
Entfernungskorrektur	:	7,75 dB(A)	:	6,50 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 67,0 dB(A)**

**Nacht: 55,9 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim, Am Krankenhaus                      H1 Ehrlichstraße 2 P-0**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
		M (Kfz/h)	100	20		
		M (Pkw/h)	90	19		
		M (Lkw/h)	10	0,6		
		p (% Lkw)	10,0	3,0	$L_{m(25)}$	59,9    51,3 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h,	Lkw 50 km/h		$D_V$	-4,1    -5,3 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung			$D_{Str0}$	0,0    0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %			$D_{Stg}$	0,0    0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$     Tag: 55,8 dB(A)    Nacht: 45,9 dB(A)**

Höhe der Straße	:	127,00 m	Höhe Immissionsort.	:	132,70 m
Geländehöhe an Straße	:	127,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	127,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,75 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	26,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

<b>Berechnungsprotokoll</b>		<b>nahegelegene Fahrspur</b>		<b>entfernte Fahrspur</b>
s	:	24,68 m	:	28,36 m
Entfernungskorrektur	:	1,62 dB(A)	:	0,99 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-0,79 dB(A)	:	-1,15 dB(A)

**Pegel  $L_r$     Tag: 56,1 dB(A)    Nacht: 46,3 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoldstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim, Am Krankenhaus                      H1 Ehrlichstraße 2 P4b**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
		M (Kfz/h)	135	25		
		M (Pkw/h)	122	24		
		M (Lkw/h)	14	0,8		
		p (% Lkw)	10,0	3,0	$L_{m(25)}$	61,2    52,2 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h, Lkw 50 km/h			$D_V$	-4,1    -5,3 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung			$D_{Str0}$	0,0    0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %			$D_{Stg}$	0,0    0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$     Tag: 57,1 dB(A)    Nacht: 46,9 dB(A)**

Höhe der Straße	:	127,00 m	Höhe Immissionsort.	:	132,70 m
Geländehöhe an Straße	:	127,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	127,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,75 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	26,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

<b>Berechnungsprotokoll</b>		<b>nahegelegene Fahrspur</b>		<b>entfernte Fahrspur</b>
s	:	24,68 m	:	28,36 m
Entfernungskorrektur	:	1,62 dB(A)	:	0,99 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-0,79 dB(A)	:	-1,15 dB(A)

**Pegel  $L_r$     Tag: 57,4 dB(A)    Nacht: 47,3 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim**

**H2 R.-Knies-Str. 54 P-0**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
M (Kfz/h)		220	40			
M (Pkw/h)		198	39			
M (Lkw/h)		22	1,2			
p (% Lkw)		10,0	3,0	$L_{m(25)}$	63,3	54,3 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h,	Lkw 50 km/h	$D_V$	-4,1	-5,3 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung		$D_{Str0}$	0,0	0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %		$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 59,2 dB(A)**

**Nacht: 48,9 dB(A)**

Höhe der Straße	:	116,00 m	Höhe Immissionsort.	:	121,70 m
Geländehöhe an Straße	:	116,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	116,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	10,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	9,75 m	:	12,85 m
Entfernungskorrektur	:	5,80 dB(A)	:	4,57 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	0,00 dB(A)	:	-0,01 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 64,4 dB(A)**

**Nacht: 54,2 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim**

**H2 R.-Knies-Str. 54 P4b**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
		M (Kfz/h)	205	40		
		M (Pkw/h)	185	39		
		M (Lkw/h)	21	1,2		
		p (% Lkw)	10,0	3,0	$L_{m(25)}$	63,0 54,3 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 50 km/h,	Lkw 50 km/h		$D_V$	-4,1 -5,3 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung			$D_{Str0}$	0,0 0,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %			$D_{Stg}$	0,0 0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 58,9 dB(A)**

**Nacht: 48,9 dB(A)**

Höhe der Straße	:	116,00 m	Höhe Immissionsort.	:	121,70 m
Geländehöhe an Straße	:	116,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	116,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	10,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	9,75 m	:	12,85 m
Entfernungskorrektur	:	5,80 dB(A)	:	4,57 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	0,00 dB(A)	:	-0,01 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 64,1 dB(A)**

**Nacht: 54,2 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim K 2**

**H3 Raiserstraße 15 P-0**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
M (Kfz/h)		470	65			
M (Pkw/h)		376	59			
M (Lkw/h)		94	6,5			
p (% Lkw)		20,0	10,0	$L_{m(25)}$	68,2	58,0 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 100 km/h, Lkw 80 km/h			$D_V$	-0,1	-0,1 dB(A)
Straßenoberfläche	: Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung			$D_{Str0}$	-2,0	-2,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 66,2 dB(A)**

**Nacht: 56,0 dB(A)**

Höhe der Straße	:	120,00 m	Höhe Immissionsort.	:	127,70 m
Geländehöhe an Straße	:	120,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	122,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	39,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	37,94 m	:	41,38 m
Entfernungskorrektur	:	-0,37 dB(A)	:	-0,77 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-1,98 dB(A)	:	-2,22 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 63,5 dB(A)**

**Nacht: 53,3 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim K 2**

**H3 Raiserstraße 15 P4b**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
M (Kfz/h)		545	75			
M (Pkw/h)		436	68			
M (Lkw/h)		109	7,5			
p (% Lkw)		20,0	10,0	$L_{m(25)}$	68,9	58,7 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 100 km/h,	Lkw 80 km/h	$D_V$	-0,1	-0,1 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung		$D_{Str0}$	-2,0	-2,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %		$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 66,8 dB(A)**

**Nacht: 56,6 dB(A)**

Höhe der Straße	:	120,00 m	Höhe Immissionsort.	:	127,70 m
Geländehöhe an Straße	:	120,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	122,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	3,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	39,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	37,94 m	:	41,38 m
Entfernungskorrektur	:	-0,37 dB(A)	:	-0,77 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-1,98 dB(A)	:	-2,22 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 64,2 dB(A)**

**Nacht: 53,9 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim K 2**

**H4 Hh.-Hauptstr. 135B P-0**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
M (Kfz/h)		740	100			
M (Pkw/h)		666	95			
M (Lkw/h)		74	5,0			
p (% Lkw)		10,0	5,0	$L_{m(25)}$	68,6	58,8 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	: Pkw 100 km/h, Lkw 80 km/h			$D_V$	-0,1	-0,1 dB(A)
Straßenoberfläche	: Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung			$D_{Str0}$	-2,0	-2,0 dB(A)
Steigung	: 0,0 %			$D_{Stg}$	0,0	0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 66,5 dB(A)**

**Nacht: 56,7 dB(A)**

Höhe der Straße	:	96,00 m	Höhe Immissionsort.	:	101,70 m
Geländehöhe an Straße	:	96,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	96,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	2,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	45,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	44,06 m	:	46,54 m
Entfernungskorrektur	:	-1,07 dB(A)	:	-1,33 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-2,39 dB(A)	:	-2,53 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 62,9 dB(A)**

**Nacht: 53,1 dB(A)**

**Neubau des Äußeren Ringes in Worms  
zwischen Nievergoltstraße (K1) und  
der Bundesstraße B 47 neu**

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen  
Überarbeitung Ergänzung Erweiterter Bereich  
Gegenüberstellung  
Prognose-Nullfall (P-0-Fall) / Planfall P4b  
Prognosejahr 2030

**Name der Straße: Herrnsheim K 2**

**H4 Hh.-Hauptstr. 135B P4b**

Verkehrszahlen	:	Tag	Nacht		Tag	Nacht
		M (Kfz/h)	640	90		
		M (Pkw/h)	576	86		
		M (Lkw/h)	64	4,5		
		p (% Lkw)	10,0	5,0	$L_{m(25)}$	68,0 58,3 dB(A)
Geschwindigkeit Kfz	:	Pkw 100 km/h,	Lkw 80 km/h		$D_V$	-0,1 -0,1 dB(A)
Straßenoberfläche	:	Asphaltbeton 0/11 ohne Splittung			$D_{Str0}$	-2,0 -2,0 dB(A)
Steigung	:	0,0 %			$D_{Stg}$	0,0 0,0 dB(A)

**$L_{m,E}$**

**Tag: 65,9 dB(A)**

**Nacht: 56,3 dB(A)**

Höhe der Straße	:	96,00 m	Höhe Immissionsort.	:	101,70 m
Geländehöhe an Straße	:	96,00 m	Geländehöhe am Immissionsort.	:	96,00 m
Abstand der Fahrspuren	:	2,50 m	Entfernung Straße-Immissionsort	:	45,00 m
Korrektur Geländehöhe	:	0,00 m			

**Berechnungsprotokoll**

**nahegelegene Fahrspur**

**entfernte Fahrspur**

s	:	44,06 m	:	46,54 m
Entfernungskorrektur	:	-1,07 dB(A)	:	-1,33 dB(A)
hm (mittlere Höhe Immission-Emission)	:	3,10 m	:	3,10 m
Bodenabsorption	:	-2,39 dB(A)	:	-2,53 dB(A)

**Pegel  $L_r$**

**Tag: 62,2 dB(A)**

**Nacht: 52,6 dB(A)**