

~~Neubau~~ der ~~Bundesautobahn~~ A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7
~~Ausbau~~ ~~Bundesstraße~~

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
 Nächster Ort: Wolfsburg
 Baulänge: 14,2 km
 Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
 des Landes
 Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg

mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Schalltechnische Untersuchung für nachgeordnetes Straßennetz

Gliederung der Entwurfsunterlage 17.3:

- 17.3.1 Vorbemerkung / Hinweise zur Prognose 2025
- 17.3.2 Übersichtslageplan – Prognose 2025
- 17.3.3 Erläuterungsbericht – Prognose 2025
- 17.3.4 Detaillageplan – Prognose 2025
- 17.3.5 Vorbemerkung / Hinweise zum Planfall 1 - 2025
- 17.3.6 Übersichtslageplan – Planfall 1 – 2025
- 17.3.7 Erläuterungsbericht – Planfall 1 - 2025
- 17.3.8 Detaillageplan – Planfall 1 - 2025

<p style="text-align: center;">Aufgestellt: Wolfenbüttel, den 28.08.2014 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – GB Wolfenbüttel</p> <p style="text-align: center;">gez. Peuke im Auftrage</p>	

Neubau Bundesautobahn
Ausbau der Bundesstraße A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
Nächster Ort: Wolfsburg
Baulänge: 14,2 km
Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
des Landes
Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Vorbemerkungen / Hinweise zur Prognose 2025

Mit dem Bau der gesamten A 39 bzw. auch mit dem Bau des 7. Abschnittes ergeben sich Verkehrsumlagerungen im nachgeordneten Straßennetz. Diese Änderungen werden im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum „Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n“ mit ermittelt.

Nach dem Urteil des 4. Senats vom 17. März 2005 – BVerwG 4 A 18.04 – ist der von einem Straßenbauvorhaben ausgehende Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßen Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.

Maßgebend für die schalltechnische Beurteilung ist der Prognoseverkehr im Jahr 2025, der auch bei der schalltechnischen Beurteilung nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in den Planfeststellungsunterlagen die Beurteilungsgrundlage bildet. Für dieses Prognosejahr werden die beiden Verkehrsprognosefälle „Bezugsfall 2025“ (Straßennetz 2025 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist, aber keine A 39 und keine B 190n) und „Prognose 2025“ (wie Bezugsfall, zusätzlich aber mit der gesamten A 39 und B 190n) für die schalltechnische Beurteilung einer Verkehrslärmerhöhung im nachgeordneten Straßennetz durch die A 39 verglichen. Grundlage hierfür ist die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der Verkehrszählung 2010 aus Januar 2013. Einzelheiten hierzu sind der Unterlage 21.1 zu entnehmen.

Die Ausgangsgröße für die Beurteilung sind die Emissionspegel ($L_{m,E}$), die sich als Mittelungspegel in einem Abstand von 25 zur Fahrbahnachse bei freier Schallausbreitung definieren. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass kleine Veränderungen der Verkehrsmengen im Rahmen der Prognose-Berechnung auch modellbedingt entstehen (z.B. durch Rundung oder unterschiedlich verlaufende Iterationsprozesse), so dass nur die Straßenabschnitte im nachgeordneten Straßennetz betrachtet werden, auf denen sich eine Emissionspegelerhöhung von $> 0,2$ dB(A) durch den Bau der A 39 im Prognosejahr 2025 ergibt. Straßenabschnitte mit einer Emissionspegelerhöhung von $< 0,2$ dB(A) werden deshalb zwar im nachfolgend erwähnten Übersichtsplan noch dargestellt, ansonsten aber nicht weiter betrachtet.

Die Straßenabschnitte mit einer Emissionspegelerhöhung sind in einem Übersichtsplan, der Unterlage 17.3.2 „Übersicht des nachgeordneten Straßennetz“, farblich dargestellt. Dabei steht die grüne Markierung für eine Lärmzunahme von $< 0,2$ dB(A), die gelbe Markierung für eine Zunahme von $0,2$ bis $\leq 2,0$ dB(A) und die blaue Markierung für eine Zunahme $> 2,0$ dB(A). Die Straßenabschnitte sind durchlaufend in einem blauen Kästchen nummeriert. Die für die Beurteilung der Straßenabschnitte maßgebenden Erhöhungen der Emissionspegel ($L_{m,E}$ in dB(A)), also die Differenz zwischen Bezugsfall 2025 und der Prognose 2025, sind in der Unterlage 17.3.3 „Erläuterungsbericht“, Tabelle 3, jeweils getrennt für die beiden maßgebenden Zeitbereiche Tag und Nacht zu finden. Die laufende Nr. der Straßenabschnitte aus dem Übersichtsplan, findet sich hier in der zweiten Spalte wieder.

Für jeden Straßenabschnitt, der einen Lärmanstieg von $> 2,0$ dB(A) aufweist und bei dem gleichzeitig die Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (Orientierungswerte für gesunde Wohnverhältnisse) überschritten sind, erfolgte eine Einzelpunktbeurteilung. An stark belasteten Straßenabschnitten ist zusätzlich der Nachweis einer möglichen Gesundheitsgefährdung, das heißt eine Überschreitung Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht zu prüfen. Die Einzelpunkte sind in der Unterlage 17.3.4, Lageplan M. 1:5000, BI-Nr. 1 bis 14 dargestellt und die Ergebnisse der Berechnungen befinden sich in der Unterlage 17.3.3 „Erläuterungsbericht“, Pkt. 4.

Zusätzlich befindet sich ein Hinweis auf die Lagepläne 1 bis 14 in der Unterlage 17.3.2 „Übersichtslageplan“ in Form von gelben Kästchen.

Für jeden Straßenabschnitt, der einen Lärmanstieg von nicht mehr als 2,0 dB(A) aufweist, ist in den Spalten 7 und 8 der Tabelle 3 der Unterlage 17.3.3 „Erläuterungsbericht“ der Abstand der 64 dB(A)-tags- und der 54 dB(A)-nachts- Isophonenlinie zur Straßenachse in Metern angegeben.



- Legende**
- technische Planung
 - 14 Bezeichnung der Unterlage 17.3.4, Blatt Nr. 1 bis 14
 - 49 Straßenschnitt gemäß Tabelle 3 der Unterlage 17.3.3 (Änderung der Emissionspegel)
 - Pegelzunahme <= 0,2 dB(A) (Prognose 2025 - Bezugsfall 2025)
 - Pegelzunahme > 0,2 bis <= 2,0 dB(A) (Prognose 2025 - Bezugsfall 2025)
 - Pegelzunahme > 2,0 dB(A) (Prognose 2025 - Bezugsfall 2025)

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG

OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH	Lehrzeitstraße 37a 30175 Hannover Telefon: (051) 85 57 - 0 Telefax: (051) 85 57 - 70	Datum	Name
		bearbeitet	07/14 Swr
		gezeichnet	07/14 Sum
		geprüft	07/14 L.V. gez. Kohl

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: **F 7 E 0 1 1 7 1 7 - 0 0 1 G 0 1**

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
 Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter
 Streckenschnitt: Lüneburg – Wolfburg mit nds. Teil der B 190n
 Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfburg (B 188)

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfburg mit nds. Teil der B 190n
 - Abschnitt 7 -
 Ehra (L 289) - Wolfburg (B 188)

nachgeprüft: 27.08.2014
 Datum: 27.08.2014
 Zeichen: KI / Ma

Aufgestellt:
 Referenztitel, den 28.09.2014
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 -Geschäftsbereich Wolfburg-

im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß Blatt: In- und Vermessungsbüro rmk
 terrestr. / photogr. Aufnahme vom: Mai 2008
 Maßstab: 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008
 Blauflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008
 Pissulla, Juli 2008
 Unterschrift / Datum

Grundplan Kataster Blatt: In- und Vermessungsbüro rmk
 Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfburg
 Maßstab: 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008
 Pissulla, Juli 2008
 Unterschrift / Datum

Neubau Bundesautobahn
Ausbau der Bundesstraße A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
Nächster Ort: Wolfsburg
Baulänge: 14,2 km
Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
des Landes
Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Erläuterungsbericht Prognose 2025

Inhaltsverzeichnis

Literaturverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Anhänge	7
1 Aufgabenstellung	8
2 Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung	9
2.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND BEURTEILUNG	9
2.2 ABGRENZUNG MÖGLICHER BETROFFENHEITEN	9
2.3 UMFANG DER UNTERSUCHUNG	9
2.4 GRUNDLAGEN DER UNTERSUCHUNG	10
2.5 UNTERSUCHUNGSBEREICHE IM NACHGEORDNETEN STRAßENNETZ	10
2.6 SCHUTZBEDÜRFTIGE GEBIETE	11
3 Schallemissionen ($L_{m,E}$)	12
3.1 VERKEHRSMENGEN	12
3.2 FAHRBAHNARTEN, STEIGUNGEN, AMPELN UND GESCHWINDIGKEITEN	12
3.3 EMISSIONSPEGEL IM NACHGEORDNETEN STRAßENNETZ	13
3.3.1 EMISSIONSPEGEL BEZUGSFALL 2025	13
3.3.2 EMISSIONSPEGEL PROGNOSE 2025	15
3.3.3 ÄNDERUNG DER EMISSIONSPEGEL DURCH BAUMAßNAHME – PROGNOSE 2025	17
4 Schallimmissionen und Beurteilung für Prognose 2025	19
4.1 UNTERSUCHUNGEN ENTLANG DER A 39 (NR. 1 BIS 11)	20
4.1.1 BEREICH AS WEYHAUSEN – WOLFSBURG SANDKAMP (NR. 1 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 1)	20
4.1.2 BEREICH AS WOB-SANDKAMP – AS WOLFSBURG-WEST (NR. 2 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 1)	22
4.1.3 BEREICH AS WOB-WEST – AS WOLFSBURG-FALLERSLEBEN (NR. 3 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 2)	23
4.1.4 BEREICH AS WOLFSBURG-FALLERSLEBEN – AS WOLFSBURG-MÖRSE (NR. 4 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 2) 24	
4.1.4.1 Bereich Westhagen	25
4.1.4.2 Bereiche Fallersleben und Mörse	26

4.1.5	BEREICH AS WOB-MÖRSE – AS WOLFSBURG-FLECHTHOF (NR. 5 UND 6 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 3)....	28
4.1.6	BEREICH AS SCHEPPAU – CREMLINGEN – WOHLD (NR. 7 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 4).....	30
4.1.7	BEREICH AS SCHEPPAU – AS CREMLINGEN (NR. 7 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 4)	31
4.1.8	BEREICH AS CREMLINGEN – AS SICKTE (NR. 8 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 5).....	32
4.1.9	BEREICH AS SICKTE – AS BRAUNSCHWEIG-RAUTHEIM (NR. 9 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 6).....	33
4.1.10	BEREICH AS BRAUNSCHWEIG-RAUTHEIM – AK BRAUNSCHWEIG-SÜD (NR. 10 UND 11 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 7).....	34
4.2	UNTERSUCHUNGEN ENTLANG DER L 289 VON LESSIEN BIS ZUR B 188 – DANNENBÜTTEL (NR. 13 BIS 20)..	37
4.2.1	BEREICH LESSIEN BIS GRUßENDORF (NR. 13 UND 16 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 9).....	37
4.2.2	BEREICH GRUßENDORF – B 188 - DANNENBÜTTEL (NR. 17 UND 20).....	38
4.3	UNTERSUCHUNGEN ENTLANG B 248 (EHRA) – VOITZE (NR. 21 BIS 22 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 10)	39
4.4	UNTERSUCHUNGEN ENTLANG K 26 (VOITZE) – K 19 (TÜLAU) – K 19 (CROYA) (NR. 23 BIS 26 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 10 UND 11)	40
4.5	UNTERSUCHUNGEN ENTLANG DER B 1 IN BRAUNSCHWEIG – HELMSTEDTER STRAÙE (NR. 27– UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 8).....	42
4.6	UNTERSUCHUNGEN ENTLANG DER L 633 VON SCHEPPAU (WOHLD) BIS K 3 (BORNUM AM ELM) (NR. 28 BIS 29)	44
4.7	UNTERSUCHUNGEN IM BEREICH WOLFSBURG-FALLERSLEBEN (L 321 / ERICH-NETZEBAND-STR.) (NR. 30 BIS 31)	45
4.8	UNTERSUCHUNGEN ENTLANG L 294 (AS MÖRSE DER A 39) – HEILIGENDORF – NEINDORF – RENNAU – AS RENNAU AN DER A 2 (NR. 32 BIS 46).....	46
4.8.1	BEREICH GEWERBEGEBIET HATTORF – STADT WOLFSBURG (NR. 32 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 12).....	46
4.8.2	BEREICH HATTORF – STADT WOLFSBURG (NR. 33 BIS 36 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 12)	47
4.8.3	BEREICH HEILIGENDORF – STADT WOLFSBURG (NR. 36 BIS 37 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 12)	48
4.8.4	BEREICH HEILIGENDORF BIS NEINDORF – STADT WOLFSBURG (NR. 37 BIS 39 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 13).....	49
4.8.5	BEREICH NEINDORF – STADT WOLFSBURG (NR. 40 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 13)	50
4.8.6	BEREICH NEINDORF BIS RENNAU (NR. 41 BIS 43).....	52
4.8.7	BEREICH RENNAU – SAMTGEMEINDE GRASLEBEN (NR. 44 BIS 46 – UNTERLAGE 17.3.4 BLATT 14).....	52
4.9	BEREICH WOLFSBURG	54
4.9.1	K 46 ZWISCHEN WARMENAU UND KÄSTORF (NR. 47 BIS 49)	54
4.9.2	B 188 ZWISCHEN A 39 UND L 322 (NR. 50).....	55

Literaturverzeichnis

- 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung
 - 2 Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990
 - 3 Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 24. BImSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 04.02.1997
 - 4 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90; Ausgabe 1990
 - 5 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997, Bundesminister für Verkehr, Az. StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 vom 02.06.1997
 - 6 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991, Bundesminister für Verkehr, Az. StB 11/26/14.86.22 – 01/27 Va 91 vom 25.04.1991
 - 7 Verkehrsuntersuchung für die A 39 – Bezugsfall 2025, Planfall 1 und Prognose 2025, SSP Consult Februar 2013
 - 8 Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012
 - 9 Verordnung zur Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösebeträge-Berechnungsverordnung-ABBV) vom 01. Juli 2010
 - 10 Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauN-VO)
 - 11 Kleingartengebiete: BVerwG 4 B 230.91, Beschluss vom 17. März 1992, Wochenendhausgebiete: BVerwG 4 B 170/93, Beschluss vom 20. Oktober 1993, Campingplatzgebiete: OVG Lüneburg 7 K3383/92, Urteil vom 15. April 1993
 - 12 Verkehrszunahme auf bestehenden Straßen BVerwG 4 A 18.04 vom 17. März 2005
 - 13 Urteil des BVerwG vom 15. Dezember 2011 – BVerwG 7 A 11.10
-

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Bezugsfall 2025	14
Tabelle 2:	Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Prognose 2025	16
Tabelle 3:	Änderungen der Emissionspegel durch Baumaßnahme - Prognose 2025.....	18
Tabelle 4:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich Weyhausen- WOB-Sandkamp	20
Tabelle 5:	Bereich Weyhausen / Wolfsburg-Warmenau.....	21
Tabelle 6:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich WOB-Sandkamp - WOB-West	22
Tabelle 7:	Bereich Wolfsburg-Sandkamp	22
Tabelle 8:	Zunahme der Emissionspegel im WOB-West – WOB-Fallersleben	23
Tabelle 9:	Bereich Wolfsburg – Hageberg / Fallersleben mit Überschreitung Schwellenwert.....	23
Tabelle 10:	Zunahme der Emissionspegel im WOB-Fallersleben – WOB-Mörse	24
Tabelle 11:	Bereich Wolfsburg – Westhagen mit Überschreitung Schwellenwert.....	26
Tabelle 12:	Bereich Wolfsburg – Mörse mit Überschreitung Schwellenwert	28
Tabelle 13:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich WOB-Mörse – AK Wolfsburg/Königslutter.....	28
Tabelle 14:	Bereich Wolfsburg-Hattorf und Lehre-Flechtorf an der A 39.....	29
Tabelle 15:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich AK Wolfsburg/Königslutter - Cremlingen	30
Tabelle 16:	Bereich Cremlingen - Wohld an der A 39	30
Tabelle 17:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich AK Wolfsburg/Königslutter - Cremlingen	31
Tabelle 18:	Bereich Cremlingen - Schandelah an der A 39.....	31
Tabelle 19:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich AS Cremlingen – AS Sickte.....	32
Tabelle 20:	Bereich Cremlingen - Schandelah an der A 39.....	32
Tabelle 21:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich AS Sickte – AS Braunschweig- Rautheim	33
Tabelle 22:	Bereich Cremlingen – Rautheim an der A 39	34
Tabelle 23:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich AS Rautheim – AK Braunschweig-Süd.....	34

Tabelle 24:	Bereich Braunschweig Südstadt und Heidberg an der A 39.....	36
Tabelle 25:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 289 Lessien-Grußendorf	37
Tabelle 26:	Bereich Lessien an der L 289	38
Tabelle 27:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 289 Grußendorf-Sassenburg.....	38
Tabelle 28:	Zunahme der Emissionspegel B 248 im Bereich Voitze	39
Tabelle 29:	Bereich Voitze an der B 248	39
Tabelle 30:	Zunahme der Emissionspegel K 26 – K 91 im Bereich Voitze – Tüla Croya	40
Tabelle 31:	Bereich Voitze-Croya an der K 26/K 91	41
Tabelle 32:	Zunahme der Emissionspegel auf der B 1 – Helmstedter Str. in Braunschweig	42
Tabelle 33:	Bereich B 1 – Helmstedter Str. in Braunschweig.....	43
Tabelle 34:	Zunahme der Emissionspegel auf der L 633 / K 3 zwischen Scheppau und Bornum am Elm	44
Tabelle 35:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich Fallersleben (L 321/K 70/Erich- Netzeband-Str./K 115 Viehtrift)	45
Tabelle 36:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Gewerbegebiet Hattorf).....	46
Tabelle 37:	Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg	46
Tabelle 38:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Hattorf)	47
Tabelle 39:	Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg	47
Tabelle 40:	Bereich L 294 – Hattorf bis Heiligendorf – Stadt Wolfsburg.....	48
Tabelle 41:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Heiligendorf).....	48
Tabelle 42:	Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg	49
Tabelle 43:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Heiligendorf-Neindorf)	50
Tabelle 44:	Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg	50
Tabelle 45:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Neindorf)	51
Tabelle 46:	Bereich L 294 – Neindorf – Stadt Wolfsburg.....	51
Tabelle 47:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Neindorf bis Rennau)	52
Tabelle 48:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294/L 297 (Rennau)	52
Tabelle 49:	Bereich L 294/L 297 – Rennau – Samtgemeinde Grasleben	53

Tabelle 50:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich K 46 (Warmenau – Kästorf).....	54
Tabelle 51:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich B 188 (A 39 – L 322)	55

Anhänge

Anhang 1:	Ergebnisliste Wolfsburg – Bereich Hageberg / Fallersleben.....	56
Anhang 2:	Ergebnisliste Wolfsburg – Bereich Westhagen.....	58
Anhang 3:	Ergebnisliste Wolfsburg – Bereich Mörse - Fallersleben	62

1 Aufgabenstellung

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zum nachgeordnetem Straßennetz ist Bestandteil der Planung für den Neubau der Autobahn A 39 im Abschnitt 7 zwischen der AS Ehra und der AS Weyhausen an der B 188.

Im Rahmen dieser Untersuchung werden die Auswirkungen des Neubaus der BAB A 39 (Abschnitt 7) auf das nachgeordnete Straßennetz untersucht. Der Neubau der Autobahn sowie bauliche Eingriffe in bestehende Straßen werden nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [2] beurteilt. Die Untersuchungen hierzu sind in Unterlage 17.1.1 dargestellt.

Neben den direkten Folgen der Baumaßnahme kann diese jedoch auch indirekte Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz in Form von Verkehrsverlagerungen verursachen. Die dadurch bewirkten schalltechnischen Auswirkungen werden im vorliegenden Bericht für die Prognose 2025 mit vollständiger Realisierung der A 39 untersucht.

2 Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung

2.1 Rechtliche Grundlagen und Beurteilung

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. März 2005 - BVerwG 4 A 18.04 – („Frankenschnellwegurteil“) ist, wenn als Folge eines Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zunimmt, der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.

Nach Auffassung des Gerichts sind dann, wenn die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte (tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A)) eingehalten werden, in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse (vgl. § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB a.F./§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB n.F.) gewahrt.

Bei Straßenabschnitten, bei denen der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts relevant wird oder der Lärmanstieg > 2,0 dB(A) ist, bei gleichzeitiger Überschreitung der Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (Orientierung für gesundes Wohnen), sind die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt.

2.2 Abgrenzung möglicher Betroffenheiten

Um die durch eine erhebliche Verkehrszunahme betroffenen Bereiche zu ermitteln, werden anhand der Verkehrszahlen zum Bezugsfall 2025 (Prognosenullfall ohne A 39) und der Verkehrszahlen für die Planung (Prognose mit A 39) die Emissionspegel berechnet und miteinander verglichen. In den Bereichen mit einer Zunahme der Emissionspegel von mehr als 0,2 dB(A) werden weitere Untersuchungen angestellt.

2.3 Umfang der Untersuchung

Die mit den o.g. Beurteilungskriterien zu vergleichenden Beurteilungspegel werden getrennt für die Tageszeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) (Teilstückverfahren) berechnet. Um die Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz zu ermitteln, werden auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung die Emissionspegel der relevanten Straßen ermittelt. Bei einer Zunahme des Emissionspegels werden Bestandsdaten der betroffenen Straßenabschnitte in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und Linien gleichen Beurteilungspegels (Isophonen) in Höhe des 1. OG (6,3 m über Gelände) berechnet. Die betroffenen Bereiche sind als Lageplanskizzen mit den Isophonen 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts dargestellt. Bei Straßenabschnitten, bei denen der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts relevant wird oder der Lärmanstieg > 2,0 dB(A) ist, bei gleichzeitiger Überschreitung der Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (Orientierung für gesundes Wohnen), sind die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt.

Es werden folgende Planfälle betrachtet:

- Prognose 2025 (Straßennetz 2025 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist und zusätzlich mit der gesamten A 39 und B 190n)

2.4 Grundlagen der Untersuchung

Für die Untersuchung wurden folgende Anlagen verwendet:

- Lagepläne und Trassendaten der betroffenen Straßenabschnitte in digitaler Form
- Bebauungspläne und Flächennutzungspläne der betroffenen Gemeinden
- Grundplan mit Höhenlinien in digitaler Form
- Verkehrsuntersuchung für die A 39, Stand Februar 2013 [7].
- Örtliche Gegebenheiten

2.5 Untersuchungsbereiche im nachgeordneten Straßennetz

Als relevanter Untersuchungsraum für die Auswirkungen des Abschnitts 7 wurde der Bereich Braunschweig – Helmstedt – Wolfsburg – Brome – Ehra – Sassenburg – Lehre betrachtet mit den folgenden Bereichen:

Bundesautobahn A 2:

- Stadt Königslutter

Bundesautobahn A 39:

- Samtgemeinde Weyhausen/Boldecker Land
- Stadt Wolfsburg
- Gemeinde Cremlingen
- Samtgemeinde Sickte
- Stadt Braunschweig

L 289:

- Samtgemeinde Brome
- Gemeinde Sassenburg

B 248 (Ehra) – Brohme – K 1122 – L 23 (Neuferchau):

- Samtgemeinde Brome

L 26 (Voitze) – K 91 (Croya):

- Samtgemeinde Brome

B 1 Braunschweig - Rautheim:

- Stadt Braunschweig
-

L 633 (Scheppau) – K 3 (Bornum am Elm):

- Gemeinde Cremlingen
- Stadt Königslutter am Elm

L 294 (Mörse) – (Heiligendorf) – (Neindorf) – L 297 (Rennau) – A 2:

- Stadt Wolfsburg
- Samtgemeinde Grassleben

Bereich B 188 – K 46 – An der Sneeede:

- Stadt Wolfsburg

Die Lage der untersuchten Bereiche sind im Übersichtslageplan Unterlage 17.3.2 dargestellt.

Sonstige Änderungen im nachgeordneten Straßennetz sind unerheblich bzw. stehen in keinem Zusammenhang mit der Baumaßnahme A 39 im Abschnitt 7.

2.6 Schutzbedürftige Gebiete

Um die baulichen Nutzungen zu erfassen, wurden die betroffenen Gemeinden angeschrieben und Bebauungspläne im Untersuchungsbereich abgefragt.

Bestehende Festsetzungen wurden aus vorhandenen Bebauungsplänen übernommen. Wo keine Festsetzungen bestehen, wurde die Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft.

3 Schallemissionen ($L_{m,E}$)

Die Ausgangsgröße für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die Emissionspegel. Die Emissionspegel sind definiert als Mittelungspegel über die Beurteilungszeiträume - tags bzw. nachts - in 25 m Abstand seitlich von der Achse des betrachteten Verkehrsweges bei freier Schallausbreitung, in einer festgelegten Höhe. Der Emissionspegel ist ein Maß für die Schallbelastung, die von einer Strecke ausgeht, unabhängig von der Topographie und den örtlichen Gegebenheiten. Er wird wesentlich bestimmt durch die Anzahl, Art und Geschwindigkeit der verkehrenden Fahrzeuge.

3.1 Verkehrsmengen

Der Berechnung liegen die Verkehrszahlen für das Jahr 2025 aus dem Verkehrsgutachten von SSP Consult aus dem Jahr 2013 [7] zu Grunde.

3.2 Fahrbahnarten, Steigungen, Ampeln und Geschwindigkeiten

Als relevante Größe bei der Emissionsberechnung ist der Einfluss der Straßenoberflächen zu berücksichtigen. Die Werte D_{StrO} für unterschiedliche Bauarten sind in Anlage 1, Tabelle B zur 16. BImSchV und in dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau [6] angegeben. Bei den untersuchten bestehenden Straßen wurde durchwegs der Wert $D_{StrO} = 0$ dB(A) angesetzt. Ein Zuschlag D_{Stg} gemäß RLS-90 [4] ist nicht notwendig, da kein Straßenabschnitt eine Steigung von mehr als 5 % aufweist. Für die bestehende A 39 und die A 2 liegen Informationen über den eingebauten Straßenbelag vor. Diese wurden in den entsprechenden Abschnitten berücksichtigt. Näheres hierzu ist in den betrachteten Bereichen beschrieben.

Für die Berechnung wurden nachfolgende zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt:

- Regelgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen 130 km/h
 - sonstige Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften 100 km/h
 - sonstige Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h
 - für Lkw 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens 80 km/h beträgt (s. Abschnitt 4.4.1.1.2 der RLS-90).
-

3.3 Emissionspegel im nachgeordneten Straßennetz

Die sich aufgrund der Verkehrszahlen ergebenden Emissionspegel $L_{m,E}$ für den Bezugsfall 2025, Planfall 1 und die Prognose 2025 sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

3.3.1 Emissionspegel Bezugsfall 2025

Der Bezugsfall 2025 umfasst das Straßennetz 2025 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist, aber keine A 39 und keine B 190n.

Abschnitt	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		L _{m,E}	
	DTV [Kfz/24h]	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw [km/h]	Lkw [km/h]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
		Tag	Nacht	Tag	Nacht				
A 39 Weyhausen - WOB Sandkamp	35400	2124.0	495.6	7.2%	13.0%	100	80	72.5	67.3
A 39 WOB Sandkamp - WOB West	44500	2670.0	623.0	8.1%	14.6%	100	80	73.7	68.6
A 39 WOB West - WOB Fallersleben	41800	2508.0	585.2	7.3%	13.1%	100	80	73.3	68.1
A 39 WOB Fallersleben - WOB Mörse	38500	2310.0	539.0	7.8%	14.0%	100	80	73.0	67.9
A 39 WOB Mörse - WOB Flechtorf	66100	3966.0	925.4	6.4%	11.5%	100	80	75.1	69.8
A 39 WOB Flechtorf - AK WOB/Königslutter	52300	3138.0	732.2	7.9%	14.2%	130	80	76.4	70.8
A 39 Königslutter- Cremlingen	34700	2082.0	485.8	8.2%	14.8%	130	80	74.7	69.0
A 39 Cremlingen - Sickte	52500	3150.0	735.0	7.0%	12.6%	130	80	76.3	70.6
A 39 Sickte - BS-Rautheim	59800	3588.0	837.2	6.7%	12.1%	120	80	76.1	70.5
A 39 BS-Rautheim-BS Südstadt	51200	3072.0	716.8	7.7%	13.8%	100	80	74.2	69.1
A 39 BS Südstadt - AK BS-Süd	31600	1896.0	442.4	8.0%	14.4%	80	80	71.0	66.3
A2 AK WOB/Königslutter - Königslutter	96100	5766.0	1345.4	23.1%	41.6%	130	80	80.5	75.5
L 289 bis Lessien	3800	228.0	30.4	8.4%	4.2%	100	80	63.1	53.4
L 289 bis Lessien	3800	228.0	30.4	8.4%	4.2%	50	50	58.9	48.4
L 289 Lessien bis Grußendorf	3800	228.0	30.4	7.9%	3.9%	50	50	58.7	48.3
L 289 Lessien bis Grußendorf	3800	228.0	30.4	7.9%	3.9%	100	80	63.0	53.3
L 289 Grußendorf innerorts	5400	324.0	43.2	7.0%	3.5%	50	50	59.9	49.5
L 289 - K 29 bis K 30	3400	204.0	27.2	9.1%	4.6%	50	50	58.6	48.1
L 289 - K 30 bis K 119 (Westerbeck)	4100	246.0	32.8	8.1%	4.1%	100	80	63.4	53.6
L 289 - K 119 (Westerbeck) - K 93 inner- orts	4000	240.0	32.0	8.3%	4.2%	50	50	59.0	48.6
B 248 Ehra bis K 26	6400	384.0	70.4	11.3%	11.3%	50	50	62.0	54.6
B 248 Voitze K 26 bis K 25	6200	372.0	68.2	11.5%	11.5%	50	50	61.9	54.5
L 26 Voitze - Tülau - innerorts	500	30.0	4.0	6.6%	3.3%	50	50	49.4	39.1
K 91 Tülau - innerorts	800	48.0	6.4	4.1%	2.1%	50	50	50.3	40.4
K 91 Tülau - Croya	800	48.0	6.4	4.1%	2.1%	100	80	55.3	46.0
K 91 Croya	800	48.0	6.4	4.1%	2.1%	50	50	50.3	40.4
B 1 BS-Rautheim - Altwiekering	12900	774.0	141.9	1.2%	1.2%	50	50	60.6	53.2
L 633 Scheppau	2700	162.0	21.6	5.7%	2.9%	50	50	56.4	46.2
K 3 Bornum am Elm	2300	138.0	18.4	5.3%	2.7%	50	50	55.5	45.4
L 321 Fallersleben Wolfsburger Landstr./ Hinterm Hagen	6200	372.0	49.6	3.6%	1.8%	50	50	58.9	49.1
Fallersleben Erich-Netzeband-Str.	2100	126.0	23.1	3.2%	1.0%	50	50	54.0	45.2

Abschnitt	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		Lm,E	
	DTV [Kfz/24h]	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw [km/h]	Lkw [km/h]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
		Tag	Nacht	Tag	Nacht				
L 294 A 39 bis L 295	10900	654.0	87.2	5.3%	2.6%	100	80	67.0	57.5
L 294 L 295 bis K 74	3900	234.0	31.2	5.7%	2.8%	100	80	62.6	53.1
L 294 L 295 bis K 74 innerorts	3900	234.0	31.2	5.7%	2.8%	50	50	57.9	47.8
L 294 K 74 - K 111	5400	324.0	43.2	5.1%	2.6%	100	80	63.9	54.4
L 294 K 74 - K 111 innerorts	5400	324.0	43.2	5.1%	2.6%	50	50	59.1	49.0
L 294 K 111 - K6	3000	180.0	24.0	4.4%	2.2%	100	80	61.1	51.8
L 294 K 111 - K6 innerorts	3000	180.0	24.0	4.4%	2.2%	50	50	56.2	46.2
L 294 K6 - L 290	2100	126.0	16.8	5.3%	2.6%	100	80	59.8	50.3
L 294 K6 - L 290 innerorts	2100	126.0	16.8	5.3%	2.6%	50	50	55.1	45.0
L 294 L 290 - K8	4000	240.0	32.0	6.6%	3.3%	100	80	62.9	53.3
L 294 K8 - K8	3400	204.0	27.2	7.2%	3.6%	100	80	62.3	52.7
L 294 K8 - L297	4400	264.0	35.2	6.3%	3.2%	100	80	63.3	53.7
L 294 K8 - L297 innerorts	4400	264.0	35.2	6.3%	3.2%	50	50	58.7	48.5
L 297 Rennau - A 2	3400	204.0	27.2	7.2%	3.6%	100	80	62.3	52.7
L 297 Rennau - A 2 innerorts	3400	204.0	27.2	7.2%	3.6%	50	50	57.9	47.6
K 46 K31 - An der Sneeede	1300	78.0	10.4	3.4%	1.7%	50	50	52.1	42.3
WOB - An der Sneeede	200	12.0	2.2	5.6%	1.7%	50	50	45.0	35.5
K 46 Kohlgärten	1000	60.0	8.0	4.4%	2.2%	100	80	56.4	47.0
B 188 A39 -K46	24400	1464.0	268.4	4.4%	2.2%	100	80	70.2	62.3

Tabelle 1: Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Bezugsfall 2025

3.3.2 Emissionspegel Prognose 2025

Die Prognose 2025 umfasst das Straßennetz 2025 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist, zusätzlich aber mit der gesamten A 39 und B 190n.

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Straßenabschnitte aufgeführt, welche in der Prognose 2025 eine Verkehrssteigerung erfahren.

Abschnitt	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		Lm,E	
	DTV [Kfz/24h]	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw [km/h]	Lkw [km/h]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
		Tag	Nacht	Tag	Nacht				
A 39 Weyhausen - WOB Sandkamp - P2025	49600	2976.0	694.4	17.6%	31.7%	100	80	75.9	71.2
A 39 WOB Sandkamp - WOB West - P2025	57800	3468.0	809.2	16.3%	29.4%	100	80	76.3	71.6
A 39 WOB West - WOB Fallersleben - P2025	55600	3336.0	778.4	15.9%	28.6%	100	80	76.1	71.4
A 39 WOB Fallersleben - WOB Mörse - P2025	52400	3144.0	733.6	16.7%	30.1%	100	80	76.0	71.3
A 39 WOB Mörse - WOB Flechtorf - P2025	79000	4740.0	1106.0	12.3%	22.1%	100	80	77.0	72.2
A 39 WOB Flechtorf - AK WOB/Königslutter - P 2025	64900	3894.0	908.6	14.8%	26.6%	130	80	78.1	72.8
A 39 Königslutter- Cremlingen - P2025	40600	2436.0	568.4	10.5%	18.9%	130	80	75.6	70.1
A 39 Cremlingen - Sickinge - P2025	58100	3486.0	813.4	8.3%	15.0%	130	80	76.9	71.3
A 39 Sickinge - BS-Rautheim - P2025	64900	3894.0	908.6	7.9%	14.3%	120	80	76.7	71.2
A 39 BS-Rautheim-BS Südstadt - P2025	55900	3354.0	782.6	9.0%	16.2%	100	80	74.9	69.8
A 39 BS Südstadt - AK BS-Süd - P 2025	34300	2058.0	480.2	9.7%	17.6%	80	80	71.9	67.2
A2 AK WOB/Königslutter - Königslutter	97400	5844.0	1363.6	24.3%	43.7%	130	80	80.7	75.7
L 289 bis Lessien Planfall 2025	5900	354.0	47.2	10.7%	5.4%	100	80	65.5	55.6
L 289 bis Lessien Planfall 2025	5900	354.0	47.2	10.7%	5.4%	50	50	61.5	50.8
L 289 Lessien bis Grußendorf P2025	5800	348.0	46.4	10.7%	5.4%	50	50	61.4	50.8
L 289 Lessien bis Grußendorf P2025	5800	348.0	46.4	10.7%	5.4%	100	80	65.4	55.5
L 289 Grußendorf P 2025 innerorts	5000	300.0	40.0	10.6%	5.3%	50	50	60.7	50.1
L 289 - K 29 bis K 30 - P 2025	3800	228.0	30.4	13.1%	6.6%	50	50	60.2	49.4
L 289 - K 30 bis K 119 (Westerbeck) - P 2025	4000	240.0	32.0	12.7%	6.4%	100	80	64.1	54.1
L 289 - K 119 (Westerbeck) - K 93 innerorts - P 2025	4000	240.0	32.0	12.7%	6.4%	50	50	60.3	49.6
B 248 Ehra bis K 26 - P 2025	5900	354.0	64.9	15.8%	15.8%	50	50	62.7	55.4
B 248 Voitze K 26 bis K 25 - p2025 - innerorts	5200	312.0	57.2	14.0%	14.0%	50	50	61.7	54.4
L 26 Voitze - Türlau - innerorts -P2025	1000	60.0	8.0	22.1%	11.1%	50	50	56.2	45.1
K 91 Türlau - innerorts - P2025	1300	78.0	10.4	17.9%	9.0%	50	50	56.6	45.6
K 91 Türlau - Croya - P2025	1300	78.0	10.4	17.9%	9.0%	100	80	60.1	49.8
K 91 Croya - P2025	1300	78.0	10.4	17.9%	9.0%	50	50	56.6	45.6
B 1 BS-Rautheim - Altewiekring - P2025	13200	792.0	145.2	1.4%	1.4%	50	50	60.9	53.5
L 633 Scheppau - P2025	3000	180.0	24.0	6.6%	3.3%	50	50	57.2	46.9
K 3 Bornum am Elm - P2025	2500	150.0	20.0	6.6%	3.3%	50	50	56.4	46.1
L 321 Fallersleben Wolfsburger Landstr./ Hinterm Hagen - P2025	6800	408.0	54.4	3.4%	1.7%	50	50	59.3	49.5
Fallersleben Erich-Netzeband-Str. - P2025	2300	138.0	25.3	2.9%	0.9%	50	50	54.3	45.5

Abschnitt	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		Lm,E	
	DTV	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw	Lkw	Tag	Nacht
	[Kfz/24h]	Tag	Nacht	Tag	Nacht	[km/h]	[km/h]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 A 39 bis L 295 - P2025	12000	720.0	96.0	7.2%	3.6%	100	80	67.8	58.2
L 294 L 295 bis K 74 - P2025	5000	300.0	40.0	10.2%	5.1%	100	80	64.6	54.8
L 294 L 295 bis K 74 innerorts - P2025	5000	300.0	40.0	10.2%	5.1%	50	50	60.6	50.0
L 294 K 74 - K 111 - P2025	6500	390.0	52.0	8.7%	4.4%	100	80	65.5	55.7
L 294 K 74 - K 111 innerorts - P2025	6500	390.0	52.0	8.7%	4.4%	50	50	61.3	50.8
L 294 K 111 - K6 - P2025	4100	246.0	32.8	10.3%	5.1%	100	80	63.8	53.9
L 294 K 111 - K6 innerorts - P2025	4100	246.0	32.8	10.3%	5.1%	50	50	59.7	49.2
L 294 K6 - L 290 - P2025	3200	192.0	25.6	12.4%	6.2%	100	80	63.1	53.1
L 294 K6 - L 290 innerorts - P2025	3200	192.0	25.6	12.4%	6.2%	50	50	59.3	48.5
L 294 L 290 - K8 - P2025	5200	312.0	41.6	10.9%	5.4%	100	80	64.9	55.0
L 294 K8 - K8 - P2025	4500	270.0	36.0	11.8%	5.9%	100	80	64.5	54.5
L 294 K8 - L297 - P2025	5500	330.0	44.0	10.5%	5.2%	100	80	65.1	55.2
L 294 K8 - L297 innerorts - P2025	5500	330.0	44.0	10.5%	5.2%	50	50	61.1	50.5
L 297 Rennau - A 2 - P2025	4400	264.0	35.2	12.1%	6.0%	100	80	64.4	54.5
L 297 Rennau - A 2 innerorts - P2025	4400	264.0	35.2	12.1%	6.0%	50	50	60.6	49.9
K 46 K31 - An der Sneede - P2025	2100	126.0	16.8	4.7%	2.4%	50	50	54.8	44.8
WOB - An der Sneede - P2025	600	36.0	6.6	1.9%	0.6%	50	50	47.8	39.4
K 46 Kohlgärten - P2025	1400	84.0	11.2	7.1%	3.6%	100	80	58.5	48.8
B 188 A39 -K46 - P2025	25800	1548.0	283.8	7.1%	3.6%	100	80	71.1	62.9

Tabelle 2: Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Prognose 2025

3.3.3 Änderung der Emissionspegel durch Baumaßnahme – Prognose 2025

In der nachfolgenden Tabelle sind die Änderungen der Emissionspegel (Bezugsfall 2025, Tabelle 1 – Prognose 2025, Tabelle 2) als Folge des Baus der A 39 dargestellt.

Straße	Nr.	Lm,E Bezugsfall		Lm,E Prognose 2025		Abstand Isophone zur Straßenachse in m		Zunahme	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Prognose 2025		Tag	Nacht
		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	64 dB(A)	54 dB(A)	[dB(A)]	[dB(A)]
A 39 Weyhausen - WOB Sandkamp - P2025	1	72.5	67.3	75.9	71.2	160	370	2.6	3.1
A 39 WOB Sandkamp - WOB West - P2025	2	73.7	68.6	76.3	71.6	170	380	2.0	2.4
A 39 WOB West - WOB Fallersleben - P2025	3	73.3	68.1	76.1	71.4	170	380	2.1	2.6
A 39 WOB Fallersleben - WOB Mörse - P2025	4	73.0	67.9	76.0	71.3	160	370	2.2	2.7
A 39 WOB Mörse - WOB Flechtorf - P2025	5	72.5	67.3	75.9	71.2	160	370	2.6	3.1
A 39 WOB Flechtorf - AK WOB/Königslutter - P 2025	6	76.4	70.8	78.1	72.8	230	450	1.7	2.0
A 39 Königslutter- Cremlingen - P2025	7	74.7	69.0	75.6	70.1	150	310	0.9	1.1
A 39 Cremlingen - Sickte - P2025	8	76.3	70.6	76.9	71.3	190	370	0.6	0.7
A 39 Sickte - BS-Rautheim - P2025	9	76.1	70.5	76.7	71.2	190	370	0.6	0.7
A 39 BS-Rautheim-BS Südstadt - P2025	10	74.2	69.1	74.9	69.8	140	300	0.7	0.7
A 39 BS Südstadt - AK BS-Süd - P 2025	11	71.0	66.3	71.9	67.2	85	200	0.9	0.9
A2 AK WOB/Königslutter – Königslutter – P2025	12	80.5	75.5	80.7	75.7	340	640	0.2	0.2
L 289 bis Lessien Planfall 2025	13	63.1	53.4	65.5	55.6	35	35	2.4	2.2
L 289 bis Lessien Planfall 2025 innerorts	14	58.9	48.4	61.5	50.8	19	16	2.6	2.4
L 289 Lessien bis Grußendorf P2025 innerorts	15	58.7	48.3	61.4	50.8	19	16	2.7	2.5
L 289 Lessien bis Grußendorf P2025	16	63.0	53.3	65.4	55.5	35	35	2.4	2.2
L 289 Grußendorf P 2025 innerorts	17	59.9	49.5	60.7	50.1	16	14	0.8	0.6
L 289 - K 29 bis K 30 - P 2025	18	58.6	48.1	60.2	49.4	15	12	1.6	1.3
L 289 - K 30 bis K 119 (Westerbeck) - P 2025 innerorts	19	59.1	48.6	60.3	49.6	15	12	1.2	1.0
L 289 - K 119 (Westerbeck) - K 93 innerorts - P 2025	20	59.0	48.6	60.3	49.6	15	12	1.3	1.0
B 248 Ehra bis K 26 - P 2025 - innerorts	21	62.0	54.6	62.7	55.4	25	35	0.7	0.8
B 248 Voitze K 26 bis K 25	22	61.9	54.5	61.7	54.4	20	29	0.2	0.1
K 26 Voitze - Tülauf - innerorts -P2025	23	49.4	39.1	56.2	45.1	4	<3	6.8	6.0
K 91 Tülauf - innerorts - P2025	24	50.3	40.4	56.6	45.6	5	<3	6.3	5.2
K 91 Tülauf - Croya - P2025	25	55.3	46.0	60.1	49.8	14	14	4.8	3.8
K 91 Croya - P2025	26	50.3	40.4	56.6	45.6	5	<3	6.3	5.2
B 1 BS-Rautheim - Altewiekring - P2025	27	60.6	53.2	60.9	53.5	17	25	0.3	0.3
L 633 Scheppau - P2025	28	56.4	46.2	57.2	46.9	6	6	0.8	0.7
K 3 Bornum am Elm - P2025	29	55.5	45.4	56.4	46.1	5	4	0.9	0.7
L 321 Fallersleben Wolfsburger Landstr./ Hinterm Ha- gen - P2025	30	58.9	49.1	59.3	49.5	12	12	0.4	0.4
Fallersleben Erich-Netzeband-Str. - P2025	31	54.0	45.2	54.3	45.5	<3	<3	0.3	0.3
L 294 A 39 bis L 295 - P2025	32	67.0	57.5	67.8	58.2	45	50	0.8	0.7
L 294 L 295 bis K 74 - P2025	33	62.6	53.1	64.6	54.8	30	30	2.0	1.7
L 294 L 295 bis K 74 innerorts - P2025	34	57.9	47.8	60.6	50.0	16	14	2.7	2.2
L 294 K 74 - K 111 - P2025	35	63.9	54.4	65.5	55.7	35	35	1.6	1.3

Straße	Nr.	Lm,E Bezugsfall		Lm,E Prognose 2025		Abstand Isophone zur Straßenachse in m		Zunahme	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Prognose 2025		Tag	Nacht
		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	64 dB(A)	54 dB(A)	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 K 74 - K 111 innerorts - P2025	36	59.1	49.0	61.3	50.8	18	16	2.2	1.8
L 294 K 111 - K6 - P2025	37	61.1	51.8	63.8	53.9	30	30	2.7	2.1
L 294 K 111 - K6 innerorts - P2025	38	56.2	46.2	59.7	49.2	13	11	3.5	3.0
L 294 K6 - L 290 - P2025	39	59.8	50.3	63.1	53.1	25	25	3.3	2.8
L 294 K6 - L 290 innerorts - P2025	40	55.1	45.0	59.3	48.5	12	10	4.2	3.5
L 294 L 290 - K8 - P2025	41	62.9	53.3	64.9	55.0	35	35	2.0	1.7
L 294 K8 - K8 - P2025	42	62.3	52.7	64.5	54.5	30	30	2.2	1.8
L 294 K8 - L297 - P2025	43	63.3	53.7	65.1	55.2	35	35	1.8	1.5
L 294 K8 - L297 innerorts - P2025	44	58.7	48.5	61.1	50.5	18	15	2.4	2.0
L 297 Rennau - A 2 - P2025	45	62.3	52.7	64.4	54.5	30	30	2.1	1.8
L 297 Rennau - A 2 innerorts - P2025	46	57.9	47.6	60.6	49.9	17	14	2.7	2.3
K 46 K31 - An der Sneede - P2025	47	52.1	42.3	54.8	44.8	<3	<3	2.7	2.5
WOB - An der Sneede - P2025	48	45.0	35.5	47.8	39.4	<3	<3	2.8	3.9
K 46 Kohlgärten - P2025	49	56.4	47.0	58.5	48.8	10	10	2.1	1.8
B 188 A39 -K46 - P2025	50	70.2	62.3	71.1	62.9	80	100	0.9	0.6

Tabelle 3: Änderungen der Emissionspegel durch Baumaßnahme - Prognose 2025

Erläuterung der Tabelle 3:

- Spalte „Straße“: Straßenabschnitte mit einer Erhöhung von > 0,2 dB(A)
- Spalte „Nr.“: lfd. Nr. des Straßenabschnittes, siehe hierzu auch Unterlage 17.2, blaues Kästchen
- Spalte „Lm,E, Bezugsfall“: Mittelungspegel Straßennetz 2025 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist, aber keine A 39 und keine B 190n
- Spalte „Lm,E, Prognose 2025“: Mittelungspegel wie Bezugsfall, zusätzlich aber mit der gesamten A 39 und B 190n
- Spalte „Abstand Isophonen zur Straßenachse in m“: Hierbei handelt es sich um den Abstand der Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (gesunde Wohnverhältnisse) bezogen auf die Achse der Straße. Das heißt, bei Häusern die einen geringeren Abstand zur Straßenachse aufweisen, werden die Grenzwerte überschritten. Bei Häusern mit einem größeren Abstand werden die Grenzwerte unterschritten.
- Spalte „Zunahme“: Differenz zwischen „Lm,E, Bezugsfall“ und „Lm,E, Prognose 2025“

4 Schallimmissionen und Beurteilung für Prognose 2025

Betrachtet man die Verkehrsuntersuchung zum Bau der A 39, so ist zu erkennen, dass die Verkehrsstärken im Bereich des Planungsabschnitts 7 auf folgenden Straßenabschnitten um $> 0,2$ dB(A) zunehmen:

- Nr. 1 bis 11: A 39 zwischen AS Weyhausen und Autobahnkreuz Braunschweig Süd
- Nr. 13 bis 20: L 289 zwischen AS Ehra und der B 188 Dannenbüttel
- Nr. 21 bis 22: B 248 zwischen Ehra – Voitze
- Nr. 23 bis 26: K 26 von Voitze bis Croya (K 91)
- Nr. 27: B 1 von A 29 AS Braunschweig–Rautheim bis Braunschweig – Altewiekring
- Nr. 28 bis 29: L 633 von Scheppau (Wohld) bis K 3 (Bornum am Elm)
- Nr. 32 bis 43: Bereich Fallersleben L 294 von Mörse bis Rennau (A 2)
- Nr. 47 bis 50: B 188, K 107 Bereich Wolfsburg

Die in der obigen Aufzählung angegebene Nr. bezieht sich auf den Straßenabschnitt in Tabelle 3. Diese ist auch in der Unterlage 17.2, blaues Kästchen dargestellt.

4.1 Untersuchungen entlang der A 39 (Nr. 1 bis 11)

Die nachfolgenden Untersuchungen beziehen sich auf die Straßenabschnitte 1 bis 11 der Tabelle 3. Diese sind auch in Unterlage 17.3.2 (blaue Kästchen) dargestellt.

Entlang der bestehenden A 39 finden Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) zwischen der Ausfahrt Weyhausen und dem Autobahnkreuz Braunschweig Süd statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

4.1.1 Bereich AS Weyhausen – Wolfsburg Sandkamp (Nr. 1 – Unterlage 17.3.4 Blatt 1)

Im Bereich der A 39 zwischen der Ausfahrt (AS) Weyhausen und der AS Wolfsburg-Sandkamp nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 49 600 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 35 400 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS Weyhausen – AS WOB-Sandkamp	74.6	68.9	77.2	72.0	2.6	3.1

Tabelle 4: Zunahme der Emissionspegel im Bereich Weyhausen- WOB-Sandkamp

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 2,6 dB(A) tags und 3,1 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt. Des Weiterem ist als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{StrO} = -2$ dB(A) eingebaut. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Gemeinde Weyhausen und der Ortsteil Warmenau der Stadt Wolfsburg.

Auf Grundlage der Berechnung im Bereich von Weyhausen bis Sandkamp wurde festgestellt, dass kein Gebäude den Schwellenwert von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts für eine Zunahme der Beurteilungspegel überschreiten. Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 1 dargestellt.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

OBJEKTNUMMER	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Weyhausen				
1	Wolfsburger Straße 75	AM	53.7	48.8
2	Wolfsburger Straße 74	S	53.5	48.6
3	Stettinger Straße 13	W	52.5	47.5
4	Stettinger Straße 15	W	53.9	49.0

OBJEKTNUMMER	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
5	Stettinger Straße 17	W	54.7	49.8
6	Stettinger Straße 19	W	54	49
7	Stettinger Straße 21	W	54	49
8	Stettinger Straße 23	W	53	48
9	Stettinger Straße 25	W	54	49
10	Stettinger Straße 27	W	55	50
11	Stettinger Straße 29	W	56	51
12	Stettinger Straße 31	W	56	51
13	Stettinger Straße 33	W	55	51
14	Stettinger Straße 35	W	55	51
15	Stettinger Straße 37	W	56	51
16	Stettinger Straße 39	W	56	51
17	Stettinger Straße 41	W	56	51
18	Stettinger Straße 43	W	57	52
19	Stettinger Straße 45	W	57	52
20	Oslosser Weg 2	W	57	52
21	Oslosser Weg 5	W	57	52
22	Königsberger Str. 43	W	57	52
23	Königsberger Str.50	W	57	52
24	Im Försterkamp 69	W	57	52
25	Lustiger Stumpf 7	AM	57	53
26	Lustiger Stumpf 7 - Geb. 2	AM	57	52
Wolfsburg-Warmenau				
27	Ziellestge 19	W	55	50
28	Ziellestge 25	W	55	50
29	Ziellestge 29	W	56	51
30	Ziellestge 27	W	56	51
31	Ziellestge 31	W	56	51
32	Ziellestge 26	W	56	51
33	Ziellestge 24	W	55	50
34	Hannoversche Str. 37	W	54	49

Tabelle 5: Bereich Weyhausen / Wolfsburg-Warmenau

4.1.2 Bereich AS WOB-Sandkamp – AS Wolfsburg-West (Nr. 2 – Unterlage 17.3.4 Blatt 1)

Im Bereich der A 39 zwischen der Ausfahrt (AS) Wolfsburg-Sandkamp und der AS Wolfsburg-West nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 57 800 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 44 500 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS WOB-Sandkamp – AS WOB-West	75.7	70.1	77.7	72.5	2.0	2.4

Tabelle 6: Zunahme der Emissionspegel im Bereich WOB-Sandkamp - WOB-West

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 2,0 dB(A) tags und 2,4 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt. Des Weiterem ist als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{StrO} = -2$ dB(A) eingebaut. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt liegt der Ortsteil Sandkamp der Stadt Wolfsburg.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass bei keinem Wohngebäude den Schwellenwert von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts für eine Zunahme der Beurteilungspegel überschritten wird. Im Bereich des VW-Werkes nördlich der AS WOB-Sandkamp beträgt der maximale Beurteilungspegel 64 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Südlich der Ausfahrt WOB-Sandkamp beträgt der maximale Beurteilungspegel im Gewerbegebiet 72 dB(A) tags bzw. 67 dB(A) nachts. Im Bereich des Kleingartens wird bei 3 Parzellen ein Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags erreicht.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg - Sandkamp				
40	VW-Werk - Haus 1	G	62	57
41	VW-Werk - Haus 2	G	64	60
42	VW-Werk - Haus 3	G	62	58
43	VW-Werk - Haus 4	G	62	57
44	SLG - Stellfelder Str. 39	G	72	67
45	Major-Hirst-Straße 11	G	62	57

Tabelle 7: Bereich Wolfsburg-Sandkamp

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 1 dargestellt.

4.1.3 Bereich AS WOB-West – AS Wolfsburg-Fallersleben (Nr. 3 – Unterlage 17.3.4 Blatt 2)

Im Bereich der A 39 zwischen der Ausfahrt (AS) Wolfsburg-West und der AS Wolfsburg-Fallersleben nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 55 600 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 41 800 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS WOB-West – AS WOB-Fallersleben	75.4	69.7	77.5	72.3	2.1	2.6

Tabelle 8: Zunahme der Emissionspegel im WOB-West – WOB-Fallersleben

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 2,1 dB(A) tags und 2,6 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt. Des Weiterem ist als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{\text{Stro}} = -2$ dB(A) eingebaut. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt. Die bestehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen östlich der A 39 (Schallschutzwand und Schallschutzwahl) und westlich der A 39 (Schallschutzwahl) wurden berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteile Hageberg und Fallersleben der Stadt Wolfsburg.

Auf Grundlage der Berechnung im Bereich von Hageberg und Fallersleben wurden bei 55 Gebäuden die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt. Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 2 dargestellt. In der nachfolgenden Tabelle sind nur die Gebäude mit Überschreitung der Beurteilungspegel von 54 dB(A) nachts angegeben. Die komplette Ergebnisliste befindet sich in Anhang 1 dieser Untersuchung.

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Hageberg / Fallersleben				
86	Remscheider Straße 2	W	60	55
89	Gronauer Straße 2	W	61	56
91	Solinger Ring 6	W	62	57
99	Solinger Ring 8	W	60	55

Tabelle 9: Bereich Wolfsburg – Hageberg / Fallersleben mit Überschreitung Schwellenwert

Auf Grundlage der detaillierten Berechnung wurde festgestellt, dass bei 4 Wohngebäuden der Schwellenwert 54 dB(A) nachts für eine erhebliche Zunahme der Beurteilungspegel im Bereich Solinger Ring überschritten wird. Da es sich um Geschossbebauung (3 bis 4 Etagen) handelt, sind 58 Geschossfassaden betroffen. Westlich der A 39 werden die Schwellenwerte nicht überschritten.

4.1.4 Bereich AS Wolfsburg-Fallersleben – AS Wolfsburg-Mörse (Nr. 4 – Unterlage 17.3.4 Blatt 2)

Im Bereich der A 39 zwischen der Ausfahrt (AS) Wolfsburg-Fallersleben und der AS Wolfsburg-Mörse nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 52 400 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 38 500 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS WOB- Fallersleben – AS WOB-Mörse	75.1	69.4	77.3	72.1	2.2	2.7

Tabelle 10: Zunahme der Emissionspegel im WOB-Fallersleben – WOB-Mörse

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 2,2 dB(A) tags und 2,7 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt. Des Weiterem ist als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{\text{Stro}} = -2$ dB(A) eingebaut. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt. Die bestehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen östlich der A 39 (Schallschutzwall mit Schallschutzwand im Bereich der Unterführung zwischen Dresdner Ring und Altmarkring) und westlich der A 39 (Schallschutzwall und Schallschutzwand im Bereich K 115 und Strahlsunder Ring) wurden berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteile Westhagen, Mörse und Fallersleben der Stadt Wolfsburg.

Auf Grundlage der Isophonenberechnung im Bereich von Westhagen, Mörse und Fallersleben wurden bei 292 Gebäuden die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt. Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 2 dargestellt.

Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Untersuchungsabschnitt in den Bereich östlich der A 39 (Westhagen – 153 Gebäude) und westlich der A 39 (Fallersleben und Mörse – 139 Gebäude) unterteilt

4.1.4.1 Bereich Westhagen

In der nachfolgenden Tabelle sind nur die Gebäude mit Überschreitung der Beurteilungspegel 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts östlich der A 39 angegeben. Die komplette Ergebnisliste befindet sich in Anhang 2 dieser Untersuchung.

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag dB(A)	Nacht dB(A)
118	Rostocker Straße 38A	W	64	59
119	Rostocker Straße 36A	W	64	59
120	Rostocker Straße 34A	W	64	60
121	Rostocker Straße 32A	W	65	60
122	Rostocker Straße 30A	W	62	57
123	Rostocker Straße 28A	W	60	56
124	Rostocker Straße 38	W	61	56
125	Rostocker Straße 36	W	60	56
126	Rostocker Straße 34	W	60	55
132	Rostocker Straße 93	W	60	55
139	Rostocker Straße 115	W	62	58
140	Rostocker Straße 113	W	62	58
141	Rostocker Straße 111	W	62	57
142	Rostocker Straße 109	W	61	56
143	Rostocker Straße 107	W	59	55
148	Brieger Weg 6	W	62	58
150	Brieger Weg 10	W	60	55
153	Brieger Weg 4	W	62	58
154	Brieger Weg 2	W	59	55
161	Wismarer Straße 7	W	62	57
166	Wismarer Straße 19	W	63	58
167	Wismarer Straße 17	W	62	57
168	Wismarer Straße 15	W	60	55
171	Dresdener Ring 105	W	62	57
178	Dresdener Ring 103	W	65	60
179	Dresdener Ring 101	W	65	61
206	Dresdener Ring 61	W	62	57
207	Dresdener Ring 59	W	63	58
208	Dresdener Ring 57	W	63	59
209	Dresdener Ring 55	W	63	59
210	Dresdener Ring 53	W	64	59
211	Dresdener Ring 51	W	63	59
222	Dresdener Ring 49	W	63	59
223	Dresdener Ring 47	W	64	59
224	Dresdener Ring 45	W	63	59
225	Dresdener Ring 43	W	64	59
226	Dresdener Ring 41	W	63	59
227	Dresdener Ring 39	W	63	59

228	Dresdener Ring 37	W	64	59
229	Dresdener Ring 35, 33	W	63	59
230	Dresdener Ring 31	W	61	56
231	Dresdener Ring 29	W	61	56
232	Dresdener Ring 27	W	60	55
234	Dresdener Ring 25	W	61	56
239	Stralsunder Ring 65	W	62	57
240	Stralsunder Ring 63	W	62	57
241	Stralsunder Ring 61, 59	W	62	58
242	Stralsunder Ring 57	W	62	58
243	Stralsunder Ring 74	W	60	55
245	Stralsunder Ring 55	W	63	58
246	Stralsunder Ring 53	W	63	58
247	Stralsunder Ring 51	W	63	58
248	Stralsunder Ring 49	W	63	58
249	Stralsunder Ring 47	W	63	59

Tabelle 11: Bereich Wolfsburg – Westhagen mit Überschreitung Schwellenwert

Auf Grundlage der detaillierten Berechnung wurde festgestellt, dass bei 54 Wohngebäuden der Beurteilungspegel 54 dB(A) nachts und bei 3 Gebäuden auch der Beurteilungspegel 64 dB(A) tags für eine Zunahme der Beurteilungspegel im Bereich östlich der A 39 zwischen AS Fallersleben und AS Mörse überschritten wird. Insgesamt sind 3 Geschossfassaden tags und 276 Geschossfassaden nachts betroffen.

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 2 dargestellt.

4.1.4.2 Bereiche Fallersleben und Mörse

In der nachfolgenden Tabelle sind ausschließlich die Gebäude mit Überschreitung der Beurteilungspegel 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts westlich der A 39 angegeben. Die komplette Ergebnisliste befindet sich in Anhang 3 dieser Untersuchung.

ID	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
305	Wernigeroder Straße 39	W	59	55
307	Wernigeroder Straße 43	W	60	56
308	Wernigeroder Straße 26	W	62	57
309	Wernigeroder Straße 24	W	64	59
310	Wernigeroder Straße 22	W	61	56
311	Wernigeroder Straße 20	W	63	59
312	Wernigeroder Straße 18	W	60	56
313	Wernigeroder Straße 16	W	64	59
314	Wernigeroder Straße 14	W	61	56
318	Wernigeroder Straße 12	W	65	60
319	Wernigeroder Straße 10	W	61	56
320	Wernigeroder Straße 31	W	59	55
321	Wernigeroder Straße 29	W	59	55
322	Wernigeroder Straße 8	W	65	60

ID	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
323	Wernigeroder Straße 6	W	61	56
324	Wernigeroder Straße 5	W	60	55
332	Wernigeroder Straße 4	W	61	57
333	Wittenberger Straße 29	W	65	60
334	Wernigeroder Straße 2	W	61	56
335	Wernigeroder Straße 3	W	59	55
336	Wernigeroder Straße 1	W	59	55
340	Wittenberger Straße 4	W	63	58
341	Wittenberger Straße 2	W	60	55
346	Warnemünder Straße 1	W	60	55
347	Warnemünder Straße 1A	W	63	58
348	Warnemünder Straße 3	W	62	57
349	Warnemünder Straße 5	W	61	57
356	Warnemünder Straße 7	W	61	56
357	Warnemünder Straße 9	W	61	57
358	Warnemünder Straße 11	W	62	57
359	Warnemünder Straße 13	W	62	58
360	Altmarkring 41	W	59	55
361	Altmarkring 43	W	60	55
362	Altmarkring 45	W	61	57
363	Altmarkring 47	W	62	57
364	Altmarkring 49	W	62	58
367	Küstriner Ring 15	W	60	55
368	Küstriner Ring 20	W	62	57
369	Küstriner Ring 18	W	61	56
371	Küstriner Ring 14A	W	59	55
405	Ostlandstraße 9, 9A	W	60	55
406	Ostlandstraße 10	W	60	55
407	Ostlandstraße 11	W	60	55
408	Ostlandstraße 12	W	60	56
409	Ostlandstraße 13	W	61	56
410	Ostlandstraße 13A	W	61	57
416	Ostlandstraße 14	W	61	57
417	Ostlandstraße 15	W	62	57
418	Ostlandstraße 16	W	62	57
419	Feldscheunenweg 7	W	60	55
420	An der Lehmkuhle 21	W	60	55
421	An der Lehmkuhle 23	W	60	55
423	Ostlandstraße 18	W	62	57
424	Ostlandstraße 19	W	61	57
425	Ostlandstraße 20	W	60	55
426	Ostlandstraße 21	W	59	55
427	Feldscheunenweg 4	M	59	55

ID	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
435	Hattorfer Straße 32	W	60	55
438	Alte Braunschweiger Straße 13	W	60	55
439	Alte Braunschweiger Straße 15	W	60	55
444	Alte Braunschweiger Straße 17	W	61	55
445	Alte Braunschweiger Straße 19	W	61	56
446	Alte Braunschweiger Straße 21A	W	62	56
447	Alte Braunschweiger Straße 21	W	60	55
449	Auf der Höhe 1	W	60	55
453	Am Riedetal 2	W	60	55
454	Alte Braunschweiger Straße 18	W	61	56
455	Alte Braunschweiger Straße 18A	W	61	56
456	Alte Braunschweiger Straße 20	W	62	57
457	Alte Braunschweiger Straße 22	W	62	57

Tabelle 12: Bereich Wolfsburg – Mörse mit Überschreitung Schwellenwert

Auf Grundlage der detaillierten Berechnung wurde festgestellt, dass bei 70 Wohngebäuden der Beurteilungspegel 54 dB(A) nachts und bei 3 Gebäuden auch der Beurteilungspegel 64 dB(A) tags für eine Zunahme der Beurteilungspegel im Bereich westlich der A 39 zwischen AS Fallersleben und AS Mörse überschritten wird. Insgesamt sind 3 Geschossfassaden tags und 148 Geschossfassaden nachts betroffen.

Die Lage der Berechnungspunkte ist in Anlage 17.3.4 Blatt 2 dargestellt.

4.1.5 Bereich AS WOB-Mörse – AS Wolfsburg-Flechthof (Nr. 5 und 6 – Unterlage 17.3.4 Blatt 3)

Im Bereich der A 39 zwischen der Ausfahrt (AS) Wolfsburg-Mörse und der AS Wolfsburg-Flechthof nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 66 100 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 79 000 Kfz/24h (DTV 2025). Im weiteren Verlauf bis zum Autobahnkreuz (AK) Wolfsburg/Königslutter nimmt die Verkehrsstärke von 52 300 Kfz/24 h (Bezugsfall 2025) auf 64 900 Kfz/24 h (DTV 2025) zu.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS WOB-Mörse – AS WOB-Flechthof	77.2	71.5	78.7	73.3	1.5	1.8
AS WOB-Flechthof – AK Wolfsburg/Königslutter	76.4	70.8	78.1	72.8	1.7	2.0

Tabelle 13: Zunahme der Emissionspegel im Bereich WOB-Mörse – AK Wolfsburg/Königslutter

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 1,5 dB(A) bis 1,7 dB(A) tags und 1,8 bis 2,0 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich ab AS Flechtorf die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt. Des weiterem ist als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{StrO} = -2$ dB(A) eingebaut. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Flechtorf der Gemeinde Lehre und der Ortsteil Hattorf der Stadt Wolfsburg betroffen.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass nordöstlich der AS Flechtorf in Wolfsburg-Hattorf bei einem Gebäude die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, sowie bei zwei weiteren Gebäuden die Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts überschritten wird. Südwestlich der AS Flechtorf in Lehre-Flechtorf wird die Zumutbarkeitsschwelle bei einem Gebäude im Nachzeitraum überschritten. Bei allen betroffenen Gebäuden handelt es sich um Gewerbebebauung. Beim Gebäude mit Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle Tag von 70 dB(A) in Wolfsburg-Hattorf handelt es sich um ein großes Einkaufszentrum.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Wolfsburg - Hattorf				
471	Brandgehaege 25	G	70	64
472	Brandgehaege 28	G	64	59
473	Brandgehaege 24	G	62	57
474	Brandgehaege 19	G	68	62
475	Brandgehaege 22	G	62	57
476	Brandgehaege 18	G	62	56
477	Brandgehaege 3-5	G	65	59
478	Brandgehaege 20	G	62	57
479	Brandgehaege 9	G	73	67
480	Brandgehaege	G	61	55
Lehre-Flechtorf				
481	Nikolaus-Otto-Str.	G	69	63
482	Nikolaus-Otto-Str.	G	60	55
483	Nikolaus-Otto-Str.	G	61	56

Tabelle 14: Bereich Wolfsburg-Hattorf und Lehre-Flechtorf an der A 39

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 3 dargestellt.

4.1.6 Bereich AS Scheppau – Cremlingen – Wohld (Nr. 7 – Unterlage 17.3.4 Blatt 4)

Im Bereich der A 39 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Wolfsburg/Königslutter und der AS Scheppau nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 40 600 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 34 700 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AK Wolfsburg/Königslutter – AS Cremlingen	74.7	69.0	75.6	70.1	0.9	1.1

Tabelle 15: Zunahme der Emissionspegel im Bereich AK Wolfsburg/Königslutter - Cremlingen

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 0,9 dB(A) tags und 1,1 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{St, r0} = -2$ dB(A) eingebaut. Im Bereich der Ausfahrt befinden sich westlich der A 39 und der Ein- und Ausfahrspur ein Schallschutzwall mit 5,0 m und 4,0 m Höhe. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Wohld der Gemeinde Cremlingen betroffen.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass westlich der AS Scheppau in Cremlingen-Wohld bei keinem Gebäude die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Cremlingen - Wohld				
501	Cremlingen - Wohld 11	AM	59	54
502	Cremlingen - Wohld 12	AM	58	52

Tabelle 16: Bereich Cremlingen - Wohld an der A 39

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 4 dargestellt.

4.1.7 Bereich AS Scheppau – AS Cremlingen (Nr. 7 – Unterlage 17.3.4 Blatt 4)

Im Bereich der A 39 zwischen der AS Scheppau und der AS Cremlingen nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 40 600 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 34 700 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AK Wolfsburg/Königslutter – AS Cremlingen	74.7	69.0	75.6	70.1	0.9	1.1

Tabelle 17: Zunahme der Emissionspegel im Bereich AK Wolfsburg/Königslutter - Cremlingen

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 0,9 dB(A) tags und 1,1 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{St, r0} = -2$ dB(A) eingebaut. Im Bereich der Bebauung befinden sich Schallschutzwälle mit 3,0 m und 5,0 m Höhe. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Schandelah der Gemeinde Cremlingen betroffen.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass westlich der A 39 in Cremlingen-Schandelah bei keinem Gebäude die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Cremlingen - Schandelah				
503	Schandelah - Gardessener Str. 25	M	59	54
504	Schandelah - Gardessener Str. 30	AM	62	56

Tabelle 18: Bereich Cremlingen - Schandelah an der A 39

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 4 dargestellt.

4.1.8 Bereich AS Cremlingen – AS Sickte (Nr. 8 – Unterlage 17.3.4 Blatt 5)

Im Bereich der A 39 zwischen der AS Cremlingen und der AS Sickte nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 58 100 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 52 500 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS Cremlingen – AS Sickte	76.3	70.6	76.9	71.3	0.6	0.7

Tabelle 19: Zunahme der Emissionspegel im Bereich AS Cremlingen – AS Sickte

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 0,6 dB(A) tags und 0,7 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{St, r0} = -2$ dB(A) eingebaut. Im Bereich der Bebauung befinden sich beidseits der A 39 Schallschutzwälle mit 2,0 m bis 6,6 m Höhe. Dies wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Cremlingen und Klein Schöppenstedt der Gemeinde Cremlingen betroffen.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass westlich der A 39 in Cremlingen südlich der A 39 im Gewerbegebiet die Zumutbarkeitsschwelle nachts von 60 dB(A) überschritten wird. Bei dem betroffenen Gebäude handelt es sich um ein Gewerbeobjekt. An allen anderen Gebäuden in Cremlingen und Klein Schöppenstedt wird die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht überschritten.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Cremlingen				
505	Im Moorbusche 33	G	65	60
506	Im Moorbusche	G	67	61
507	Im Moorbusche 13	G	65	60
508	Cremlingen an der B 1 (Hauptstr.)	G	65	60
509	Am Heidberg 1	AM	62	56
Cremlingen – Klein Schöppenstedt				
510	Klein Schöppenstedt (Cremlingen) - Reitlingstr. 10	AS	62	57

Tabelle 20: Bereich Cremlingen - Schandelah an der A 39

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 5 dargestellt.

4.1.9 Bereich AS Sickte – AS Braunschweig-Rautheim (Nr. 9 – Unterlage 17.3.4 Blatt 6)

Im Bereich der A 39 zwischen der AS Sickte und der AS Braunschweig-Rautheim nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 64 900 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 59 800 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS Sickte – AS Braunschweig-Rautheim	76.1	70.5	76.7	71.2	0.6	0.7

Tabelle 21: Zunahme der Emissionspegel im Bereich AS Sickte – AS Braunschweig-Rautheim

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 0,6 dB(A) tags und 0,7 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{St,ro} = -2$ dB(A) eingebaut. Die Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich ist auf 120 km/h begrenzt. Im Bereich der Bebauung befindet sich nördlich der A 39 ein Schallschutzwall. Diese örtlichen Gegebenheiten wurden bei den Berechnungen berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteile Klein Schöppenstedt der Gemeinde Cremlingen und Rautheim der Stadt Braunschweig.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass nördlich der A 39 die Zumutbarkeitsschwelle nachts von 60 dB(A) an einem Gebäude im Gewerbegebiet überschritten wird.

Südlich der A 39 wird im Gewerbegebiet Rautheim Nord die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags an 2 Gebäuden und von 60 dB(A) nachts an 5 Gebäuden überschritten. Da es sich um gewerbliche Nutzung handelt ist hier nur der Tageswert relevant. Für den Bereich der ehemaligen Kaserne (Heinrich-der-Löwe-Kaserne) ist die Nachnutzung noch nicht abschließend geklärt. In der Anlage 17.3.4 Blatt 6 dargestellt. Im Zuge der Bauleitplanung können die auftretenden Immissionsbelastungen, die durch die Isophonenlinien dargestellt sind, berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Cremlingen – Klein Schöppenstedt				
511	Schöppenstedter Turm 5	AM	64	58
512	Schöppenstedter Turm Seitengebäude	AM	66	60
Braunschweig Rautheim				
513	Helmstedter Str. 58 G	G	70	65
514	Erzberg 48	G	63	57
515	Erzberg 46	G	62	57

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
516	Kaulenbusch 5	G	72	66
517	Kaulenbusch 3	G	67	61
518	Kaulenbusch 1a	G	65	59
519	Vorlingskamp 9	G	66	61
520	Boltenberg 6	G	70	65
521	Boltenberg 8	G	71	65
522	Helmstedter Str. 57Q	W	58	53
523	Helmstedter Str. 57 J/K	W	58	52
524	Helmstedter Str. 57B	W	58	52
525	Helmstedter Str. 57A	W	58	52
526	Helmstedter Str. 57/Mastbruch 6	W	60	54
527	Mastbruch 1/2	W	56	50
528	Wartburgweg 8	W	59	54
529	Helmstedter Str. 56	G	60	54
530	Helmstedter Str. 55A	G	59	53

Tabelle 22: Bereich Cremlingen – Rautheim an der A 39

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 6 dargestellt.

4.1.10 Bereich AS Braunschweig-Rautheim – AK Braunschweig-Süd (Nr. 10 und 11 – Unterlage 17.3.4 Blatt 7)

Im Bereich der A 39 zwischen der AS Braunschweig und dem AK Braunschweig-Süd nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der A 39 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 55 900 Kfz/24h bzw. 34 300 Kfz/24 h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 51 200 Kfz/24h bzw. 31 600 Kfz/24 h(DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
AS Braunschweig-Rautheim – AS Braunschweig Südstadt	74.2	69.1	74.9	69.8	0.7	0.7
AS Braunschweig Südstadt – AK Braunschweig Süd	71.0	66.3	71.9	67.2	0.9	0.9

Tabelle 23: Zunahme der Emissionspegel im Bereich AS Rautheim – AK Braunschweig-Süd

Die Emissionsberechnung für die A 39 ergibt, dass die Emissionspegel bis um 0,7 dB(A) bis 0,9 dB(A) tags und nachts zunehmen.

Im Bereich der A 39 ist in diesem Bereich als Fahrbahnbelag Splittmastix-Asphalt (SMA) mit $D_{St_{r0}} = -2$ dB(A) und offenporiger Gussasphalt (OPA) mit $D_{St_{r0}} = -5$ dB(A) eingebaut. Die Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich ist auf 80 km/h bzw. 100 km/h begrenzt. Dies wurde in den entsprechenden Streckenabschnitten berücksichtigt.

Weiter sind in diesem Abschnitt umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen realisiert. Hierbei handelt es sich um Schallschutzwände, Schallschutzwälle und zwei Lärmschutztunnel. Diese örtlichen Gegebenheiten wurden bei den Berechnungen ebenfalls berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteile Südstadt und Heidberg der Stadt.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass an keinem Wohngebäude die Zumutbarkeitsschwelle tags von 70 dB(A) und 60 dB(A) nachts überschritten wird. Am Heizkraftwerk südlich der A 39 wird der Schwellenwert nachts von 60 dB(A) überschritten.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Braunschweig – AS Rautheim bis AS Südstadt				
531	Hans-Geitel-Str. 28	W	53	48
532	Hans-Geitel-Str. 20	W	54	49
533	Hans-Geitel-Str. 19	W	52	46
534	Hans-Geitel-Str. 18	W	54	49
535	Hans-Geitel-Str. 17	W	51	46
536	Brehmstr. 9	W	53	48
537	Frauke-und-Heidecke-Str. 14	W	52	47
538	Frauke-und-Heidecke-Str. 13	W	53	48
539	Frauke-und-Heidecke-Str. 12	W	53	48
540	Bölschestr. 1	W	55	50
541	Bölschestr. 30	W	53	48
542	Behringstr. 26	W	53	48
543	Behringstr. 22	W	53	48
544	Behringstr. 19	W	53	48
545	Behringstr. 15	W	53	48
546	Borsigstr. 1	G	63	58
547	Schefflerstr. 35 - Städt. Betriebshof	G	60	55
548	Schefflerstr. 36 - FC Braunschweig Süd	SO	55	50
549	Deutsche Müllerschule (DMSB)	SSc	67	62
550	Deutsche Müllerschule (DMSB)	SSc	63	58
551	Deutsche Müllerschule (DMSB)	SSc	58	53
568	Städtisches Krankenhaus	SK	57	52
Braunschweig – AS Südstadt bis AK Braunschweig Süd				
552	Jugendgästehaus	W	55	50
553	Jugendgästehaus	W	56	51
554	Jugendgästehaus	W	58	53
555	Dessaustr. 9 Heizwerk	G	66	61
556	Aschersiebenstr. 36	W	53	49
557	Aschersiebenstr. 31	W	55	51
558	Aschersiebenstr. 28	W	55	51

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
559	Aschersiebenstr. 25	W	56	51
560	Aschersiebenstr. 22	W	56	51
561	Aschersiebenstr. 19B	W	56	51
562	Rohrwiesenweg 5	G	57	53
563	Stendalweg 42	W	57	53
564	Stendalweg 45	W	58	53
565	Seesener Str. 13B	W	56	52
566	Seesener Str. 13	W	55	50
567	Welfen-SC Braunschweig	SO	56	51

Tabelle 24: Bereich Braunschweig Südstadt und Heidberg an der A 39

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 7 dargestellt.

4.2 Untersuchungen entlang der L 289 von Lessien bis zur B 188 – Dannenbüttel (Nr. 13 bis 20)

Die nachfolgenden Untersuchungen beziehen sich auf die Straßenabschnitte 13 bis 20 der Tabelle 3. Diese sind auch in Unterlage 17.3.2 (blaue Kästchen) dargestellt.

Entlang der L 295 finden Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) zwischen Lessien und Sassenburg statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

4.2.1 Bereich Lessien bis Grußendorf (Nr. 13 und 16 – Unterlage 17.3.4 Blatt 9)

Im Bereich der L 289 im Ortsbereich von Lessien nehmen die Verkehrsstärken nach Fertigstellung der A 39 zu. Auf der L 289 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 5 900 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 3800 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 289 bis Lessien (100 km/h)	63.1	53.4	65.5	55.6	2.4	2.2
L 289 bis Lessien (50 km/h)	58.9	48.4	61.5	50.8	2.6	2.4
L 289 Lessien bis Grußendorf (50 km/h)	58.7	48.3	61.4	50.8	2.7	2.5
L 289 Lessien bis Grußendorf (100 km/h)	63.0	53.3	65.4	55.5	2.4	2.2

Tabelle 25: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 289 Lessien-Grußendorf

Die Emissionsberechnung für die L 289 ergibt, dass die Emissionspegel bis um bis zu 2,7 dB(A) tags und bis zu 2,5 dB(A) nachts zunehmen. Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Lessien der Gemeinde Ehra-Lessien betroffen.

Auf Grundlage der Berechnung in diesem Bereich wurde festgestellt, dass in Lessien bei 8 Gebäuden der Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und bei 7 Gebäuden der Beurteilungspegel von 54 dB(A) nachts überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Lessien				
660	Hauptstr. 1	AM	71	61
661	Dorfstr. 2	M	68	57
662	Platzstr. 1	M	63	52
663	Hauptstr. 7 Rgb.	M	60	50
664	Hauptstr. 7	M	68	57
665	Hauptstr. 9	M	59	48
666	Hauptstr. 2	M	66	56
667	Hauptstr. 11	M	63	52
668	Hauptstr. 13	M	66	56
669	Hauptstr. 15	M	64	54

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
670	Hauptstr. 8	M	63	53
671	Hauptstr. 8A	M	65	54
672	Hauptstr. 17	AM	67	57
673	Forsthaus	AN	71	61

Tabelle 26: Bereich Lessien an der L 289

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 9 dargestellt.

4.2.2 Bereich Grußendorf – B 188 - Dannenbüttel (Nr. 17 und 20)

Im Bereich der L 289 von Grußendorf bis Sassenburg nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der L 298 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 3 800 bis 5 000 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 3 400 bis 5 400 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 289 Grußendorf (50 km/h)	59.9	49.5	60.7	50.1	0.8	0.6
L 289 von K 29 bis K 30 (50 km/h)	58.6	48.1	60.2	49.4	1.6	1.3
L 289 von K 30 bis K 119 (100 km/h)	59.1	48.6	60.3	49.6	1.2	1.0
L 289 von K 119 . K 93 (50 km/h)	59.0	48.6	60.3	49.6	1.3	1.0

Tabelle 27: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 289 Grußendorf-Sassenburg

Die Emissionsberechnung für die L 289 ergibt, dass die Emissionspegel bis um bis zu 1,6 dB(A) tags und bis zu 1,3 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt sind die Ortsteile Grußendorf, Sassenburg und Westerbeck der Gemeinde Sassenburg.

Auf Grund der geringen Emissionspegel von maximal 61 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts, werden die Zumutbarkeitsschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in einem Abstand von weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegen somit im Fahrbahnbereich. Eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwellen tritt nicht auf.

4.3 Untersuchungen entlang B 248 (Ehra) – Voitze (Nr. 21 bis 22 – Unterlage 17.3.4 Blatt 10)

Entlang der B 248 von Ehra bis zur K 26 in Voitze finden Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) zwischen statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

Im Bereich der B 248 im Ortsbereich von Voitze bis zur K 26 nehmen die Verkehrsstärken nach Fertigstellung der A 39 zu. Auf der B 248 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 5 900 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 6 400 Kfz/24h (DTV 2025). Da der Lkw-Anteil in diesem Streckenabschnitt jedoch stark steigt, nimmt trotz Abnahme der Verkehrsstärke der Emissionspegel zu.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
B 248 in Voitze (50 km/h)	62.0	54.6	62.7	55.4	0.7	0.8

Tabelle 28: Zunahme der Emissionspegel B 248 im Bereich Voitze

Die Emissionsberechnung für die B 248 in Voitze ergibt, dass die Emissionspegel um 0,7 dB(A) tags und 0,8 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Voitze der Gemeinde Tülaun betroffen.

Auf Grund der geringen Emissionspegel von maximal 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts, werden die Zumutbarkeitsschwellen in einem Abstand von 5 bis 12 m zur Straßenachse eingehalten. Für die nächstgelegenen Gebäude zwischen Ortsanfang von Voitze (B 248) und der K 26 wurden die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt. Bei einem Gebäude wird die Zumutbarkeitsschwelle nachts von 60 dB(A) überschritten.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Voitze - Tülaun				
701	Salzwedeler Str. 32	M	70	63
702	Salzwedeler Str. 30	M	64	57
703	Im Hög 2	M	64	57

Tabelle 29: Bereich Voitze an der B 248

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 10 dargestellt.

4.4 Untersuchungen entlang K 26 (Voitze) – K 19 (Tülau) – K 19 (Croya) (Nr. 23 bis 26 – Unterlage 17.3.4 Blatt 10 und 11)

Entlang der K 26 von Voitze nach Croya über die K 19 finden Verkehrssteigerungen nach Fertigstellung der A 39 mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

Im Bereich der K26 im Ortsbereich von Voitze über die K 19 in Tülau nach Croya bis zur Einmündung in die B 244 nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der B 248 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 1 000 bis 1 300 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 500 bis 800 Kfz/24h (DTV 2025). Da der Lkw-Anteil in diesem Streckenabschnitt jedoch stark steigt, nimmt der Emissionspegel deutlich zu.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
K 26 in Voitze (50 km/h)	49.4	39.1	56.2	45.1	6.8	6.0
K 26 / K 91 in Tülau (50 km/h)	50.3	40.4	56.6	45.6	6.3	5.2
K 91 in Croya (50 km/h)	50.3	40.4	56.6	45.6	6.3	5.2

Tabelle 30: Zunahme der Emissionspegel K 26 – K 91 im Bereich Voitze – Tülau - Croya

Die Emissionsberechnung für die K 26 in Voitze zur K 91 in Croya ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 6,8 dB(A) tags und um bis zu 6,0 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt sind die Ortsteile Voitze und Tülau der Gemeinde Tülau, sowie der Ortsteil Croya der Gemeinde Parsau betroffen.

Die Berechnungen zeigen, dass innerhalb der geschlossenen Ortschaften die Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten werden.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Voitze - Tülau				
703	Im Häg 2	M	58	47
704	Im Häg 24	M	62	51
705	Im Häg 32	M	62	51
Tülau				
706	Hauptstr. 1	M	63	52
707	Hauptstr. 10	M	64	53
708	Hauptstr. 24	M	64	53
709	Hauptstr. 38	M	62	51
710	Hauptstr. 50	M	61	50
711	Fahrenhorster Str. 1	M	58	48
Croya - Parsau				

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
712	Alte Bahnhofstr. 63	M	61	50
713	Alte Bahnhofstr. 43	M	60	49
714	Alte Bahnhofstr. 18	M	63	52
715	Alte Bahnhofstr. 3	M	64	53

Tabelle 31: Bereich Voitze-Croya an der K 26/K 91

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 10 und 11 dargestellt.

4.5 Untersuchungen entlang der B 1 in Braunschweig – Helmstedter Straße (Nr. 27– Unterlage 17.3.4 Blatt 8)

Entlang der B 1 in Braunschweig von der Ausfahrt Braunschweig-Rautheim über die Helmstedter Straße zum Altewiekering finden Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

Auf der Helmstedter Straße ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 13 200 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 12 900 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
B 1 in Braunschweig – Helmstedter Str.	60.6	53.2	60.9	53.5	0.3	0.3

Tabelle 32: Zunahme der Emissionspegel auf der B 1 – Helmstedter Str. in Braunschweig

Die Emissionsberechnung für die B 1 – Helmstedter Str. in Braunschweig ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 0,3 dB(A) tags und nachts zunehmen.

Im Bereich der Helmstedter Straße sind mehrere Ampeln vorhanden. Dies wurde bei den Berechnungen gemäß RLS-90 berücksichtigt.

Im Untersuchungsabschnitt ist die Stadt Braunschweig betroffen.

Die Berechnungen zeigen, dass entlang der Helmstedter Str. an 10 Gebäuden Zumutbarkeitsschwelle tags und an 33 Gebäuden nachts überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Braunschweig – Helmstedter Straße				
730	Helmstedter Str. 54	SO	67	60
731	Helmstedter Str.77A	W	67	60
732	Helmstedter Str.42	SO	67	60
733	Helmstedter Str. 41	SO	66	59
734	Helmstedter Str. 77B / Memeler Str. 44	W	68	61
735	Helmstedter Str. 80	W	66	59
736	Helmstedter Str. 82	W	67	59
737	Helmstedter Str. 90	W	68	61
738	Helmstedter Str. 91	W	69	62
739	Hauptfriedhof Braunschweig	SO	67	60
740	Helmstedter Str. 92	G	69	61
741	Helmstedter Str. 93	G	69	62
742	Helmstedter Str. 94	G	65	58

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
743	Helmstedter Str. 95	G	67	60
744	Helmstedter Str. 101	G	66	59
745	Helmstedter Str. 102	G	67	60
746	Helmstedter Str. 37A	W	66	58
747	Helmstedter Str. 37F	M	69	61
748	Helmstedter Str. 107	G	64	57
749	Helmstedter Str. 36E	M	68	60
750	Helmstedter Str. 130/131	M	67	60
751	Helmstedter Str. 134	M	69	62
752	Marienstift Helmstedter Straße	SO	69	62
753	Helmstedter Str. 34	W	69	62
754	Helmstedter Str. 135	W	69	61
755	Helmstedter Str. 33	W	70	62
756	Helmstedter Str. 32	W	70	63
757	Helmstedter Str. 136	W	69	62
758	Helmstedter Str. 31	W	70	63
759	Helmstedter Str. 137	W	69	62
760	Helmstedter Str. 30B	W	70	63
761	Helmstedter Str. 138	W	69	62
762	Herderstr. 17	W	70	63
763	Helmstedter Str. 139	W	69	62
764	Helmstedter Str. 140	W	69	62
765	Helmstedter Str. 30A	W	70	63
766	Helmstedter Str. 141	W	70	63
767	Helmstedter Str. 142	W	70	63
768	Helmstedter Str. 30	W	71	64
769	Helmstedter Str. 29	W	71	64
770	Helmstedter Str. 28	W	72	65
771	Helmstedter Str. 27	W	72	65
772	Helmstedter Str. 143	W	72	65
773	Helmstedter Str. 144	W	72	65
774	Helmstedter Str. 26	W	73	66
775	Helmstedter Str. 25	W	73	66
776	Helmstedter Str. 24	W	72	64
777	Altweiekring 70	W	71	64
778	Kurze Str. 8	W	62	55

Tabelle 33: Bereich B 1 – Helmstedter Str. in Braunschweig

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 8 dargestellt.

4.6 Untersuchungen entlang der L 633 von Scheppau (Wohld) bis K 3 (Bornum am Elm) (Nr. 28 bis 29)

Entlang der L 633 und K 3 zwischen der Ausfahrt Scheppau und der B 1 in Bornum steigen die Verkehrsbelastungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A). Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

Auf der L 633 / K 3 zwischen A 39 und B 1 ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 3 000 Kfz/24h und 2 700 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 2 700 Kfz/24h und 2 500 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 633 zwischen A 39 und K 3 innerorts	56.4	46.2	57.2	46.9	0.8	0.7
K 3 (Scheppau) und B 1 innerorts	55.5	45.4	56.4	46.1	0.9	0.7

Tabelle 34: Zunahme der Emissionspegel auf der L 633 / K 3 zwischen Scheppau und Bornum am Elm

Die Emissionsberechnung für die L 633/K 3 zwischen A 39 und B 1 ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 0,9 dB(A) tags und 0,7 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt sind die Ortsteile Scheppau und Bornum am Elm der Stadt Königslutter am Elm betroffen.

Im Bereich der L 295 zwischen Wendhausen und der K 59 beträgt der Abstand der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts zur Straßenachse etwa 30 m. Bei diesem Straßenabschnitt ist in diesem Abstand kein Wohngebäude vorhanden.

Auf Grund der geringen Emissionspegel auf der L 633/K3 in Scheppau und Bornum am Elm von maximal 58 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts, werden die Zumutbarkeitsschwellen in weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegt somit im Fahrbahnbereich. Eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwellen tritt nicht auf. Außerhalb der geschlossenen Ortschaften befinden sich keine Gebäude im betrachteten Straßenabschnitt.

4.7 Untersuchungen im Bereich Wolfsburg-Fallersleben (L 321 / Erich-Netzeband-Str.) (Nr. 30 bis 31)

Im Bereich Wolfsburg-Fallersleben sind in Fallersleben die L 321 zwischen Wolfsburger Landstraße und Hinterm Hagen und die Erich-Netzeband-Straße von Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) betroffen. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

Auf der L 321 im Bereich Wolfsburger Landstr. – Hinterm Hagen ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 6 800 (DTV 2025) und auf der Erich-Netzeband-Str. von 2 300 Kfz/24h. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 6 200 auf der L 321 und auf der Erich-Netzeband-Straße.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 321 – Wolfsburger Landstr. – Hinterm Hagen	58.9	49.1	59.3	49.5	0.4	0.4
Erich-Netzeband-Str.	54.0	45.2	54.3	45.5	0.3	0.3

Tabelle 35: Zunahme der Emissionspegel im Bereich Fallersleben (L 321/K 70/Erich-Netzeband-Str./K 115 Viehtrift)

Die Emissionsberechnung für betroffenen Straßenabschnitte in Fallersleben ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 0,4 dB(A) tags und nachts zunehmen.

Der Untersuchungsabschnitt liegt im Ortsteil Fallersleben der Stadt Wolfsburg.

Auf Grund der geringen Emissionspegel im Bereich Fallersleben von maximal 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts, werden die Schwellenwerte in weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegen somit im Fahrbahnbereich. Eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwellen tritt nicht auf.

4.8 Untersuchungen entlang L 294 (AS Mörse der A 39) – Heiligendorf – Neindorf – Rennau – AS Rennau an der A 2 (Nr. 32 bis 46)

Entlang der L 294 von der A 39 – Ausfahrt Mörse über Heiligendorf, Neindorf und Rennau bis zur A 2 – Ausfahrt Rennau finden Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) zwischen statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

4.8.1 Bereich Gewerbegebiet Hattorf – Stadt Wolfsburg (Nr. 32 – Unterlage 17.3.4 Blatt 12)

Auf der L 294 zwischen A 39 und der L 295 ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 12 000 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 10 900 Kfz/24h auf der L 294.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 von A 39 bis L 295	67.0	57.5	67.8	58.2	0.8	0.7

Tabelle 36: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Gewerbegebiet Hattorf)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt der L 294 ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 0,8 dB(A) tags und 0,7 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt ist das Gewerbe- und Industriegebiet Heinenkamp und Lehmkuhlenfeld im Ortsteil Hattorf der Stadt Wolfsburg betroffen. Die Berechnungen zeigen, dass entlang im dortigen Industrie- und Gewerbegebiet die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Gewerbegebiet Hattorf				
801	Heinenkamp 20	GI	67	57
802	Heinenkamp 18/18a/18b	GI	66	56
803	Heinenkamp 18c/18d	GI	66	56
804	Heinenkamp 16	GI	63	53
805	Heinenkamp 8	G	67	57
806	Lehmkuhlenfeld 1	G	68	58
807	Lehmkuhlenfeld 1 Ngb	G	58	48
808	Lehmkuhlenfeld 7	G	67	57
809	Wolfacker 3	G	66	56

Tabelle 37: Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 12 dargestellt.

4.8.2 Bereich Hattorf – Stadt Wolfsburg (Nr. 33 bis 36 – Unterlage 17.3.4 Blatt 12)

Auf der L 294 zwischen L 295, der K 74 und der K 111 ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 5 000 Kfz/24h (DTV 2025) bis K 74 und 6 500 Kfz/24h von K 74 bis K 111. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 3 900 Kfz/24h (bis K 74) und 5 400 Kfz/24h (K 74 bis K 111).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 L 295 bis K 74	62.6	53.1	64.6	54.8	2.0	1.7
L 294 L 295 bis K 74 innerorts	57.9	47.8	60.6	50.0	2.7	2.2
L 294 K 74 - K 111 innerorts	59.1	49.0	61.3	50.8	2.2	1.8
L 294 K 74 - K 111	63.9	54.4	65.5	55.7	1.6	1.3

Tabelle 38: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Hattorf)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt der L 294 ergibt, dass die Emissionspegel außerhalb des Ortsbereiches von Hattorf um bis zu 2,0 dB(A) bzw. 1,6 dB(A) tags und 1,7 dB(A) bzw. 1,3 dB(A) nachts zunehmen.

Im Bereich der Ortschaft Hattorf nimmt der Emissionspegel um 2,7 dB(A) bzw. 2,2 dB(A) tags und 2,2 dB(A) bzw. 1,8 dB(A) nachts zu.

Die deutliche Zunahme des Emissionspegels in Hattorf ist auf die Verdoppelung des Lkw-Anteils von ca. 5 % auf ca. 8 % bis 10 % zurückzuführen.

Im Untersuchungsabschnitt liegt der Ortsteil Hattorf der Stadt Wolfsburg.

Die Berechnungen zeigen, dass in Hattorf der Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts nicht überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg - Hattorf				
810	Buchenberg 32	W	68	58
811	Reitbahn 24	W	63	53
812	Heiligendorfer Str. 91	M	62	52
813	Am Sportplatz 15	W	63	52
814	Höltjeacker 31	W	64	53
815	Höltjeacker 17	W	62	52
816	Höltjeacker 1	W	61	50
817	Osterberg 17	W	61	50
818	Osterberg 23	W	62	52
819	Kniggenkamp 1	W	60	50

Tabelle 39: Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 12 dargestellt.

Im Bereich zwischen Hattorf und Heiligendorf wird die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) an einem Gebäude überschritten.

ID	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Hattorf bis Heiligendorf				
820	Neue Str. 60	AM	63	53
821	Neue Str. 85	AM	71	61

Tabelle 40: Bereich L 294 – Hattorf bis Heiligendorf – Stadt Wolfsburg

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 12 dargestellt.

4.8.3 Bereich Heiligendorf – Stadt Wolfsburg (Nr. 36 bis 37 – Unterlage 17.3.4 Blatt 12)

Auf der L 294 in Heiligendorf ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 6 500 Kfz/24h (DTV 2025) K 74 bis K 111 und 4 100 Kfz/24h von K 11 bis K 6. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 5 400 Kfz/24h (K 74 bis K 111) und 3 000 Kfz/24h (K 111 bis K 6).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 K 74 - K 111 innerorts	59.1	49.0	61.3	50.8	2.2	1.8
L 294 K 111 - K6 innerorts	56.2	46.2	59.7	49.2	3.5	3.0

Tabelle 41: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Heiligendorf)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt der L 294 ergibt, dass im Bereich der Ortschaft Heiligendorf der Emissionspegel um 2,2 dB(A) bzw. 3,0 dB(A) tags und 1,8 dB(A) bzw. 3,0 dB(A) nachts zunimmt.

Die deutliche Zunahme des Emissionspegels in Heiligendorf ist auf die Verdoppelung des Lkw-Anteils von ca. 4% bis 5 % auf ca. 8 % bis 10 % zurückzuführen.

Im Untersuchungsabschnitt liegt der Ortsteil Heiligendorf der Stadt Wolfsburg.

Die Berechnungen zeigen, dass in Heiligendorf der Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an zwei Gebäuden überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg - Heiligendorf				
822	Hopfenkamp 52 Schwimmhalle	SO	62	51

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg - Heiligendorf				
823	Hopfenkamp 52	SO	62	52
824	Neue Str. 61	G	63	53
825	Neue Str. 57	G	64	53
826	Neue Str. 48c	M	62	52
827	Neue Str. 48	M	62	52
828	Neue Str. 44	M	65	55
829	Neue Str. 38	M	64	54
830	Neue Str. 43	M	63	52
831	Neue Str. 37	M	63	52
832	Neue Str. 34	M	65	54
833	Neue Str. 32	M	63	53
834	Steinweg 1	M	64	53
835	Neue Str. 30	M	64	53
836	Steinweg 1/7a/7b/7c	M	64	54
837	Steinweg 6	M	64	53
838	Steinweg 13	M	64	54
839	Steinweg 16	M	64	53
840	Steinweg 25	M	63	53
841	Steinweg 27	M	62	52
842	Steinweg 30	M	64	53
843	Steinweg 37	M	62	52
844	Steinweg 46	M	62	51
845	Steinweg 41	W	63	53
846	Steinweg 52	M	64	54
847	Wendeberg 37	W	64	53

Tabelle 42: Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 12 dargestellt.

Bei den Gebäuden mit Überschreitung des Beurteilungspegels im Tageszeitraum handelt es sich um die Schwimmhalle (ID 822) und ein Wohngebäude (ID 832). Das in diesem Bereich der Straße am nächstgelegene Gebäude (ID 828) hat der kein Fenster zur Straße hin.

4.8.4 Bereich Heiligendorf bis Neindorf – Stadt Wolfsburg (Nr. 37 bis 39 – Unterlage 17.3.4 Blatt 13)

Auf der L 294 zwischen Heiligendorf und Neindorf ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 4 100 Kfz/24h (DTV 2025) von der K 111 bis K 6 und 3 200 Kfz/24h von der K 6 bis L 290. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 3 000 Kfz/24h (K 111 bis K 6) und 2 100 Kfz/24h (K 6 bis L 290).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 K 111 - K6	61.1	51.8	63.8	53.9	2.7	2.1
L 294 K6 - L 290	59.8	50.3	63.1	53.1	3.3	2.8

Tabelle 43: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Heiligendorf-Neindorf)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt der L 294 ergibt, dass im Bereich zwischen der Ortschaft Heiligendorf und Neindorf der Emissionspegel um 2,7 dB(A) bzw. 3,3 dB(A) tags und 2,1 dB(A) bzw. 2,8 dB(A) nachts zunimmt.

Die deutliche Zunahme des Emissionspegels in Heiligendorf ist auf die Verdoppelung des Lkw-Anteils von ca. 4% bis 5 % auf ca. 10 % bis 12 % zurückzuführen.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Bereich zwischen Heiligendorf und Neindorf der Stadt Wolfsburg betroffen.

Die Berechnungen zeigen, dass zwischen Heiligendorf und Neindorf der Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an drei Gebäuden im Bereich Juliushöh überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Heiligendorf bis Neindorf				
848	Steinweg 125	AM	61	51
849	Steinweg 140	AM	62	52
850	Juliushöh 6	AM	65	55
851	Juliushöh 6 Ngb.	AM	65	55
852	Juliushöh 3	AM	63	53
853	Juliushöh 4	AM	65	55
854	Juliushöh 1	AM	64	54
855	Juliushöh 2	AM	64	54

Tabelle 44: Bereich L 294 – Hattorf – Stadt Wolfsburg

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 13 dargestellt.

4.8.5 Bereich Neindorf – Stadt Wolfsburg (Nr. 40 – Unterlage 17.3.4 Blatt 13)

Auf der L 294 in Neindorf ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 3 200 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 2 100 Kfz/24h.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 K6 - L 290 innerorts	55.1	45.0	59.3	48.5	4.2	3.5

Tabelle 45: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Neindorf)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt der L 294 ergibt, dass im Bereich der Ortschaft Neindorf der Emissionspegel um 4,2 dB(A) tags und 3,5 dB(A) nachts zunimmt.

Die deutliche Zunahme des Emissionspegels in Heiligendorf ist auf die Verdoppelung des Lkw-Anteils von ca. 5 % auf ca. 12 % zurückzuführen.

Im Untersuchungsabschnitt liegt der Ortsteil Neindorf der Stadt Wolfsburg.

Die Berechnungen zeigen, dass in Neindorf der Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an allen Gebäuden eingehalten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg - Neindorf				
856	Reuterwiesen 2	W	63	53
857	Zum Hasenwinkel 36	W	63	53
858	Zum Hasenwinkel 21	W	63	53
859	Am Schmiedeberg 2	M	61	50
860	Zum Hasenwinkel 34	M	62	51
861	Zum Hasenwinkel 19	M	61	51
862	Zum Hasenwinkel 17	M	61	51
863	Zum Hasenwinkel 30	M	62	52
864	Zum Hasenwinkel 15	M	61	50
865	Zum Hasenwinkel 28	M	60	50
866	Zum Hasenwinkel 11A/ Obere Dorfstr. 5b	M	62	52
867	Zum Hasenwinkel 18	M	62	51
868	Zum Hasenwinkel 14	M	62	51
869	Zum Hasenwinkel 5	W	61	50
870	Zum Hasenwinkel 6	W	62	52
871	Zum Hasenwinkel 4	W	62	51
872	Ackerstücken 1	W	60	50

Tabelle 46: Bereich L 294 – Neindorf – Stadt Wolfsburg

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 13 dargestellt.

4.8.6 Bereich Neindorf bis Rennau (Nr. 41 bis 43)

Auf der L 294 zwischen Neindorf und Rennau ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 5 500 Kfz/24h (DTV 2025) bis 3 200 Kfz/24h (DTV). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 4 440 Kfz/24h bis 2 100 Kfz/24h auf der L 294.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 L 290 - K8	62.9	53.3	64.9	55.0	2.0	1.7
L 294 K8 - K8 westlich Rhode	62.3	52.7	64.5	54.5	2.2	1.8
L 294 K8 - L297	63.3	53.7	65.1	55.2	1.8	1.5

Tabelle 47: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294 (Neindorf bis Rennau)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt der L 294 ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 2,2 dB(A) tags und bis zu 1,8 dB(A) nachts zunehmen.

Da im gesamten Abschnitt von Neindorf bis Rennau im Nahbereich der L 294 keine Gebäude vorhanden sind, wurden keine vertiefenden Untersuchungen durchgeführt.

4.8.7 Bereich Rennau – Samtgemeinde Grasleben (Nr. 44 bis 46 – Unterlage 17.3.4 Blatt 14)

Auf der L 294 in Rennau ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 5 500 Kfz/24h (DTV 2025) bis L 297 und 4 400 Kfz/24h (DTV 2025) von der L 297 zur A 2. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 4 400 Kfz/24h bzw. 3 400 Kfz/24h.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 294 K8 - L297	63.3	53.7	65.1	55.2	1.8	1.5
L 294 K8 - L297 innerorts	58.7	48.5	61.1	50.5	2.4	2.0
L 297 Rennau - A 2 innerorts	57.9	47.6	60.6	49.9	2.7	2.3
L 297 Rennau - A 2	62.3	52.7	64.4	54.5	2.1	1.8

Tabelle 48: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 294/L 297 (Rennau)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt der L 294 ergibt, dass im Bereich der Ortschaft Rennau der Emissionspegel um 2,4 dB(A) bzw. 2,7 dB(A) tags und 2,0 dB(A) bzw. 2,3 dB(A) nachts zunimmt.

Die deutliche Zunahme des Emissionspegels in Rennau ist auf die Verdoppelung des Lkw-Anteils von ca. 7 % auf ca. 12 % zurückzuführen.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortschaft Rennau der Samtgemeinde Grasleben betroffen.

Die Berechnungen zeigen, dass in Rennau der Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an 14 Gebäuden entlang der L 294 und L 297 überschritten wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Rennau – Samtgemeinde Grasleben				
881	Am Sandblessen 18	W	65	55
882	Am Sandblessen 20	W	65	55
883	Hauptstr. 23	W	67	56
884	Hauptstr. 34	M	58	47
885	Hauptstr. 36	W	67	57
886	Hauptstr. 19	W	69	58
887	Hauptstr. 17	M	68	57
888	An der Riede 2	W	68	57
889	An der Riede 1	M	69	58
890	An der Riede 8	W	68	57
891	An der Riede 10	W	67	57
892	An der Riede 3	M	66	55
893	An der Riede 5	M	65	55
894	Am Sandblessen 1	W	65	54
895	An der Riede / Dorfgemeinschafts- haus	M	67	57

Tabelle 49: Bereich L 294/L 297 – Rennau – Samtgemeinde Grasleben

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.4 Blatt 14 dargestellt.

4.9 Bereich Wolfsburg

Im Bereich der Stadt Wolfsburg finden in einigen Straßenabschnitten im Nordwesten der Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

4.9.1 K 46 zwischen Warmenau und Kästorf (Nr. 47 bis 49)

Auf der K 46 zwischen Warmenau und Kästorf ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 2 100 Kfz/24h (DTV 2025), 600 Kfz/24h (DTV) im Bereich „An der Sneeede“ und 1 400 Kfz/24h (DTV 2025) im Bereich Kohlgärten. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 1 300 Kfz/24h zwischen Warmenau und Kästorf, 200 Kfz/24h (DTV 2025) „An der Sneeede und 1 000 Kfz/24h (DTV 2025) im Bereich Kohlgärten.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
K 46 K31 - An der Sneeede	52.1	42.3	54.8	44.8	2.7	2.5
WOB - An der Sneeede	45.0	35.5	47.8	39.4	2.8	3.9
K 46 Kohlgärten	56.4	47.0	58.5	48.8	2.1	1.8

Tabelle 50: Zunahme der Emissionspegel im Bereich K 46 (Warmenau – Kästorf)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 2,8 dB(A) tags und 3,9 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteile Warmenau und Kästorf der Stadt Wolfsburg.

Auf Grund der geringen Emissionspegel im Bereich der K 46 im Ortsbereich von Warmenau und Kästorf von maximal 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts, werden die Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegen somit im Fahrbahnbereich.

Im Bereich der K 46 – Kohlgärten sind die Beurteilungspegel von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in einem Abstand von 10 zur Straßenachse eingehalten. In diesem Abstand befindet sich kein Gebäude im untersuchten Straßenabschnitt.

4.9.2 B 188 zwischen A 39 und L 322 (Nr. 50)

Auf der B 188 zwischen A 39 bei Warmenau und der L 322 in Kästorf ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Prognosefall mit A 39 von 25 800 Kfz/24h (DTV 2025) zwischen A 39 und K 46. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung Kfz/24h (DTV 2025) bei 24 400 zwischen A 39 und K 46.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
B 188 A39 -K46	70.2	62.3	71.1	62.9	0.9	0.6

Tabelle 51: Zunahme der Emissionspegel im Bereich B 188 (A 39 – L 322)

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 0,9 dB(A) tags und 0,6 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteil Warmenau und Kästorf der Stadt Wolfsburg.

Im Bereich der B 188 zwischen A 39 und K 46 ist die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in einem Abstand von maximal 40 m zur Straßenachse eingehalten. In diesem Abstand befinden sich keine Gebäude in den untersuchten Straßenabschnitten.

Aufgestellt:

Hannover, den 08.08.2014

Obermeyer Planen + Beraten GmbH

gez. i.V. Dr. rer. nat. W. Herrmann

gez. i.V. Dipl.-Ing. (FH) M. Schweiger

Anhang 1: Ergebnisliste Wolfsburg – Bereich Hageberg / Fallersleben

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Hageberg / Fallersleben				
50	Lange Stücke 62	W	58	53
51	Lange Stücke 64	W	58	53
52	Lange Stücke 66	W	54	49
53	Lange Stücke 56	W	58	53
54	Lange Stücke 41	W	59	54
55	Lange Stücke 39	W	59	54
56	Lange Stücke 37	W	59	54
57	Lange Stücke 35	W	58	53
58	Lange Stücke 33	W	58	53
59	Hahnenkamp 12	W	58	54
60	Hahnenkamp 10	W	57	53
61	Hahnenkamp 8	W	58	53
62	Hahnenkamp 6	W	58	53
63	Hahnenkamp 4	W	58	54
64	Hahnenkamp 2	W	59	54
65	Hahnenkamp 7	W	57	53
66	Hahnenkamp 17	W	58	53
67	Hahnenkamp 19	W	58	54
68	Hahnenkamp 21	W	58	54
69	Hahnenkamp 23	W	58	54
70	Hahnenkamp 25	W	58	54
71	Hahnenkamp 27	W	57	52
72	Hahnenkamp 29	W	57	52
73	Krefelder Straße 15	W	57	53
74	Krefelder Straße 11	W	57	52
75	Mülheimer Straße 23	W	58	53
76	Mülheimer Straße 21	W	58	53
77	Mülheimer Straße 19	W	58	53
78	Mülheimer Straße 17	W	57	53
79	Duisburger Straße 27	W	55	50
80	Duisburger Straße 31	W	58	53
81	Bottroper Ring 39	W	58	54
82	Bottroper Ring 37	W	58	54
83	Bottroper Ring 35	W	58	53
84	Bottroper Ring 33	W	58	53
85	Düsseldorfer Straße 2	W	59	54
86	Remscheider Straße 2	W	60	55
87	Remscheider Straße 1	W	57	52
88	Solinger Ring 28	W	57	53
89	Gronauer Straße 2	W	61	56

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Hageberg / Fallersleben				
90	Gronauer Straße 1	W	58	53
91	Solinger Ring 6	W	62	57
92	Solinger Ring 4	W	57	52
93	Solinger Ring 2	W	58	53
94	Solinger Ring 1	W	58	53
95	Solinger Ring 3	W	58	53
96	Solinger Ring 11	W	59	54
97	Solinger Ring 12	W	58	54
98	Solinger Ring 10	W	59	54
99	Solinger Ring 8	W	60	55
100	Erich-Netzeband-Straße 13	W	58	54
101	Erich-Netzeband-Straße 14	W	58	54
102	Erich-Netzeband-Straße 15	W	58	54
103	Erich-Netzeband-Straße 16	W	59	54

Anhang 2: Ergebnisliste Wolfsburg – Bereich Westhagen

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Westhagen				
114	Neubrandenburger Straße 6	W	58	53
115	Neubrandenburger Straße 12	W	59	54
116	Neubrandenburger Straße 13	W	58	53
117	Neubrandenburger Straße 15	W	59	54
118	Rostocker Straße 38A	W	64	59
119	Rostocker Straße 36A	W	64	59
120	Rostocker Straße 34A	W	64	60
121	Rostocker Straße 32A	W	65	60
122	Rostocker Straße 30A	W	62	57
123	Rostocker Straße 28A	W	60	56
124	Rostocker Straße 38	W	61	56
125	Rostocker Straße 36	W	60	56
126	Rostocker Straße 34	W	60	55
127	Rostocker Straße 32	W	59	54
128	Rostocker Straße 30	W	57	53
129	Rostocker Straße 28	W	58	53
130	Neubrandenburger Straße 7	W	58	53
131	Neubrandenburger Straße 3	W	58	53
132	Rostocker Straße 93	W	60	55
133	Rostocker Straße 91	W	58	53
134	Rostocker Straße 89	W	56	51
135	Rostocker Straße 87	W	56	51
136	Rostocker Straße 83	W	57	52
137	Rostocker Straße 67	W	58	53
138	Rostocker Straße 81	W	58	53
139	Rostocker Straße 115	W	62	58
140	Rostocker Straße 113	W	62	58
141	Rostocker Straße 111	W	62	57
142	Rostocker Straße 109	W	61	56
143	Rostocker Straße 107	W	59	55
144	Rostocker Straße 105	W	59	54
145	Rostocker Straße 103	W	59	54
146	Rostocker Straße 101	W	57	52
147	Rostocker Straße 97	W	56	52
148	Brieger Weg 6	W	62	58
149	Brieger Weg 8	W	58	54
150	Brieger Weg 10	W	60	55
151	Brieger Weg 12	W	58	53
152	Brieger Weg 14	W	57	52
153	Brieger Weg 4	W	62	58

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Westhagen				
154	Brieger Weg 2	W	59	55
155	Wismarer Straße 4	W	59	54
156	Wismarer Straße 2	W	57	52
157	Brieger Weg 1, 3	W	58	54
158	Potsdamer Straße 2	W	58	53
159	Potsdamer Straße 6	W	55	51
160	Potsdamer Straße 10	W	56	51
161	Wismarer Straße 7	W	62	57
162	Wismarer Straße 5	W	58	53
163	Wismarer Straße 3	W	58	53
164	Wismarer Straße 1	W	57	52
165	Wismarer Straße 9	W	58	53
166	Wismarer Straße 19	W	63	58
167	Wismarer Straße 17	W	62	57
168	Wismarer Straße 15	W	60	55
169	Wismarer Straße 13	W	59	54
170	Wismarer Straße 11	W	58	53
171	Dresdener Ring 105	W	62	57
172	Dessauer Straße 3	W	54	50
173	Dessauer Straße 1	W	56	52
174	Zwickauer Straße 4	W	56	51
175	Zwickauer Straße 8	W	58	53
176	Zwickauer Straße 10	W	59	54
177	Zwickauer Straße 12	W	58	53
178	Dresdener Ring 103	W	65	60
179	Dresdener Ring 101	W	65	61
180	Altenburger Straße 5	W	58	53
181	Hallesche Straße 1	W	59	54
182	Hallesche Straße 3, 5	W	58	53
183	Hallesche Straße 7, 9, 11	W	57	52
184	Hallesche Straße 18A	W	55	50
185	Hallesche Straße 18	W	58	53
186	Plauener Str. 6	W	55	50
187	Plauener Str. 10	W	55	50
188	Plauener Str. 20B	W	54	50
189	Hallesche Straße 16	W	55	50
190	Hallesche Straße 14	W	55	51
191	Hallesche Straße 12	W	55	51
192	Hallesche Straße 10	W	58	53
193	Dresdner Ring 8	W	59	54
194	Dresdner Ring 6	W	59	54
195	Dresdner Ring 4	W	59	54

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Westhagen				
196	Dresdner Ring 2	W	59	54
197	Plauener Str. 22	W	56	51
198	Plauener Str. 24	W	56	51
199	Jenaer Str. 13	W	55	51
200	Jenaer Str. 11	W	56	51
201	Jenaer Str. 9	W	58	53
202	Jenaer Str. 7	W	58	53
203	Jenaer Str. 5	W	58	53
204	Jenaer Str. 3	W	58	53
205	Jenaer Str. 1	W	58	53
206	Dresdener Ring 61	W	62	57
207	Dresdener Ring 59	W	63	58
208	Dresdener Ring 57	W	63	59
209	Dresdener Ring 55	W	63	59
210	Dresdener Ring 53	W	64	59
211	Dresdener Ring 51	W	63	59
212	Jenaer Str. 2	W	58	53
213	Jenaer Straße 4	W	58	53
214	Jenaer Str. 6	W	57	52
215	Jenaer Straße 8	W	56	51
216	Jenaer Straße 12	W	56	51
217	Jenaer Straße 12	W	57	52
218	Weimarer Straße 11	W	56	52
219	Weimarer Straße 7	W	55	51
220	Weimarer Straße 5	W	56	51
221	Weimarer Straße 1	W	56	51
222	Dresdener Ring 49	W	63	59
223	Dresdener Ring 47	W	64	59
224	Dresdener Ring 45	W	63	59
225	Dresdener Ring 43	W	64	59
226	Dresdener Ring 41	W	63	59
227	Dresdener Ring 39	W	63	59
228	Dresdener Ring 37	W	64	59
229	Dresdener Ring 35, 33	W	63	59
230	Dresdener Ring 31	W	61	56
231	Dresdener Ring 29	W	61	56
232	Dresdener Ring 27	W	60	55
234	Dresdener Ring 25	W	61	56
235	Dresdener Ring 23	W	59	54
236	Dresdener Ring 13	W	58	53
237	Weimarer Straße 4	W	56	52
238	Weimarer Str. 10	W	55	51

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Westhagen				
239	Stralsunder Ring 65	W	62	57
240	Stralsunder Ring 63	W	62	57
241	Stralsunder Ring 61, 59	W	62	58
242	Stralsunder Ring 57	W	62	58
243	Stralsunder Ring 74	W	60	55
244	Stralsunder Ring 54-60	W	57	52
245	Stralsunder Ring 55	W	63	58
246	Stralsunder Ring 53	W	63	58
247	Stralsunder Ring 51	W	63	58
248	Stralsunder Ring 49	W	63	58
249	Stralsunder Ring 47	W	63	59
250	Hans-Christian-Anders-Grundschule Haus 1	SSc	56	51
251	Hans-Christian-Anders-Grundschule Haus 3	SSc	56	51
252	Hans-Christian-Anders-Grundschule Haus 4	SSc	57	53
253	Hans-Christian-Anders-Grundschule Haus 2	SSc	58	53
254	Mörser Winkel 14	W	53	48
255	Mörser Winkel 16	W	56	51
256	Schäferlamp 7	W	56	51
257	In den Auen 6	W	56	51
258	In den Auen 4	W	56	51
259	In den Auen 2	W	55	50
260	In den Auen 8	W	57	52
261	In den Auen 10	W	57	52
262	In den Auen 12	W	56	51
263	In den Auen 14	W	56	51
264	In den Auen 16	W	56	51
265	In den Auen 18	W	56	51
266	Rohrwiese 3	W	55	50
267	Rohrwiese 4	W	55	50

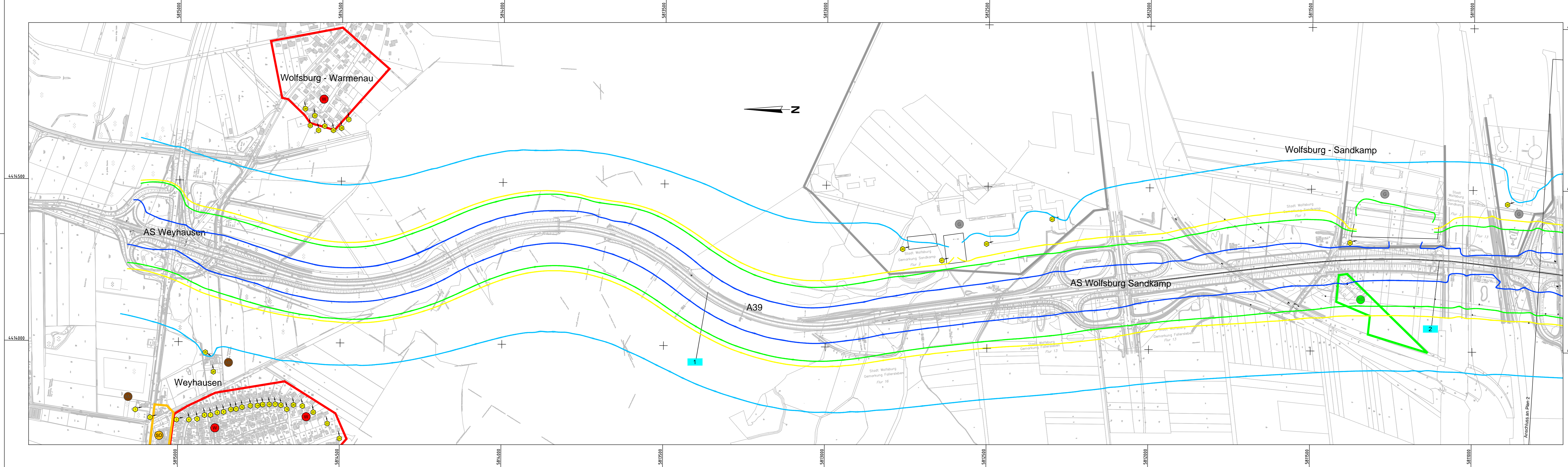
Anhang 3: Ergebnisliste Wolfsburg – Bereich Mörse - Fallersleben

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Mörse-Fallersleben				
110	Steinmetzweg 26	W	58	54
111	Steinmetzweg 28	W	58	54
112	Steinmetzweg 32	W	58	53
113	Steinmetzweg 34a	W	58	53
300	Jerichower Straße 18	W	58	54
301	Jerichower Straße 16	W	58	54
302	Jerichower Straße 14	W	57	53
303	Jerichower Straße 12	W	58	53
304	Wernigeroder Straße 41	W	59	54
305	Wernigeroder Straße 39	W	59	55
306	Wernigeroder Straße 37	W	57	53
307	Wernigeroder Straße 43	W	60	56
308	Wernigeroder Straße 26	W	62	57
309	Wernigeroder Straße 24	W	64	59
310	Wernigeroder Straße 22	W	61	56
311	Wernigeroder Straße 20	W	63	59
312	Wernigeroder Straße 18	W	60	56
313	Wernigeroder Straße 16	W	64	59
314	Wernigeroder Straße 14	W	61	56
315	Wernigeroder Straße 35	W	58	54
316	Wernigeroder Straße 33	W	59	54
317	Wernigeroder Straße 23	W	58	53
318	Wernigeroder Straße 12	W	65	60
319	Wernigeroder Straße 10	W	61	56
320	Wernigeroder Straße 31	W	59	55
321	Wernigeroder Straße 29	W	59	55
322	Wernigeroder Straße 8	W	65	60
323	Wernigeroder Straße 6	W	61	56
324	Wernigeroder Straße 5	W	60	55
325	Wernigeroder Straße 7	W	57	52
326	Wernigeroder Straße 9	W	56	51
327	Wernigeroder Straße 13	W	56	51
328	Wernigeroder Straße 17	W	58	53
329	Jerichower Straße 8A	W	55	50
330	Jerichower Straße 10	W	56	51
331	Jerichower Straße 10A	W	58	53
332	Wernigeroder Straße 4	W	61	57
333	Wittenberger Straße 29	W	65	60
334	Wernigeroder Straße 2	W	61	56

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Mörse-Fallersleben				
335	Wernigeroder Straße 3	W	59	55
336	Wernigeroder Straße 1	W	59	55
337	Wittenberger Straße 27	W	58	53
338	Wittenberger Straße 25	W	57	53
339	Wittenberger Straße 1	W	57	52
340	Wittenberger Straße 4	W	63	58
341	Wittenberger Straße 2	W	60	55
342	Warnemünder Straße 2	W	58	54
343	Altmarkring 25	W	57	53
344	Altmarkring 29	W	57	53
345	Warnemünder Straße 4	W	59	54
346	Warnemünder Straße 1	W	60	55
347	Warnemünder Straße 1A	W	63	58
348	Warnemünder Straße 3	W	62	57
349	Warnemünder Straße 5	W	61	57
350	Warnemünder Straße 6	W	58	54
351	Altmarkring 31	W	57	53
352	Altmarkring 35	W	57	53
353	Altmarkring 39	W	57	53
354	Warnemünder Straße 10	W	59	54
355	Warnemünder Straße 8	W	59	54
356	Warnemünder Straße 7	W	61	56
357	Warnemünder Straße 9	W	61	57
358	Warnemünder Straße 11	W	62	57
359	Warnemünder Straße 13	W	62	58
360	Altmarkring 41	W	59	55
361	Altmarkring 43	W	60	55
362	Altmarkring 45	W	61	57
363	Altmarkring 47	W	62	57
364	Altmarkring 49	W	62	58
365	Altmarkring 56	W	58	53
366	Küstriner Ring 1	W	59	54
367	Küstriner Ring 15	W	60	55
368	Küstriner Ring 20	W	62	57
369	Küstriner Ring 18	W	61	56
370	Küstriner Ring 16	W	59	54
371	Küstriner Ring 14A	W	59	55
372	Küstriner Ring 14	W	58	54
373	Küstriner Ring 12	W	55	51
374	Küstriner Ring 11	W	57	53
375	Küstriner Ring 13	W	59	54
376	Letzlinger Straße 21	W	58	53

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Mörse-Fallersleben				
377	Osterburger Straße 1, 1A	W	57	52
400	Ostlandstraße 5	W	58	53
401	An der Lehmkuhle 11	W	57	53
402	Ostlandstraße 6	W	59	54
403	Ostlandstraße 7	W	59	54
404	Ostlandstraße 8	W	59	54
405	Ostlandstraße 9, 9A	W	60	55
406	Ostlandstraße 10	W	60	55
407	Ostlandstraße 11	W	60	55
408	Ostlandstraße 12	W	60	56
409	Ostlandstraße 13	W	61	56
410	Ostlandstraße 13A	W	61	57
411	An der Lehmkuhle 13	W	57	53
412	An der Lehmkuhle 15	W	58	53
413	An der Lehmkuhle 17	W	57	53
414	An der Lehmkuhle 19	W	58	53
415	Ostlandstraße 14A	W	59	54
416	Ostlandstraße 14	W	61	57
417	Ostlandstraße 15	W	62	57
418	Ostlandstraße 16	W	62	57
419	Feldscheunenweg 7	W	60	55
420	An der Lehmkuhle 21	W	60	55
421	An der Lehmkuhle 23	W	60	55
422	An der Lehmkuhle 22	M	58	53
423	Ostlandstraße 18	W	62	57
424	Ostlandstraße 19	W	61	57
425	Ostlandstraße 20	W	60	55
426	Ostlandstraße 21	W	59	55
427	Feldscheunenweg 4	M	59	55
428	Hattorfer Straße 25	M	58	53
429	Hattorfer Straße 29	M	58	53
430	Hattorfer Straße 33	M	58	53
431	Hattorfer Straße 35	M	58	53
433	Alte Braunschweiger Straße 1	W	59	54
434	Alte Braunschweiger Straße 5	W	59	54
435	Hattorfer Straße 32	W	60	55
436	Alte Braunschweiger Straße 9	W	59	54
437	Alte Braunschweiger Straße 11	W	59	54
438	Alte Braunschweiger Straße 13	W	60	55
439	Alte Braunschweiger Straße 15	W	60	55
440	Alte Braunschweiger Straße 15A	W	59	54
441	Alte Braunschweiger Straße 10	W	58	53

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Wolfsburg – Bereich Mörse-Fallersleben				
442	Alte Braunschweiger Straße 14	W	58	53
443	Alte Braunschweiger Straße 16	W	59	54
444	Alte Braunschweiger Straße 17	W	61	55
445	Alte Braunschweiger Straße 19	W	61	56
446	Alte Braunschweiger Straße 21A	W	62	56
447	Alte Braunschweiger Straße 21	W	60	55
448	Auf der Höhe 3	W	59	54
449	Auf der Höhe 1	W	60	55
450	Am Riedetal 4	W	59	54
451	Am Riedetal 8	W	58	53
452	Am Riedetal 5	W	59	54
453	Am Riedetal 2	W	60	55
454	Alte Braunschweiger Straße 18	W	61	56
455	Alte Braunschweiger Straße 18A	W	61	56
456	Alte Braunschweiger Straße 20	W	62	57
457	Alte Braunschweiger Straße 22	W	62	57



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 10G	Isophone 64 dB(A) tags - 10G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 10G	Isophone 70 dB(A) tags - 10G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebiete im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 1 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)

Unterlage Nr.: 17.3.4
Blatt Nr.: 1

Neubau der A 39
Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
- Abschnitt 7 -
Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

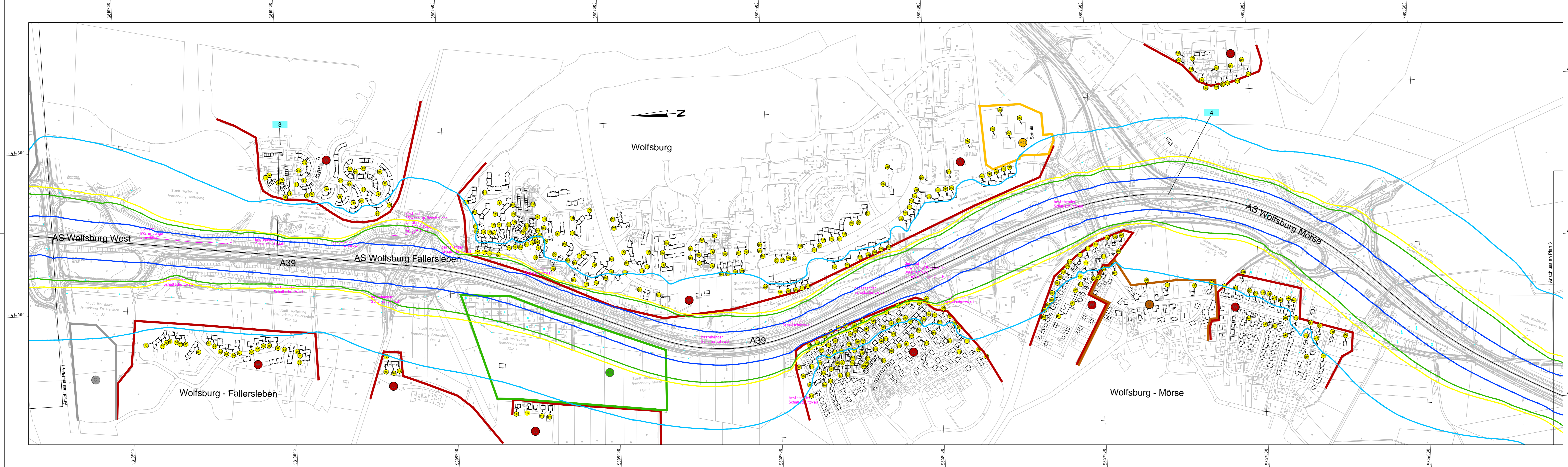
nachgeprüft 27.08.2014 KI / Ma

Schalltechnische Untersuchung
des nachgeordneten Straßennetzes
Detaillageplan – Prognose 2025
mit Darstellung der Isophonen
Maßstab 1:5000

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß Blatt: In.- und Vermessungsbüro rmk
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008
Pissulla, Juli 2008
Unterschrift / Datum

Grundplan Kataster Blatt: In.- und Vermessungsbüro rmk
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008
Pissulla, Juli 2008
Unterschrift / Datum



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)
Isophone 60 dB(A) nachts - 10G	Isophone 64 dB(A) tags - 10G
Isophone 54 dB(A) nachts - 10G	Isophone 70 dB(A) tags - 10G
bestehende Schallschutzmaßnahme	
Wohngebiet	Mischgebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete
	Gewerbegebiet
	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum		Name
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH
 Leisewitzstraße 37a
 30175 Hannover
 Telefon: (0511) 85 07 - 0
 Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 2 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
 Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter
 Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n
 Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)

Unterlage Nr.: 17.3.4
 Blatt Nr.: 2

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n
 - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

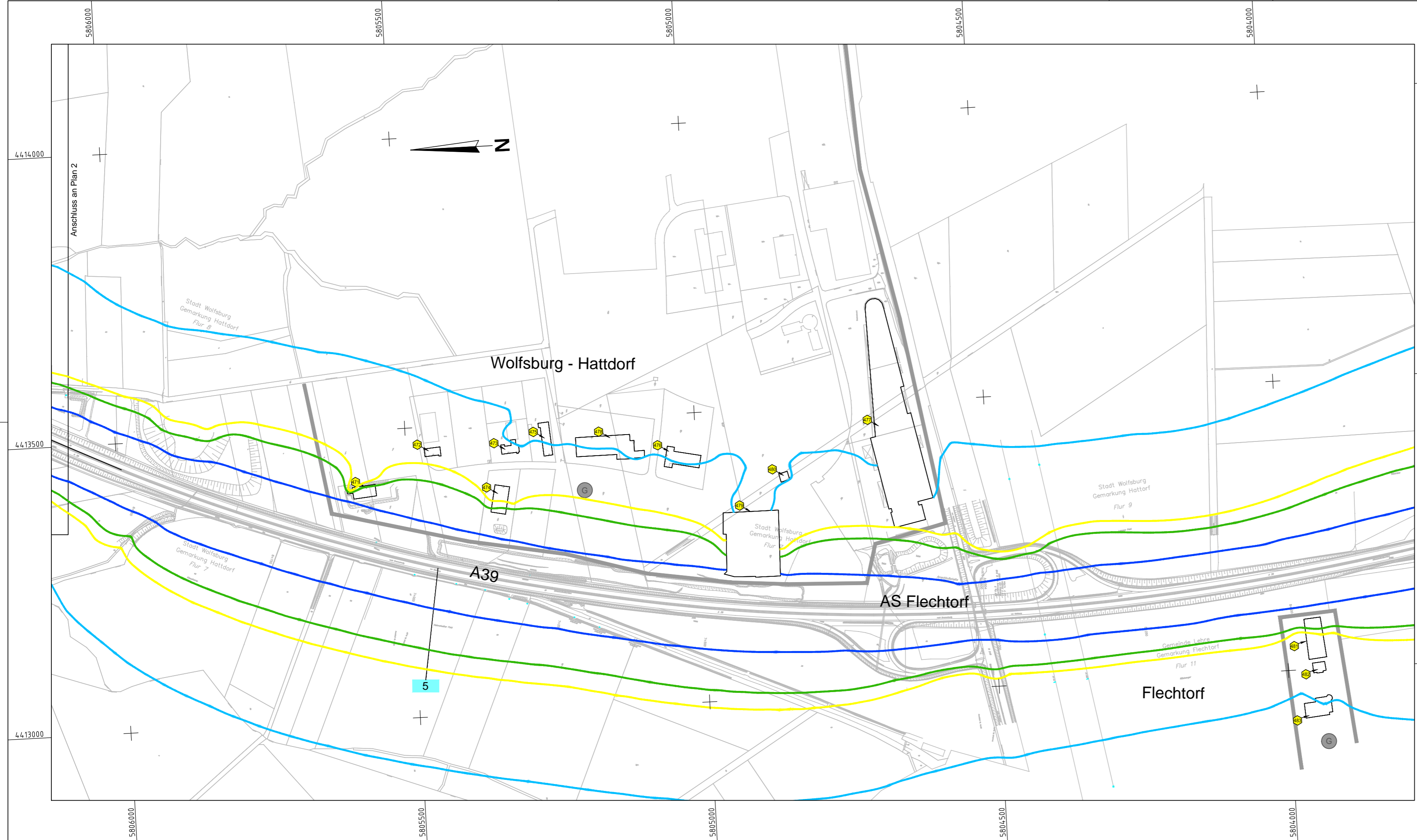
nachgeprüft: 27.08.2014 KI / Ma

Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes
 Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen
 Maßstab 1:5000












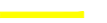

Aufgestellt:
 Wolfenbüttel, den 28.08.2014
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
 im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß Blatt: In.- und Vermessungsbüro rmk
 terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008
 Pissulla, Juli 2008
 Blauflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008
 Unterschrift / Datum


Grundplan Kataster Blatt: In.- und Vermessungsbüro rmk
 Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg
 Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008
 Pissulla, Juli 2008
 Unterschrift / Datum



Legende

-  Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)
-  Isophone 60 dB(A) nachts - 10G
-  Isophone 54 dB(A) nachts - 10G
-  bestehende Schallschutzmaßnahme
-  Wohngebiet
-  Kleingartengebiet
-  Mischgebiet
-  Sondergebiete
-  Gewerbegebiet
-  Wohngebäude im Außenbereich
-  Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)
-  Isophone 64 dB(A) tags - 10G
-  Isophone 70 dB(A) tags - 10G

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG

	Leiswitzstraße 37a 30175 Hannover Telefon: (0511) 85 07 - 0 Telefax: (0511) 85 07 - 70	Datum	Name
	bearbeitet	07/14	Swr
	gezeichnet	07/14	Sum
	geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: **7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 3 G 0 1**

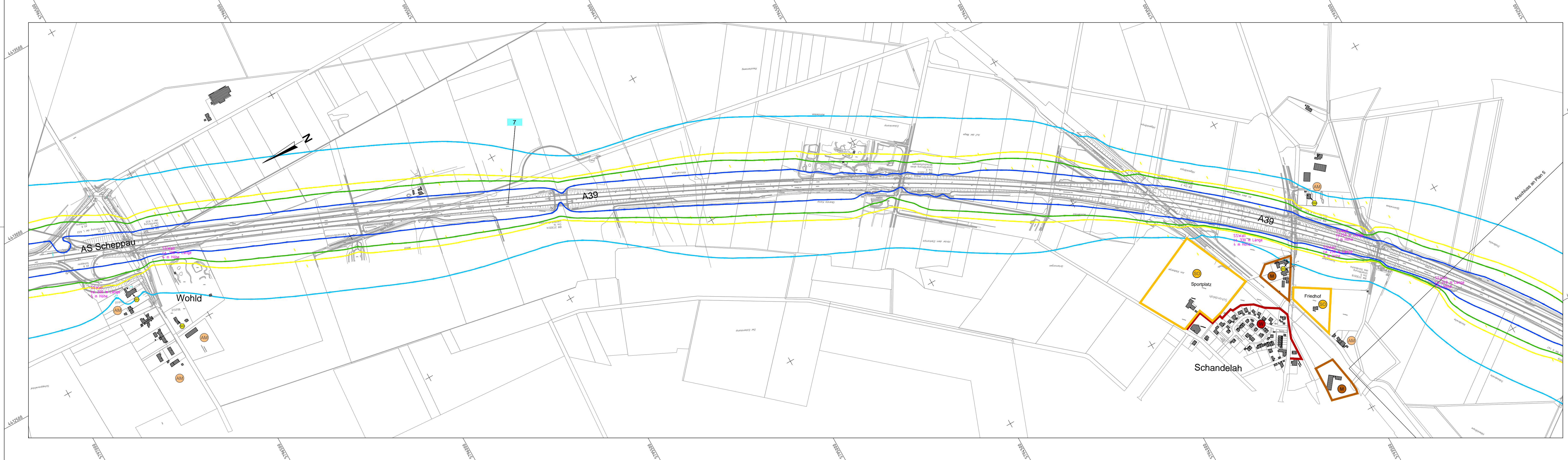
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.4
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter	Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Blatt Nr. : 3
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		Datum
		Zeichen

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft	27.08.2014	KI / Ma
	Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000		

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008 Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			Unterschrift / Datum

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			Unterschrift / Datum



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 10G	Isophone 64 dB(A) tags - 10G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 10G	Isophone 70 dB(A) tags - 10G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: **7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 4 G 0 1**

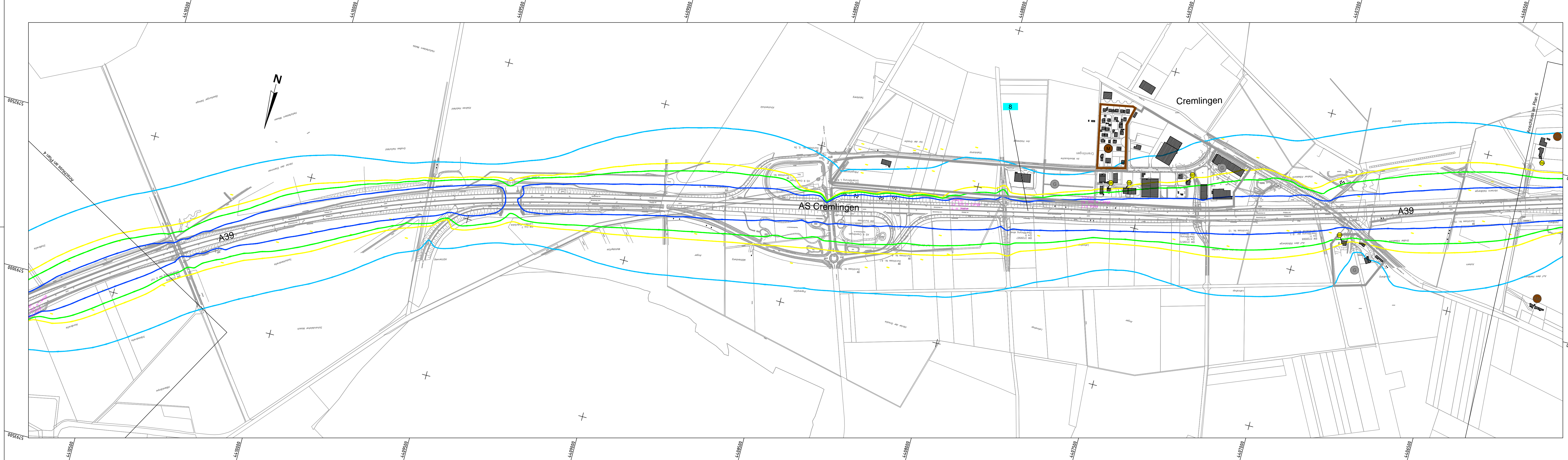
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.4
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter		Blatt Nr. : 4
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n		
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	Datum	Zeichen

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft	27.08.2014	KI / Ma
Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000			

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008			Unterschrift / Datum
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg			Unterschrift / Datum
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 10G	Isophone 64 dB(A) tags - 10G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 10G	Isophone 70 dB(A) tags - 10G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 5 G 0 1

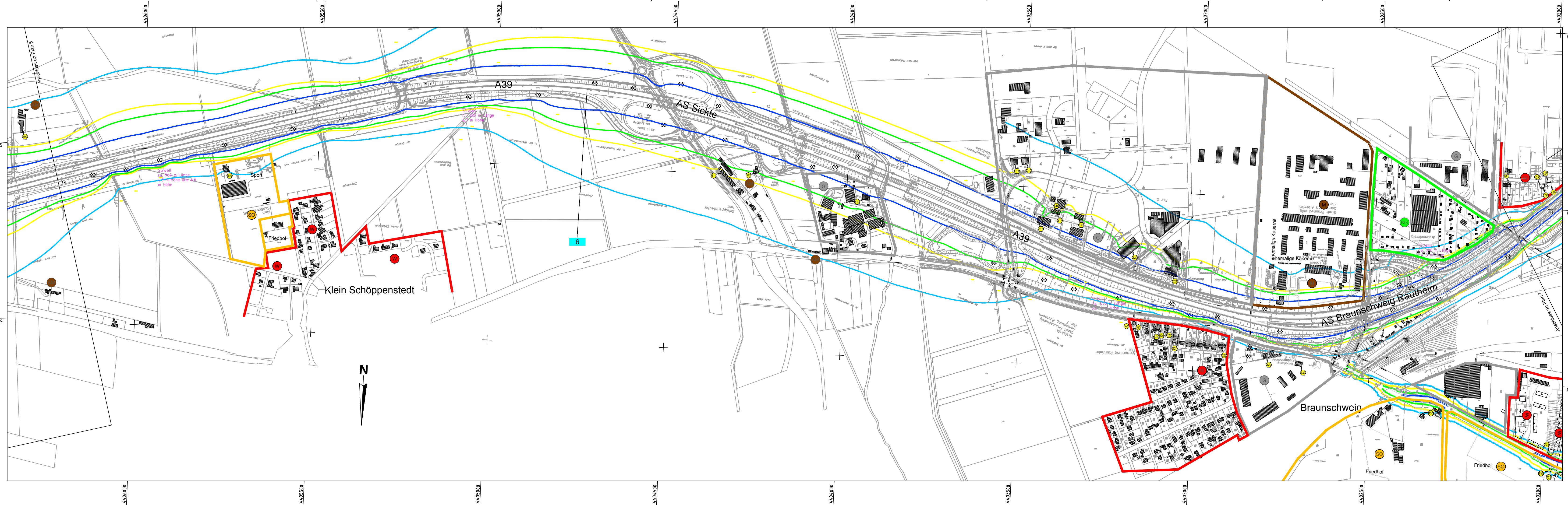
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr.:	17.3.4
Bundesautobahn:	A 39 Lüneburg – Salzgitter	Blatt Nr.:	5
Streckenabschnitt:	Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Datum	
Teilstrecke:	Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	Zeichen	

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft	27.08.2014	KI / Ma
	Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000		

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008			Unterschrift / Datum
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg			Unterschrift / Datum
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

- Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)
- Isophone 60 dB(A) nachts - 1.0G
- Isophone 54 dB(A) nachts - 1.0G
- bestehende Schallschutzmaßnahme
- Wohngebiet
- Kleingartengebiet
- Mischgebiet
- Sondergebiete
- Gewerbegebiet
- Wohngebäude im Außenbereich
- 5 Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)
- Isophone 64 dB(A) tags - 1.0G
- Isophone 70 dB(A) tags - 1.0G

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

Feststellungsentwurf Plannummer: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 6 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr.:	17.3.4
Bundesautobahn:	A 39 Lüneburg – Salzgitter	Blatt Nr.:	6
Streckenabschnitt:	Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Datum	
Teilstrecke:	Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	Zeichen	

Neubau der A 39
Lüneburg - Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
- Abschnitt 7 -
Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

nachgeprüft 27.08.2014 KI / Ma

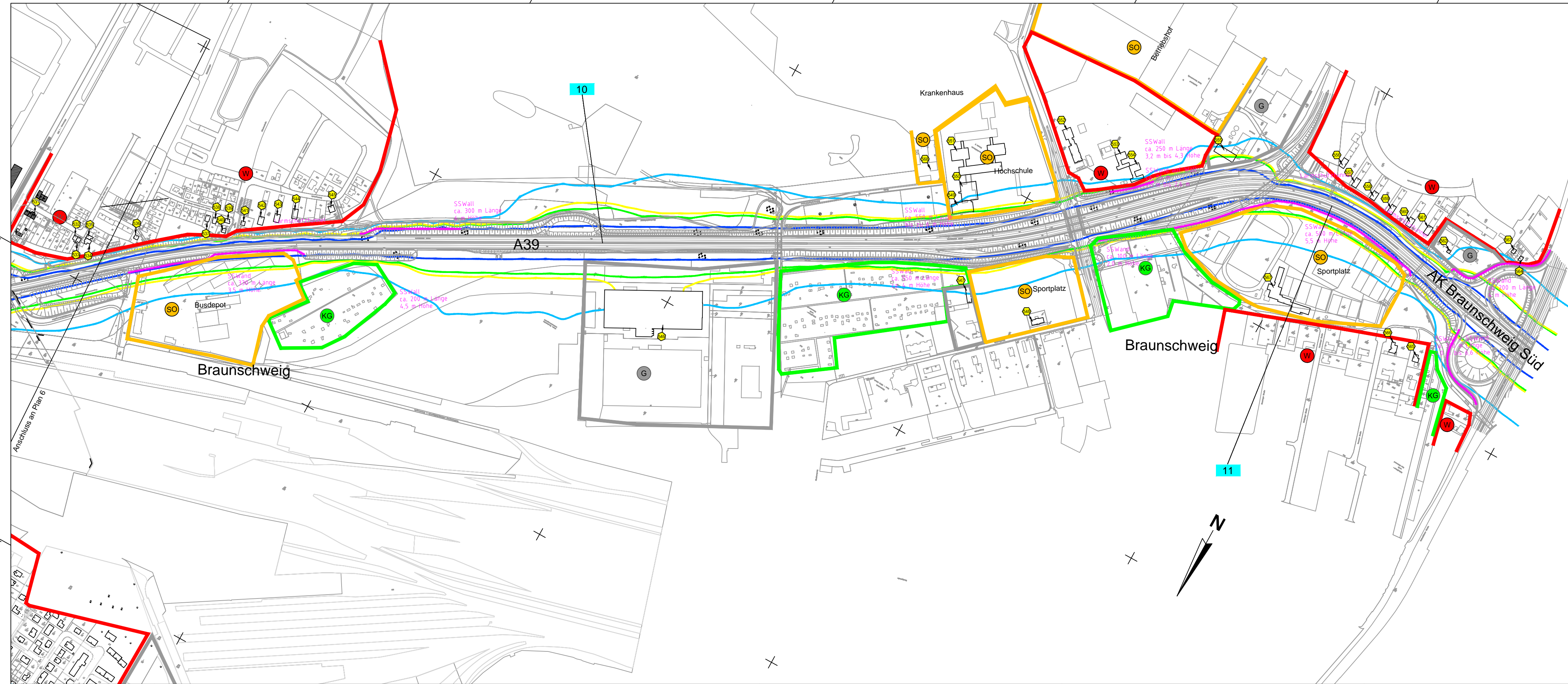
Schalltechnische Untersuchung
des nachgeordneten Straßennetzes
Detaillageplan – Prognose 2025
mit Darstellung der Isophonen
Maßstab 1:5000

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -

im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008			Unterschrift / Datum
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg			Unterschrift / Datum
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)
Isophone 60 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 64 dB(A) tags - 1.0G
Isophone 54 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 70 dB(A) tags - 1.0G
bestehende Schallschutzmaßnahme	

Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 7 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.4
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter	Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Blatt Nr. : 7
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		Datum
		Zeichen

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n
- Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

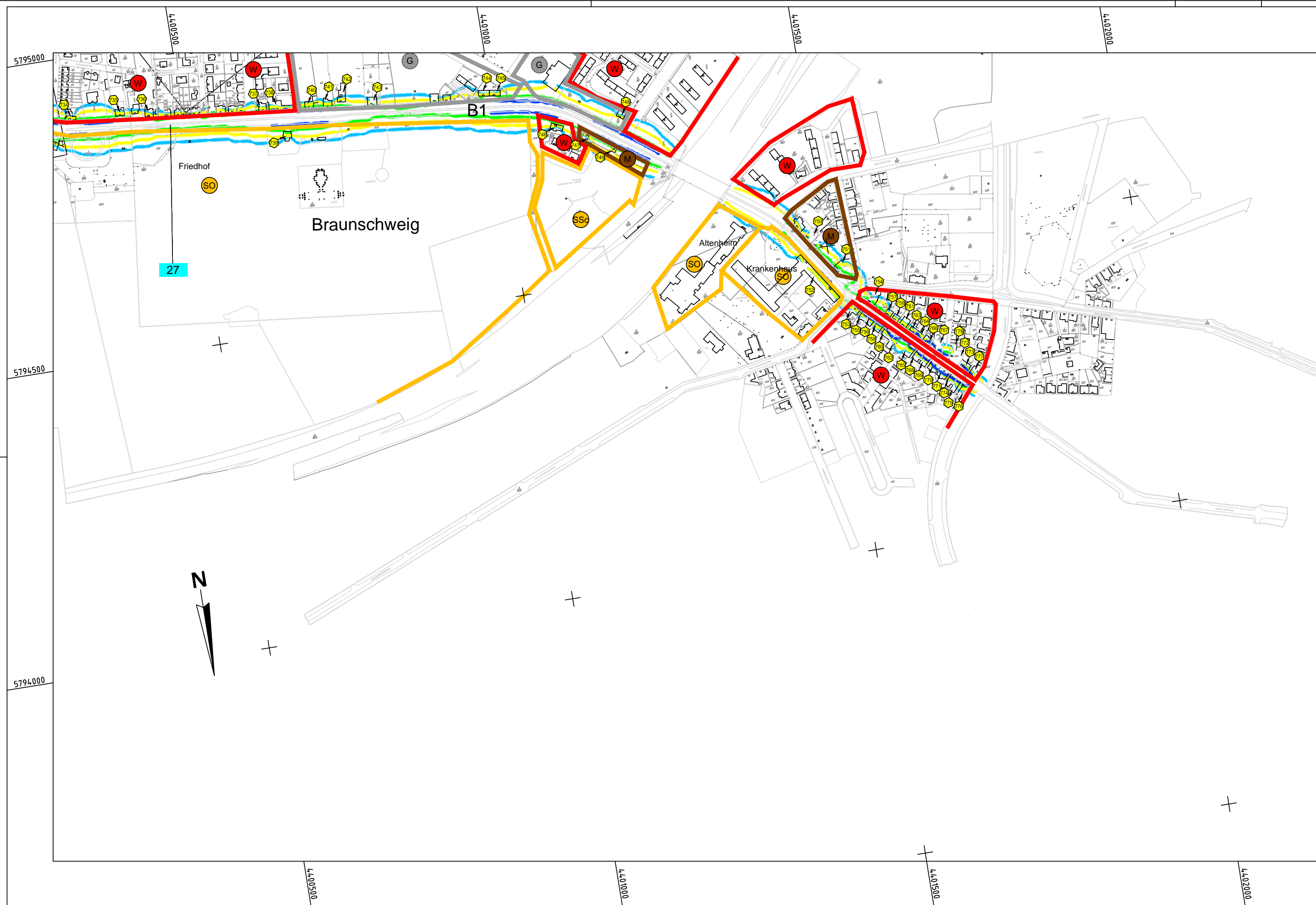
nachgeprüft 27.08.2014 KI / Ma

Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes
Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen
Maßstab 1:5000

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rnk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008			Unterschrift / Datum
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rnk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg			Unterschrift / Datum
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

- Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)
- Isophone 60 dB(A) nachts - 1.0G
- Isophone 54 dB(A) nachts - 1.0G
- bestehende Schallschutzmaßnahme
- Wohngebiet
- Kleingartengebiet
- Mischgebiet
- Sondergebiete
- Gewerbegebiet
- Wohngebäude im Außenbereich
- Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)
- Isophone 64 dB(A) tags - 1.0G
- Isophone 70 dB(A) tags - 1.0G

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH

Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

	Datum	Name
bearbeitet	07/14	Swr
gezeichnet	07/14	Sum
geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 8 G 0 1

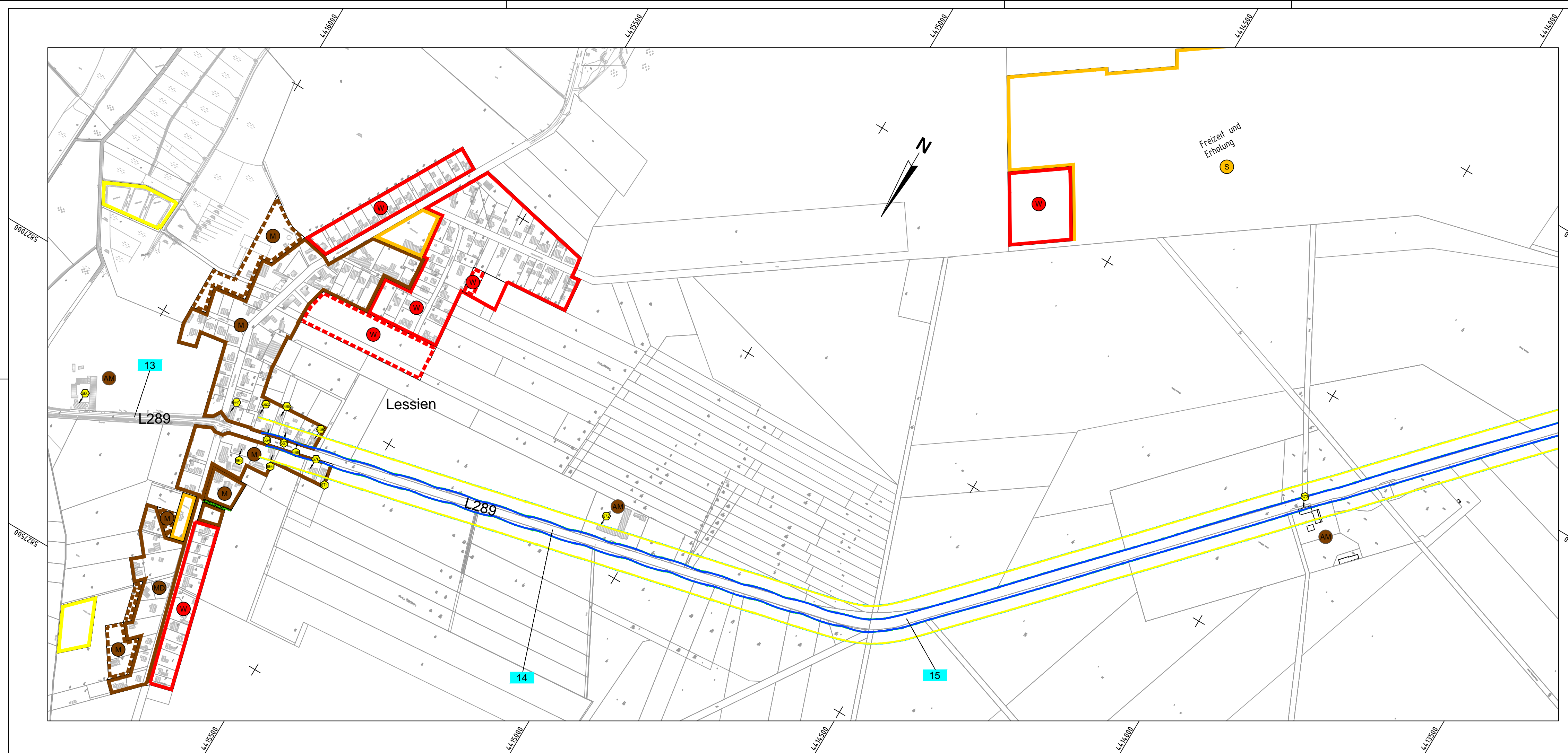
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.4
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter	Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Blatt Nr. : 8
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		Datum
		Zeichen

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft	27.08.2014	Kl / Ma
	Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000		

Aufgestellt:
 Wolfenbüttel, den 28.08.2014
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
 im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008 Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 10G	Isophone 64 dB(A) tags - 10G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 10G	Isophone 70 dB(A) tags - 10G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG

	Leisewitzstraße 37a 30175 Hannover Telefon: (0511) 85 07 - 0 Telefax: (0511) 85 07 - 70		Datum	Name
	bearbeitet	07/14	Swr	
	gezeichnet	07/14	Sum	
	geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl	

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: **7 F E D 1 7 1 7 - 0 0 9 G 0 1**

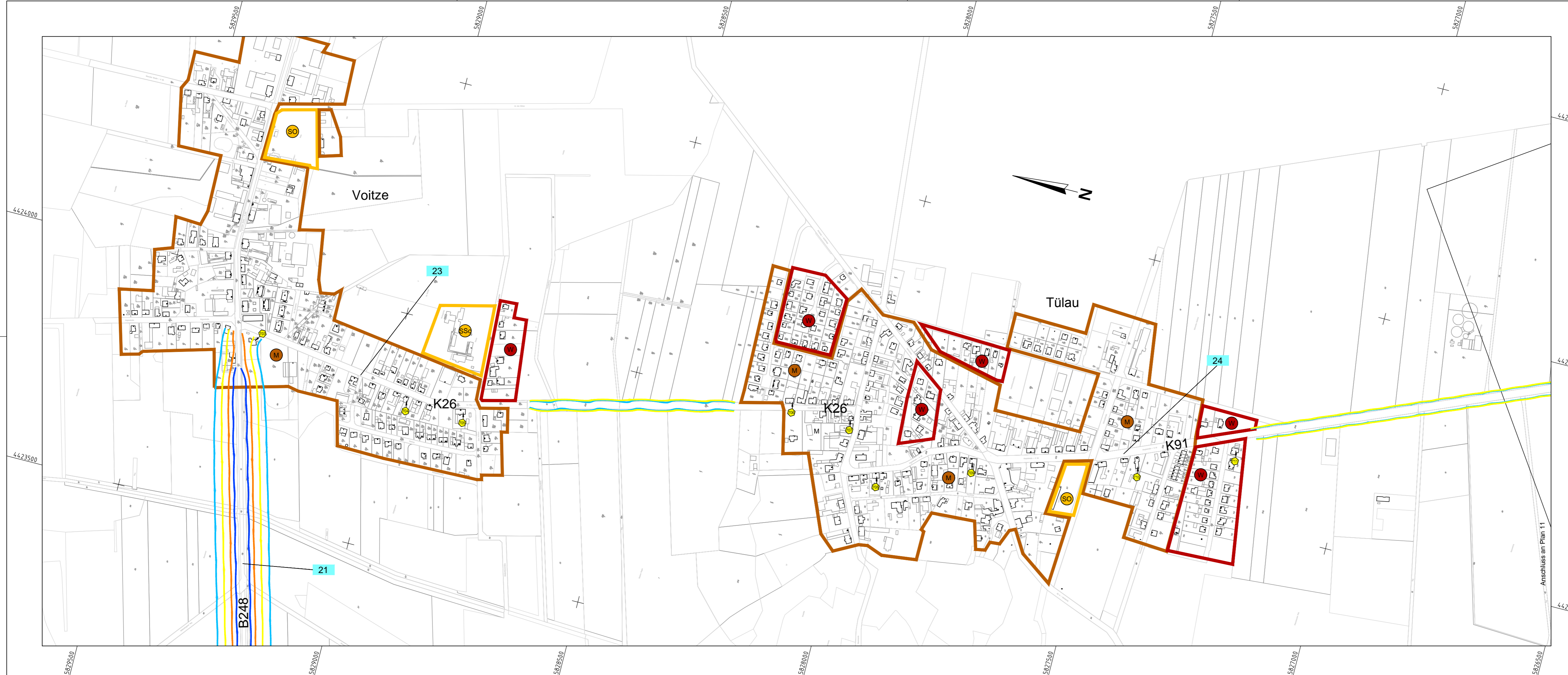
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		Unterlage Nr.: 17.3.4 Blatt Nr.: 9
	Datum	Zeichen

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft 27.08.2014 KI / Ma
Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000	

Aufgestellt:
 Wolfenbüttel, den 28.08.2014
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
 im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008 Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008	Blatt: 	hergestellt: Ing.- und Vermessungsbüro rnk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
---	--------------------	--

Grundplan Kataster Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008	Blatt: 	hergestellt: Ing.- und Vermessungsbüro rnk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
--	--------------------	--



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 64 dB(A) tags - 1.0G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 70 dB(A) tags - 1.0G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 1 0 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.4
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter	Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Blatt Nr. : 10
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		
	Datum	Zeichen
	nachgeprüft	27.08.2014
		KI / Ma

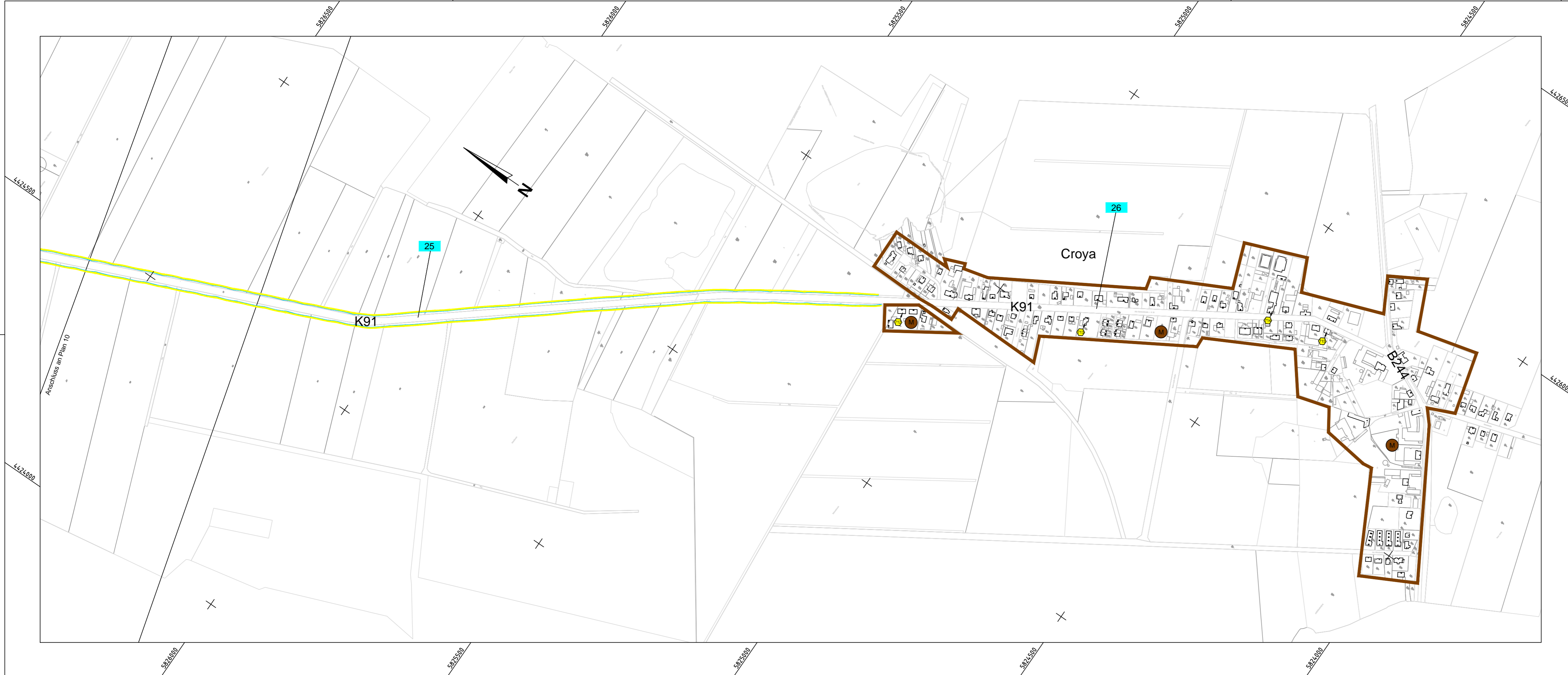
Neubau der A 39
Lüneburg - Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
- Abschnitt 7 -
Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

Schalltechnische Untersuchung
des nachgeordneten Straßennetzes
Detaillageplan – Prognose 2025
mit Darstellung der Isophonen
Maßstab 1:5000

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrag: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008			Unterschrift / Datum
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg			Unterschrift / Datum
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 64 dB(A) tags - 1.0G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 70 dB(A) tags - 1.0G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH
 Leisewitzstraße 37a
 30175 Hannover
 Telefon: (0511) 85 07 - 0
 Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: **7 F E D 1 7 1 7 - 0 1 1 G 0 1**

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.4
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter	Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Blatt Nr. : 11
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		Datum
		Zeichen
		nachgeprüft
		27.08.2014
		KI / Ma

Neubau der A 39
 Lüneburg - Wolfsburg
 mit nds. Teil der B 190n
 - Abschnitt 7 -
 Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

nachgeprüft 27.08.2014 KI / Ma

Schalltechnische Untersuchung
 des nachgeordneten Straßennetzes
 Detaillageplan – Prognose 2025
 mit Darstellung der Isophonen
 Maßstab 1:5000

Aufgestellt:
 Wolfenbüttel, den 28.08.2014
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
 im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008			Unterschrift / Datum
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg			Unterschrift / Datum
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 10G	Isophone 64 dB(A) tags - 10G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 10G	Isophone 70 dB(A) tags - 10G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 1 2 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr.:	17.3.4
Bundesautobahn:	A 39 Lüneburg – Salzgitter	Blatt Nr.:	12
Streckenabschnitt:	Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Datum	
Teilstrecke:	Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	Zeichen	

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft	27.08.2014	KI / Ma
Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000			

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008 Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 10G	Isophone 64 dB(A) tags - 10G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 10G	Isophone 70 dB(A) tags - 10G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER
PLANEN + BERATEN GmbH
Leisewitzstraße 37a
30175 Hannover
Telefon: (0511) 85 07 - 0
Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 1 3 G O 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr.:	17.3.4
Bundesautobahn:	A 39 Lüneburg – Salzgitter	Blatt Nr.:	13
Streckenabschnitt:	Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Datum	
Teilstrecke:	Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	Zeichen	

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft	27.08.2014	KI / Ma
Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000			

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008 Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			Unterschrift / Datum

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			Unterschrift / Datum



Legende

Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)	Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)	
Isophone 60 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 64 dB(A) tags - 1.0G	
Isophone 54 dB(A) nachts - 1.0G	Isophone 70 dB(A) tags - 1.0G	
bestehende Schallschutzmaßnahme		
Wohngebiet	Mischgebiet	Gewerbegebiet
Kleingartengebiet	Sondergebiete	Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
		bearbeitet	07/14	Swr
		gezeichnet	07/14	Sum
		geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl

OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH
 Leisewitzstraße 37a
 30175 Hannover
 Telefon: (0511) 85 07 - 0
 Telefax: (0511) 85 07 - 70

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: **7 F E D 1 7 1 7 - 0 1 4 G 0 1**

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.4
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter		Blatt Nr. : 14
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n		
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		
	Datum	Zeichen

Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n - Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)	nachgeprüft	27.08.2014	KI / Ma
Schalltechnische Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes Detaillageplan – Prognose 2025 mit Darstellung der Isophonen Maßstab 1:5000			

Aufgestellt:
 Wolfenbüttel, den 28.08.2014
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - Geschäftsbereich Wolfenbüttel -
 im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008 Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008			Unterschrift / Datum

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt:	Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg–Wolfsburg Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008			Unterschrift / Datum

Neubau Bundesautobahn
Ausbau der Bundesstraße A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
Nächster Ort: Wolfsburg
Baulänge: 14,2 km
Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
des Landes
Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Vorbemerkungen / Hinweise zum Planfall 1- 2025

Mit dem Bau der gesamten A 39 bzw. auch mit dem Bau des 7. Abschnittes ergeben sich Verkehrsumlagerungen im nachgeordneten Straßennetz. Diese Änderungen werden im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum „Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n“ mit ermittelt.

Nach dem Urteil des 4. Senats vom 17. März 2005 – BVerwG 4 A 18.04 – ist der von einem Straßenbauvorhaben ausgehende Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßen Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.

Maßgebend für die schalltechnische Beurteilung ist der Prognoseverkehr im Jahr 2025, der auch bei der schalltechnischen Beurteilung nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in den Planfeststellungsunterlagen die Beurteilungsgrundlage bildet. Für dieses Prognosejahr werden die beiden Verkehrsprognosefälle „Bezugsfall 2025“ (Straßennetz 2025 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist, aber keine A 39 und keine B 190n) und „Planfall 1 - 2025“ (wie Bezugsfall, zusätzlich aber mit der Abschnitt 1 und 7 der A 39) für die schalltechnische Beurteilung einer Verkehrslärmerhöhung im nachgeordneten Straßennetz durch die A 39 verglichen. Grundlage hierfür ist die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der Verkehrszählung 2010 aus Januar 2013. Einzelheiten hierzu sind der Unterlage 21.1 zu entnehmen.

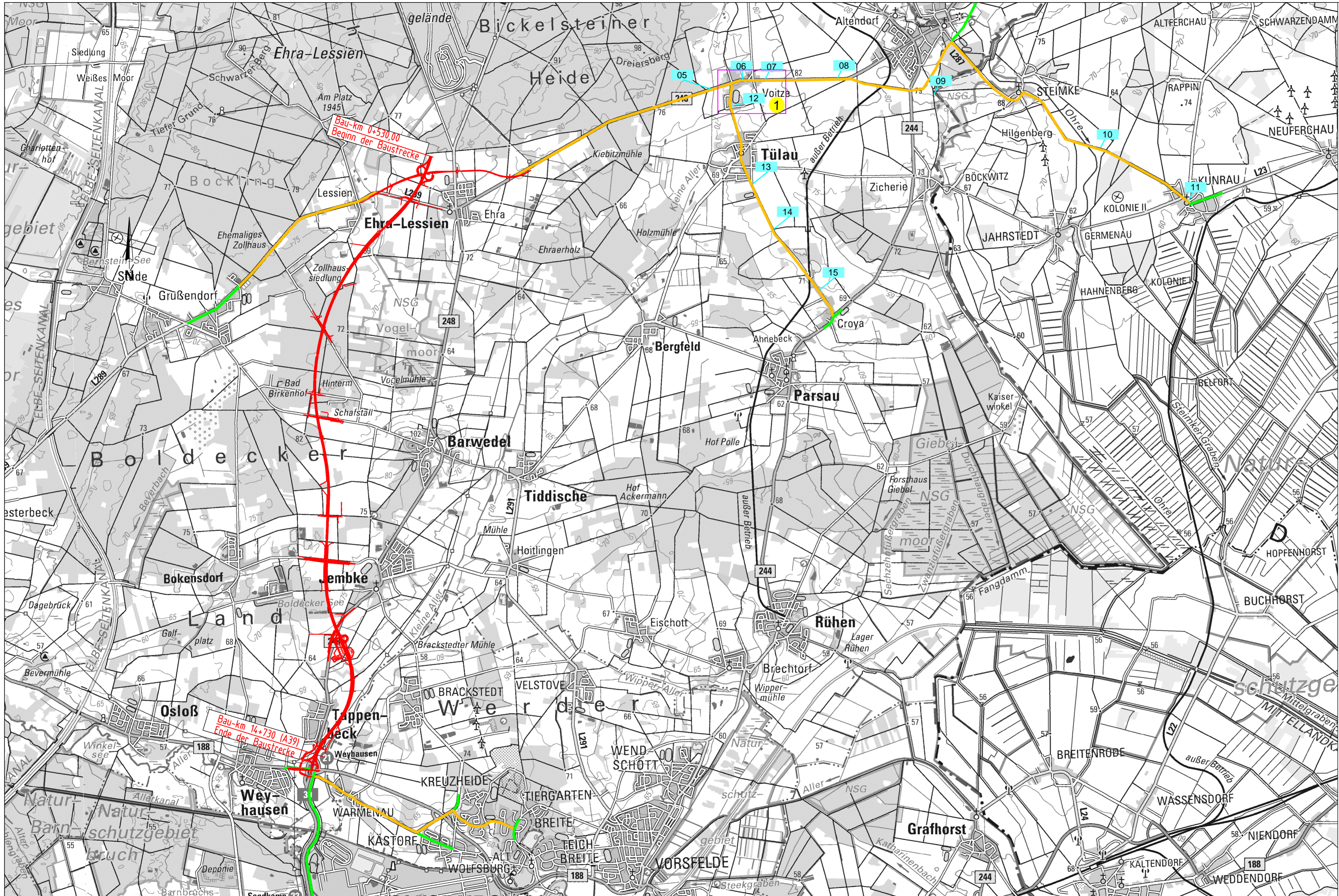
Die Ausgangsgröße für die Beurteilung sind die Emissionspegel ($L_{m,E}$), die sich als Mittelungspegel in einem Abstand von 25 zur Fahrbahnachse bei freier Schallausbreitung definieren. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass kleine Veränderungen der Verkehrsmengen im Rahmen der Prognose-Berechnung auch modellbedingt entstehen (z.B. durch Rundung oder unterschiedlich verlaufende Iterationsprozesse), so dass nur die Straßenabschnitte im nachgeordneten Straßennetz betrachtet werden, auf denen sich eine Emissionspegelerhöhung von $> 0,2$ dB(A) durch den Bau der A 39 im Prognosejahr 2025 ergibt. Straßenabschnitte mit einer Emissionspegelerhöhung von $< 0,2$ dB(A) werden deshalb zwar im nachfolgend erwähnten Übersichtsplan noch dargestellt, ansonsten aber nicht weiter betrachtet.

Die Straßenabschnitte mit einer Emissionspegelerhöhung sind in einem Übersichtsplan, der Unterlage 17.3.6 „Übersicht des nachgeordneten Straßennetz“, farblich dargestellt. Dabei steht die grüne Markierung für eine Lärmzunahme von $< 0,2$ dB(A), die gelbe Markierung für eine Zunahme von $0,2$ bis $\leq 2,0$ dB(A) und die blaue Markierung für eine Zunahme $> 2,0$ dB(A). Die Straßenabschnitte sind durchlaufend in einem blauen Kästchen nummeriert. Die für die Beurteilung der Straßenabschnitte maßgebenden Erhöhungen der Emissionspegel ($L_{m,E}$ in dB(A)), also die Differenz zwischen Bezugsfall 2025 und der Planfall 1 - 2025, sind in der Unterlage 17.3.7 „Erläuterungsbericht“, Tabelle 3, jeweils getrennt für die beiden maßgebenden Zeitbereiche Tag und Nacht zu finden. Die laufende Nr. der Straßenabschnitte aus dem Übersichtsplan, findet sich hier in der zweiten Spalte wieder.

Für jeden Straßenabschnitt, der einen Lärmanstieg von $> 2,0$ dB(A) aufweist und bei dem gleichzeitig die Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (Orientierungswerte für gesunde Wohnverhältnisse) überschritten sind, erfolgte eine Einzelpunktbeurteilung. An stark belasteten Straßenabschnitten ist zusätzlich der Nachweis einer möglichen Gesundheitsgefährdung, das heißt eine Überschreitung Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht zu prüfen. Die Einzelpunkte sind in der Unterlage 17.3.8, Lageplan M. 1 : 5000, BI-Nr. 1 bis 14 dargestellt und die Ergebnisse der Berechnungen befinden sich in der Unterlage 17.3.7 „Erläuterungsbericht“, Pkt. 4.

Zusätzlich befindet sich ein Hinweis auf die Lagepläne 1 bis 14 in der Unterlage 17.3.6 „Übersichtslageplan“ in Form von gelben Kästchen.

Für jeden Straßenabschnitt, der einen Lärmanstieg von nicht mehr als 2,0 dB(A) aufweist, ist in den Spalten 7 und 8 der Tabelle 3 der Unterlage 17.3.7 „Erläuterungsbericht“ der Abstand der 64 dB(A)-tags- und der 54 dB(A)-nachts- Isophonenlinie zur Straßenachse in Metern angegeben.



- Legende**
- technische Planung
 - 1 Bezeichnung Anlage 17.3.8 Blatt 1
 - 49 Straßenabschnitt gemäß Tabelle 3 der Unterlage 17.3.3 (Änderung der Emissionspegel)
 - Pegelzunahme ≤ 0,2 dB(A) (Prognose 2025 - Bezugsfall 2025)
 - Pegelzunahme 0,2 bis ≤ 2,0 dB(A) (Prognose 2025 - Bezugsfall 2025)
 - Pegelzunahme > 2,0 dB(A) (Prognose 2025 - Bezugsfall 2025)

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG
		Datum	Name	
	bearbeitet	07/14	Swr	
	gezeichnet	07/14	Sum	
	geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl	

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E U 1 7 1 7 - 0 0 2 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage Nr. : 17.3.6
Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter	Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n	Blatt Nr. : 1
Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		Datum
		Zeichen

Neubau der A 39
Lüneburg - Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
- Abschnitt 7 -
Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

nachgeprüft: 27.08.2014 KI / Ma

Schalltechnische Untersuchung
des nachgeordneten Straßennetzes
Übersichtslageplan – Planfall 1 – 2025
mit Darstellung der Pegelzunahmen
Maßstab 1:50000

Aufgestellt:
Wolfenbüttel, den 28.08.2014
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -

im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß Blatt: Ing.- und Vermessungsbüro rmk
Pissulla, Juli 2008
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008
hergestellt: Unterschrift / Datum

Grundplan Kataster Blatt: Ing.- und Vermessungsbüro rmk
Pissulla, Juli 2008
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008
hergestellt: Unterschrift / Datum

Neubau Bundesautobahn
Ausbau der Bundesstraße A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
Nächster Ort: Wolfsburg
Baulänge: 14,2 km
Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
des Landes
Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Erläuterungsbericht Planfall 1 - 2025

Inhaltsverzeichnis

Literaturverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
1 Aufgabenstellung	6
2 Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung	7
2.1 RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND BEURTEILUNG	7
2.2 ABGRENZUNG MÖGLICHER BETROFFENHEITEN	7
2.3 UMFANG DER UNTERSUCHUNG	7
2.4 GRUNDLAGEN DER UNTERSUCHUNG	8
2.5 UNTERSUCHUNGSBEREICHE IM NACHGEORDNETEN STRAßENNETZ	8
2.6 SCHUTZBEDÜRFTIGE GEBIETE	9
3 Schallemissionen	10
3.1 VERKEHRSMENGEN	10
3.2 FAHRBAHNARTEN, STEIGUNGEN, AMPELN UND GESCHWINDIGKEITEN	10
3.3 EMISSIONSPEGEL IM NACHGEORDNETEN STRAßENNETZ	11
3.3.1 EMISSIONSPEGEL BEZUGSFALL 2025	11
3.3.2 EMISSIONSPEGEL PLANFALL 1 (A 39 BIS AS EHRA – ABSCHNITT 7 UND ABSCHNITT 1)	12
3.3.3 ÄNDERUNG DER EMISSIONSPEGEL DURCH BAUMAßNAHME – PLANFALL 1 (A 39 BIS AS EHRA UND ABSCHNITT 1)	13
4 Schallimmissionen und Beurteilung für Planfall 1	14
4.1 UNTERSUCHUNGEN ENTLANG L 289 VON LESSIEN NACH GRUßENDORF	14
4.2 UNTERSUCHUNGEN ENTLANG B 248 (EHRA) – BROME – K 1122 – L 23 (NEUFERCHAU)	15
4.2.1 BEREICH B 248 (VOITZE)	15
4.2.2 BEREICH BROME – STEIMKE – KUNAU	17
4.3 UNTERSUCHUNGEN ENTLANG K 26 (VOITZE) – K 19 (TÜLAU) – K 19 (CROYA)	18
4.4 BEREICH WOLFSBURG	19
4.4.1 K 46 ZWISCHEN WARMENAU UND KÄSTORF	19

4.4.2	B 188 ZWISCHEN A 39 UND K 46	19
4.4.3	STADTSTRÄßEN IN WOLFSBURG	20
5	Zusammenfassung	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Literaturverzeichnis

- 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung
 - 2 Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990
 - 3 Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 24. BImSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 04.02.1997
 - 4 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90; Ausgabe 1990
 - 5 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997, Bundesminister für Verkehr, Az. StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 vom 02.06.1997
 - 6 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991, Bundesminister für Verkehr, Az. StB 11/26/14.86.22 – 01/27 Va 91 vom 25.04.1991
 - 7 Verkehrsuntersuchung für die A 39 – Bezugsfall 2025, Planfall 1 und Prognose 2025, SSP Consult Februar 2013
 - 8 Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012
 - 9 Verordnung zur Berechnung von Ablösebeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösebeträge-Berechnungsverordnung-ABBV) vom 01. Juli 2010
 - 10 Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauN-VO)
 - 11 Kleingartengebiete: BVerwG 4 B 230.91, Beschluss vom 17. März 1992, Wochenendhausgebiete: BVerwG 4 B 170/93, Beschluss vom 20. Oktober 1993, Campingplatzgebiete: OVG Lüneburg 7 K3383/92, Urteil vom 15. April 1993
 - 12 Verkehrszunahme auf bestehenden Straßen BVerwG 4 A 18.04 vom 17. März 2005
 - 13 Urteil des BVerwG vom 15. Dezember 2011 – BVerwG 7 A 11.10
-

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Bezugsfall 2025	11
Tabelle 2:	Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Planfall 1 (A 39 nur Abschnitt 1 und 7)	12
Tabelle 3:	Änderungen der Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz (Planfall 1 – A 39 bis AS Ehra und Abschnitt 1)	13
Tabelle 4:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 289 Lessien-Grußendorf – Planfall 1	14
Tabelle 5:	Zunahme der Emissionspegel B 248 im Bereich Voitze – Planfall 1	15
Tabelle 6:	Bereich Voitze an der B 248 – Planfall 1	16
Tabelle 7:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich Brome . Kunau – Planfall 1.....	17
Tabelle 8:	Zunahme der Emissionspegel K 26 – K 91 im Bereich Voitze – Tülau - Croya	18
Tabelle 9:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich K 46 (Warmenau – Kästorf)- Planfall 1	19
Tabelle 10:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich B 188 (A 39 – K 46)- Planfall 1	19
Tabelle 11:	Zunahme der Emissionspegel im Bereich Wolfsburg Nord – Planfall 1.....	20

1 Aufgabenstellung

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zum nachgeordnetem Straßennetz ist Bestandteil der Planung für den Neubau der Autobahn A 39 im Abschnitt 7 zwischen der AS Ehra und der AS Weyhausen an der B 188.

Im Rahmen dieser Untersuchung werden die Auswirkungen des Neubaus der BAB A 39 (Abschnitt 7) auf das nachgeordnete Straßennetz untersucht. Der Neubau der Autobahn sowie bauliche Eingriffe in bestehende Straßen werden nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [2] beurteilt. Die Untersuchungen hierzu sind in Unterlage 17.1.1 dargestellt.

Neben den direkten Folgen der Baumaßnahme kann diese jedoch auch indirekte Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz in Form von Verkehrsverlagerungen verursachen. Die dadurch bewirkten schalltechnischen Auswirkungen werden im vorliegenden Bericht für den Planfall 1 mit Fertigstellung der Abschnitte 1 und 7 der A 39 untersucht.

2 Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung

2.1 Rechtliche Grundlagen und Beurteilung

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. März 2005 - BVerwG 4 A 18.04 – („Frankenschnellwegurteil“) ist, wenn als Folge eines Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zunimmt, der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.

Nach Auffassung des Gerichts sind dann, wenn die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte (tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A)) eingehalten werden, in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse (vgl. § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB a.F./§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB n.F.) gewahrt.

Neben den Auswirkungen der Verkehrszunahme wird in diesem Zusammenhang auch die Thematik der „Gesundheitsgefährdung“ diskutiert. Hierbei ist nach aktueller Rechtsprechung [13] davon auszugehen, dass bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts eine grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle erreicht ist.“

Bei Straßenabschnitten, bei denen der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts relevant wird oder der Lärmanstieg > 2,0 dB(A) ist, bei gleichzeitiger Überschreitung der Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (Orientierung für gesundes Wohnen), sind die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt.

2.2 Abgrenzung möglicher Betroffenheiten

Um die durch eine erhebliche Verkehrszunahme betroffenen Bereiche zu ermitteln, werden anhand der Verkehrszahlen zum Bezugsfall 2025 (Prognosenullfall ohne A 39) und der Verkehrszahlen für die Planung (Prognose mit A 39) die Emissionspegel berechnet und miteinander verglichen. In den Bereichen mit einer Zunahme der Emissionspegel von mehr als 0,2 dB(A) werden weitere Untersuchungen angestellt.

2.3 Umfang der Untersuchung

Die mit den o.g. Beurteilungskriterien zu vergleichenden Beurteilungspegel werden getrennt für die Tageszeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) (Teilstückverfahren) berechnet. Um die Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz zu ermitteln, werden auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung die Emissionspegel der relevanten Straßen ermittelt. Bei einer Zunahme des Emissionspegels werden Bestandsdaten der betroffenen Straßenabschnitte in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und Linien gleichen Beurteilungspegels (Isophonen) in Höhe des 1. OG (6,3 m über Gelände) berechnet. Die betroffenen Bereiche sind als Lageplanskizzen mit den Isophonen 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts dargestellt. Bei Straßenabschnitten, bei denen der Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts relevant wird oder der Lärmanstieg > 2,0 dB(A) ist, bei gleichzeitiger Überschreitung der Mischgebietsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (Orientierung für gesundes Wohnen), sind die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt.

Es werden folgende Planfälle betrachtet:

- Planfall 1 - 2025 (Straßennetz 2025 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist und Abschnitt 1 und 7 der A 39)

2.4 Grundlagen der Untersuchung

Für die Untersuchung wurden folgende Anlagen verwendet:

- Lagepläne und Trassendaten der betroffenen Straßenabschnitte in digitaler Form
- Bebauungspläne und Flächennutzungspläne der betroffenen Gemeinden
- Grundplan mit Höhenlinien in digitaler Form
- Verkehrsuntersuchung für die A 39, Bezugsfall 2025, Planfall 1 - 2025 und Prognose 2025 [7], Februar 2013.
- Örtliche Gegebenheiten

2.5 Untersuchungsbereiche im nachgeordneten Straßennetz

Als relevanter Untersuchungsraum für die Auswirkungen des Abschnitts 7 wurde der Bereich Wolfsburg – Brome – Croya - Ehra – Sassenburg betrachtet mit den folgenden Bereichen:

L 289:

- Samtgemeinde Brome
- Gemeinde Sassenburg

B 248 (Ehra) – Brohme – K 1122 – L 23 (Neuferchau):

- Samtgemeinde Brome

L 26 (Voitze) – K 91 (Croya):

- Samtgemeinde Brome

Bereich B 188 – K 46 – An der Sneeде:

- Stadt Wolfsburg

Die Lage der untersuchten Bereiche sind im Übersichtslageplan Unterlage 17.3.5 dargestellt.

Sonstige Änderungen im nachgeordneten Straßennetz sind unerheblich bzw. stehen in keinem Zusammenhang mit der Baumaßnahme A 39 im Abschnitt 7.

2.6 Schutzbedürftige Gebiete

Um die baulichen Nutzungen zu erfassen, wurden die betroffenen Gemeinden angeschrieben und Bebauungspläne im Untersuchungsbereich abgefragt.

Bestehende Festsetzungen wurden aus vorhandenen Bebauungsplänen übernommen. Wo keine Festsetzungen bestehen, wurde die Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebiete anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft.

3 Schallemissionen

Die Ausgangsgröße für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die Emissionspegel. Die Emissionspegel sind definiert als Mittelungspegel über die Beurteilungszeiträume - tags bzw. nachts - in 25 m Abstand seitlich von der Achse des betrachteten Verkehrsweges bei freier Schallausbreitung, in einer festgelegten Höhe. Der Emissionspegel ist ein Maß für die Schallbelastung, die von einer Strecke ausgeht, unabhängig von der Topographie und den örtlichen Gegebenheiten. Er wird wesentlich bestimmt durch die Anzahl, Art und Geschwindigkeit der verkehrenden Fahrzeuge.

3.1 Verkehrsmengen

Der Berechnung liegen die Verkehrszahlen für den Planfall 1 aus dem Verkehrsgutachten von SSP Consult aus dem Jahr 2013 [7] zu Grunde.

3.2 Fahrbahnarten, Steigungen, Ampeln und Geschwindigkeiten

Als relevante Größe bei der Emissionsberechnung ist der Einfluss des Fahrbahnoberbaus zu berücksichtigen. Die Werte D_{StrO} für unterschiedliche Bauarten sind in Anlage 1, Tabelle B zur 16. BImSchV und in dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau [6] angegeben. Bei den untersuchten bestehenden Straßen wurde durchwegs der Wert $D_{\text{StrO}} = 0 \text{ dB(A)}$ angesetzt. Ein Zuschlag D_{Stg} gemäß RLS-90 [4] ist nicht notwendig, da kein Straßenabschnitt eine Steigung von mehr als 5 % aufweist. Für die bestehende A 39 und die A 2 liegen Informationen über den eingebauten Straßenbelag vor. Diese wurden in den entsprechenden Abschnitten berücksichtigt. Näheres hierzu ist in den betrachteten Bereichen beschrieben.

Für die Berechnung wurden nachfolgende zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt:

- Regelgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen 130 km/h
 - sonstige Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften 100 km/h
 - sonstige Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h
 - für Lkw 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens 80 km/h beträgt (s. Abschnitt 4.4.1.1.2 der RLS-90).
-

3.3 Emissionspegel im nachgeordneten Straßennetz

Die sich aufgrund der Verkehrszahlen ergebenden Emissionspegel $L_{m,E}$ für den Bezugsfall 2025, Planfall 1 und die Prognose 2025 sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

3.3.1 Emissionspegel Bezugsfall 2025

Abschnitt	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		L _{m,E}	
	DTV [Kfz/24h]	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw [km/h]	Lkw [km/h]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
		Tag	Nacht	Tag	Nacht				
L 289 bis Lessien	3800	228.0	30.4	8.4%	4.2%	100	80	63.1	53.4
L 289 bis Lessien	3800	228.0	30.4	8.4%	4.2%	50	50	58.9	48.4
L 289 Lessien bis Grußendorf	3800	228.0	30.4	7.9%	3.9%	50	50	58.7	48.3
L 289 Lessien bis Grußendorf	3800	228.0	30.4	7.9%	3.9%	100	80	63.0	53.3
B 248 Ehra bis K 26	6400	384.0	70.4	11.3%	11.3%	50	50	62.0	54.6
B 248 Voitze K 26 bis K 25	6200	372.0	68.2	11.5%	11.5%	50	50	61.9	54.5
B 248 Voitze K 25 bis SU Brome	5500	330.0	60.5	12.2%	12.2%	50	50	61.6	54.2
B 248 Voitze K 25 bis SU Brome	5500	330.0	60.5	12.2%	12.2%	100	80	65.4	58.1
SU Brome - B 248 bis B 244	2300	138.0	25.3	18.2%	18.2%	100	80	62.6	55.2
SU Brome - B 24 bis K1122	3100	186.0	34.1	16.7%	16.7%	100	80	63.7	56.3
K1122 nach Steimke	2700	162.0	21.6	4.9%	2.5%	50	50	56.0	45.9
K1122 Kunrau - innerorts	1800	108.0	14.4	4.9%	2.5%	50	50	54.2	44.2
L 26 Voitze - Türlau - innerorts	500	30.0	4.0	6.6%	3.3%	50	50	49.4	39.1
K 91 Türlau - innerorts	800	48.0	6.4	4.1%	2.1%	50	50	50.3	40.4
K 91 Türlau - Croya	800	48.0	6.4	4.1%	2.1%	100	80	55.3	46.0
K 91 Croya	800	48.0	6.4	4.1%	2.1%	50	50	50.3	40.4
K 46 K31 - An der Sneede	1300	78.0	10.4	3.4%	1.7%	50	50	52.1	42.3
WOB - An der Sneede	200	12.0	2.2	5.6%	1.7%	50	50	45.0	35.5
K 46 Kohlgärten	1000	60.0	8.0	4.4%	2.2%	100	80	56.4	47.0
B 188 A39 -K46	24400	1464.0	268.4	4.4%	2.2%	100	80	70.2	62.3
WOB Hubertusstr.	3300	198.0	36.3	6.1%	1.8%	50	50	57.4	47.8

Tabelle 1: Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Bezugsfall 2025

3.3.2 Emissionspegel Planfall 1 (A 39 bis AS Ehra – Abschnitt 7 und Abschnitt 1)

Abschnitt	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		Lm,E	
	DTV [Kfz/24h]	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw [km/h]	Lkw [km/h]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
		Tag	Nacht	Tag	Nacht				
L 289 bis Lessien Planfall 1	5500	330.0	44.0	8.2%	4.1%	100	80	64.7	54.9
L 289 bis Lessien Planfall 1	5500	330.0	44.0	8.2%	4.1%	50	50	60.4	50.0
L 289 Lessien bis Grußendorf P1	4500	270.0	36.0	8.1%	4.1%	50	50	59.5	49.0
L 289 Lessien bis Grußendorf P1	4500	270.0	36.0	8.1%	4.1%	100	80	63.8	54.1
B 248 Ehra bis K 26 - P 1	6800	408.0	74.8	11.5%	11.5%	50	50	62.3	54.9
B 248 Voitze K 26 bis K 25 - P1 - innerorts	6500	390.0	71.5	11.7%	11.7%	50	50	62.1	54.8
B 248 Voitze K 25 bis SU Brome - P1 - innerorts	5800	348.0	63.8	12.3%	12.3%	50	50	61.8	54.5
B 248 Voitze K 25 bis SU Brome - P1 - innerorts	5800	348.0	63.8	12.3%	12.3%	100	80	65.7	58.3
SU Brome - B 248 bis B 244 - P1 - innerorts	2600	156.0	28.6	18.2%	18.2%	100	80	63.1	55.8
SU Brome - B 24 bis K1122 - P1	3400	204.0	37.4	16.8%	16.8%	100	80	64.1	56.7
K1122 Kunrau - P1 innerorts	2100	126.0	16.8	5.3%	2.6%	50	50	55.1	45.0
L 26 Voitze - Tülau - innerorts -P1	600	36.0	4.8	7.4%	3.7%	50	50	50.5	40.1
K 91 Tülau - innerorts -P1	800	48.0	6.4	6.9%	3.5%	50	50	51.5	41.2
K 91 Tülau - Croya - P1	800	48.0	6.4	6.9%	3.5%	100	80	56.0	46.4
K 91 Croya - P1	800	48.0	6.4	6.9%	3.5%	50	50	51.5	41.2
K 46 K31 - An der Sneede - P1	1700	102.0	13.6	5.2%	2.6%	50	50	54.1	44.0
WOB - An der Sneede - P1	300	18.0	3.3	3.7%	1.1%	50	50	45.9	36.8
K 46 Kohlgärten - P1	1400	84.0	11.2	6.3%	3.2%	100	80	58.3	48.7
B 188 A39 -K46 - P1	25600	1536.0	281.6	6.3%	3.2%	100	80	70.9	62.7
WOB Hubertusstr. - P1	3500	210.0	38.5	6.4%	1.9%	50	50	57.7	48.1

Tabelle 2: Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz – Planfall 1 (A 39 nur Abschnitt 1 und 7)

3.3.3 Änderung der Emissionspegel durch Baumaßnahme – Planfall 1 (A 39 bis AS Ehra und Abschnitt 1)

In der nachfolgenden Tabelle sind die Änderungen der Emissionspegel (Bezugsfall 2025 – Planfall 1) als Folge des Baus der A 39 bis AS Ehra und Abschnitt 1 dargestellt.

Straße	Nr.	Lm,E Bezugsfall		Lm,E Planfall 1		Abstand Isophone zur Straßenachse in m		Zunahme	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Planfall 1		Tag	Nacht
		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	64 dB(A)	54 dB(A)	[dB(A)]	[dB(A)]
L 289 bis Lessien Planfall 1	1	63.1	53.4	64.7	54.9	30	35	1.6	1.5
L 289 bis Lessien Planfall 1 innerorts	2	58.9	48.4	60.4	50.0	15	15	1.5	1.6
L 289 Lessien bis Grußendorf P1 innerorts	3	58.7	48.3	59.5	49.0	12	11	0.8	0.7
L 289 Lessien bis Grußendorf P1	4	63.0	53.3	63.8	54.1	30	30	0.8	0.8
B 248 Ehra bis K 26 - P 1 - innerorts	5	62.0	54.6	62.3	54.9	25	35	0.3	0.3
B 248 Voitze K 26 bis K 25 - P1 - innerorts	6	61.9	54.5	62.1	54.8	25	35	0.2	0.3
B 248 Voitze K 25 bis SU Brome - P1 - innerorts	7	61.6	54.2	61.8	54.5	25	35	0.2	0.3
B 248 Voitze K 25 bis SU Brome - P1	8	65.4	58.1	65.7	58.3	35	50	0.3	0.2
SU Brome - B 248 bis B 244 - P1	9	62.6	55.2	63.1	55.8	25	35	0.5	0.6
SU Brome - B 24 bis K1122 - P1	10	63.7	56.3	64.1	56.7	30	40	0.4	0.4
K1122 Kunrau - P1 - innerorts	11	54.2	44.2	55.1	45.0	< 3	< 3	0.9	0.8
L 26 Voitze - Tülau - innerorts -P1	12	49.4	39.1	50.5	40.1	<3	< 3	1.1	1.0
K 91 Tülau - innerorts -P1	13	50.3	40.4	51.5	41.2	< 3	< 3	1.2	0.8
K 91 Tülau - Croya - P1	14	55.3	46.0	56.0	46.4	4	5	0.7	0.4
K 91 Croya - P1	15	50.3	40.4	51.5	41.2	< 3	< 3	1.2	0.8
K 46 K31 - An der Sneeде - P1	16	52.1	42.3	54.1	44.0	< 3	< 3	2.0	1.7
WOB - An der Sneeде - P1	17	45.0	35.5	45.9	36.8	< 3	< 3	0.9	1.3
K 46 Kohlgärten - P1	18	56.4	47.0	58.3	48.7	9	10	1.9	1.7
B 188 A39 -K46 - P1	19	70.2	62.3	70.9	62.7	75	95	0.7	0.4
WOB Hubertusstr. - P1	20	57.4	47.8	57.7	48.1	8	8	0.3	0.3

Tabelle 3: Änderungen der Emissionspegel im nachgeordneten Verkehrsnetz (Planfall 1 – A 39 bis AS Ehra und Abschnitt 1)

4 Schallimmissionen und Beurteilung für Planfall 1

Neben der Prognose 2025 welche die Fertigstellung der A 39 zum Prognosehorizont umfasst, wird im Rahmen der Untersuchungen zum nachgeordneten Straßennetz auch der Planfall 1 betrachtet. Im Planfall 1 sind zum Prognosehorizont 2025 nur der Abschnitt 7 und der Abschnitt 1 der geplanten A 39 fertiggestellt. Betrachtet man die Verkehrsuntersuchung zum Planfall 1 der A 39, so ist zu erkennen, dass die Verkehrsstärken im Bereich des Planungsabschnitts 7 auf folgenden Straßenabschnitten zunehmen:

- L 289 zwischen AS Ehra und Sassenburg
- B 248 zwischen Ehra – Brome - L 23 (Neuferchau)
- L 26 von Voitze bis Croya (K 91)
- Bereich Wolfsburg

Bei den ermittelten Straßenabschnitten handelt es sich in der Regel um Straßenabschnitte welche als Zubringer zu den Ausfahrten Weyhausen und Ehra fungieren.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Untersuchungen dargestellt.

4.1 Untersuchungen entlang L 289 von Lessien nach Grußendorf (Nr. 1 bis 4)

Entlang der L 295 finden Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) zwischen Lessien und Grußendorf statt.

Im Bereich der L 289 im Ortsbereich von Lessien nehmen die Verkehrsstärken im Planfall 1 zu. Auf der L 295 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 5 500 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 3 800 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall 1 mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
L 289 bis Lessien (100 km/h)	63.1	53.4	64.7	54.9	1.6	1.5
L 289 bis Lessien (50 km/h)	58.9	48.4	60.4	50.0	1.5	1.6
L 289 Lessien bis Grußendorf (50 km/h)	58.7	48.3	59.5	49.0	0.8	0.7
L 289 Lessien bis Grußendorf (100 km/h)	63.1	53.4	64.7	54.9	1.6	1.5

Tabelle 4: Zunahme der Emissionspegel im Bereich L 289 Lessien-Grußendorf – Planfall 1

Die Emissionsberechnung für die L 289 ergibt, dass die Emissionspegel bis um bis zu 1,6 dB(A) tags und bis zu 1,6 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Lessien der Gemeinde Ehra-Lessien betroffen.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaft zwischen Ehra und Lessin ist die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in einem Abstand von 11 m zur Straßenachse eingehalten. Das dort befindliche Gebäude (ID 660 – Anlage 17.3.3 Blatt 8) besitzt einen Abstand von ca. 12 m zur Straßenachse. Der maximale Beurteilungspegel beträgt 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Der Schwellenwert wird eingehalten.

Im Bereich von Lessien ist die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in einem Abstand von weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten. Die Schwellenwerte liegen somit im Fahrbahnbereich. Eine Überschreitung der Schwellenwerte tritt nicht auf.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaft zwischen Lessin und Grußendorf ist die Zumutbarkeitsschwelle in einem Abstand von 8 m zur Straßenachse eingehalten. Das dort befindliche Gebäude besitzt einen Abstand von ca. 20 m zur Straßenachse. Eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle tritt nicht auf.

4.2 Untersuchungen entlang B 248 (Ehra) – Brome – K 1122 – L 23 (Neuferchau) (Nr. 5 bis 11)

Entlang der B 248 von Ehra über die Südumfahrung Brome zur L 23 bei Neuferchau finden Verkehrssteigerungen mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) im Planfall 1 statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

4.2.1 Bereich B 248 (Voitze) (Nr. 6 bis 7 – Unterlage 17.3.8 Blatt 1)

Im Bereich der B 248 im Ortsbereich von Voitze bis zur K 26 nehmen die Verkehrsstärken zu. Auf der B 248 ergeben sich Verkehrsbelastungen im Planfall 1 von 6 800 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 6 400 Kfz/24h (DTV 2025). Da der Lkw-Anteil in diesem Streckenabschnitt jedoch stark steigt, nimmt trotz Abnahme der Verkehrsstärke der Emissionspegel zu. Zwischen K 26 und K 25 ergeben sich Verkehrsbelastungen im Planfall 1 von 6 500 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 6 200 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
B 248 Ehra bis K 26 - P 1	62.0	54.6	62.3	54.9	0.3	0.3
B 248 Voitze K 26 bis K 25 - P1	61.9	54.5	62.1	54.8	0.2	0.3

Tabelle 5: Zunahme der Emissionspegel B 248 im Bereich Voitze – Planfall 1

Die Emissionsberechnung für die B 248 in Voitze ergibt, dass die Emissionspegel um 0,3 dB(A) tags und nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Voitze der Gemeinde Tülow betroffen.

Auf Grund der geringen Emissionspegel von maximal 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts, werden die die grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen in einem Abstand von 5 bis 13 m zur Straßenachse eingehalten. Für die nächstgelegenen Gebäude im Ortsbereich von Voitze (B 248) wurden die Beurteilungspegel gebäudegenau ermittelt. Bei 14 Gebäuden wird der Schwellenwert nachts von 60 dB(A) überschritten.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind nachfolgend dargestellt:

Objektnummer	Bezeichnung	Nutzungsart	Lr - Prognose 2025	
			Tag	Nacht
			dB(A)	dB(A)
Voitze - Türlau				
701	Salzwedeler Str. 32	M	70	63
702	Salzwedeler Str. 30	M	65	58
703	Im Hög 2	M	64	57
901	Salzwedeler Str. 25	M	68	61
902	Salzwedeler Str. 28	M	68	61
903	Salzwedeler Str. 21/23	M	68	61
904	Salzwedeler Str. 24	M	67	60
905	Salzwedeler Str. 19	M	69	61
906	Salzwedeler Str. 17	M	69	61
907	Salzwedeler Str. 22	M	67	60
908	Salzwedeler Str. 15	M	69	62
909	Salzwedeler Str. 19	M	69	61
910	Salzwedeler Str. 13	M	70	62
911	Salzwedeler Str. 13a	M	69	62
912	Salzwedeler Str. 14	M	69	62
913	Salzwedeler Str. 12	M	69	62
914	Salzwedeler Str. 7	M	63	56
915	Teichstr. 1	M	66	58
916	Salzwedeler Str. - Feuerwehr	SO	65	58
917	Salzwedeler Str. 10	M	69	62
918	Salzwedeler Str. 6	M	66	58
919	Salzwedeler Str. 4	M	66	59
920	Salzwedeler Str. 1a	M	63	56
921	Salzwedeler Str. 1	M	68	61
922	Salzwedeler Str. 2	M	65	58

Tabelle 6: Bereich Voitze an der B 248 – Planfall 1

Die Lage der Berechnungspunkte ist in der Anlage 17.3.8 dargestellt.

4.2.2 Bereich Brome – Steimke – Kunau (Nr. 7 bis 11)

Im Bereich der B 248 von Voitze bis zur geplanten Südumfahrung Brome und weiter bis Kunau nimmt der Emissionspegel zu, so dass der Emissionspegel um mehr als 0,2 dB(A) steigt. Es ergeben sich Verkehrsbelastungen von 2 100 bis 5 800 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 1 800 bis 4 700 Kfz/24h (DTV 2025).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
B 248 Voitze K 25 bis SU Brome	65.4	58.1	65.7	58.3	0.3	0.2
SU Brome - B 248 bis B 244	62.6	55.2	63.1	55.8	0.5	0.6
SU Brome - B 24 bis K1122	63.7	56.3	64.1	56.7	0.4	0.4
K1122 Kunrau - innerorts	54.2	44.2	55.1	45.0	0.9	0.8

Tabelle 7: Zunahme der Emissionspegel im Bereich Brome / Kunau – Planfall 1

Die Emissionsberechnung für die B 248, Südumfahrung Brome und K 1122 ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 0,9 dB(A) tags und bis zu 0,8 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteile Brome der Gemeinde Brome und der Ortsteil Kunrau der Stadt Klötze betroffen.

Im Bereich der B 248 zwischen Voitze und der Südumfahrung Brome beträgt der Abstand der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) nachts zur Straßenachse etwa 13 m (Südumfahrung) bis 21 m (B 248). Bei beiden Straßenabschnitten ist in diesem Abstand kein Wohngebäude vorhanden.

Im Ortsbereich von Kunrau werden die Zumutbarkeitsschwellen in einem Abstand von weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegen somit im Fahrbahnbereich.

4.3 Untersuchungen entlang K 26 (Voitze) – K 19 (Tülau) – K 19 (Croya) (Nr. 12 bis 15)

Entlang der K 26 von Voitze nach Croya über die K 19 finden Verkehrssteigerungen im Planfall 1 mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

Im Bereich der K26 im Ortsbereich von Voitze über die K 19 in Tülau nach Croya bis zur Einmündung in die B 244 nehmen die Verkehrsstärken im Planfall 1 zu. Auf der K 26 ergeben sich Verkehrsbelastungen von 600 bis 800 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung bei 500 bis 800 Kfz/24h (DTV 2025). Da der Lkw-Anteil in diesem Streckenabschnitt jedoch steigt, nimmt der Emissionspegel zu.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
K 26 Voitze - Tülau - innerorts	49.4	39.1	50.5	40.1	1.1	1.0
K 91 Tülau – innerorts	50.3	40.4	51.5	41.2	1.2	0.8
K 91 Tülau - Croya	55.3	46.0	56.0	46.4	0.7	0.4
K 91 Croya innerorts	50.3	40.4	51.5	41.2	1.2	0.8

Tabelle 8: Zunahme der Emissionspegel K 26 – K 91 im Bereich Voitze - Tülau - Croya

Die Emissionsberechnung für die K 26 in Voitze zur K 91 in Croya ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 1,2 dB(A) tags und um bis zu 1,0 dB(A) nachts zunehmen.

Auf Grund der geringen Emissionspegel werden die Zumutbarkeitsschwellen in einem Abstand von weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegen somit im Fahrbahnbereich.

4.4 Bereich Wolfsburg (Nr. 16 bis 20)

Im Bereich der Stadt Wolfsburg finden in einigen Straßenabschnitten im Nordwesten der Verkehrssteigerungen im Planfall 1 mit resultierenden Emissionserhöhungen von mehr als 0,2 dB(A) statt. Die resultierenden Untersuchungen sind nachfolgend dargestellt.

4.4.1 K 46 zwischen Warmenau und Kästorf (Nr. 16 – 18)

Auf der K 46 zwischen Warmenau und Kästorf ergeben sich Verkehrsbelastungen im Planfall 1 von 1 700 Kfz/24h (DTV 2025) zwischen Warmenau und Kästorf und 300 Kfz/24h (DTV) im Bereich „An der Sneede“ bzw. 1 400 Kfz/24h (DTV 2025) im Bereich Kohlgärten. Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 1 300 Kfz/24h zwischen Warmenau und Kästorf, 200 Kfz/24h (DTV 2025) „An der Sneede und 1 000 Kfz/24h (DTV 2025) im Bereich Kohlgärten.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
K 46 K31 - An der Sneede -	52.1	42.3	54.1	44.0	2.0	1.7
WOB - An der Sneede	45.0	35.5	45.9	36.8	0.9	1.3
K 46 Kohlgärten	56.4	47.0	58.3	48.7	1.9	1.7

Tabelle 9: Zunahme der Emissionspegel im Bereich K 46 (Warmenau – Kästorf) - Planfall 1

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 2,0 dB(A) tags und 1,7 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt liegen die Ortsteile Warmenau und Kästorf der Stadt Wolfsburg.

Auf Grund der geringen Emissionspegel im Bereich der K 46 im Ortsbereich von Warmenau und Kästorf von maximal 58 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, werden die Zumutbarkeitsschwellen in weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegen somit im Fahrbahnbereich.

4.4.2 B 188 zwischen A 39 und K 46 (Nr. 19)

Auf der B 188 zwischen A 39 bei Warmenau und der K 46 in Warmenau ergeben sich Verkehrsbelastungen zum Planfall 1 von 25 600 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung Kfz/24h (DTV 2025) bei 24 400 Kfz/24h (DTV).

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
B 188 A39 -K46	70.2	62.3	70.9	62.7	0.7	0.4

Tabelle 10: Zunahme der Emissionspegel im Bereich B 188 (A 39 – K 46) - Planfall 1

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt ergibt, dass die Emissionspegel um bis zu 0,7 dB(A) tags und 0,4 dB(A) nachts zunehmen.

Im Untersuchungsabschnitt ist der Ortsteil Warmenau der Stadt Wolfsburg betroffen.

Im Bereich der B 188 zwischen A 39 und K 46 ist die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in einem Abstand von maximal 40 m zur Straßenachse eingehalten. In diesem Abstand befinden sich keine Gebäude im untersuchten Straßenabschnitt.

4.4.3 Stadtstraßen in Wolfsburg (Nr. 20)

Im Bereich der Hubertusstraße in Wolfsburg ergeben sich Verkehrsbelastungen Planfall 1 von 3 500 Kfz/24h (DTV 2025). Im Bezugsfall ohne A 39 liegt die Verkehrsbelastung (DTV 2025) bei 3 000 Kfz/24h.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Emissionszunahme für den betrachteten Straßenabschnitt dargestellt:

Straße	Lm,E Bezugsfall 2025		Lm,E Planfall mit A 39		Zunahme	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
WOB Hubertusstraße	57.4	47.8	57.7	48.1	0.3	0.3

Tabelle 11: Zunahme der Emissionspegel im Bereich Wolfsburg Nord – Planfall 1

Die Emissionsberechnung für den betroffenen Straßenabschnitt ergibt, dass die Emissionspegel um 0,3 dB(A) tags und nachts zunehmen.

Der Untersuchungsabschnitt liegt im Bereich Nordstadt der Stadt Wolfsburg.

Im Bereich der Hubertusstraße ist die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in einem Abstand von weniger als 3,5 m zur Straßenachse eingehalten und liegt somit im Fahrbahnbereich.

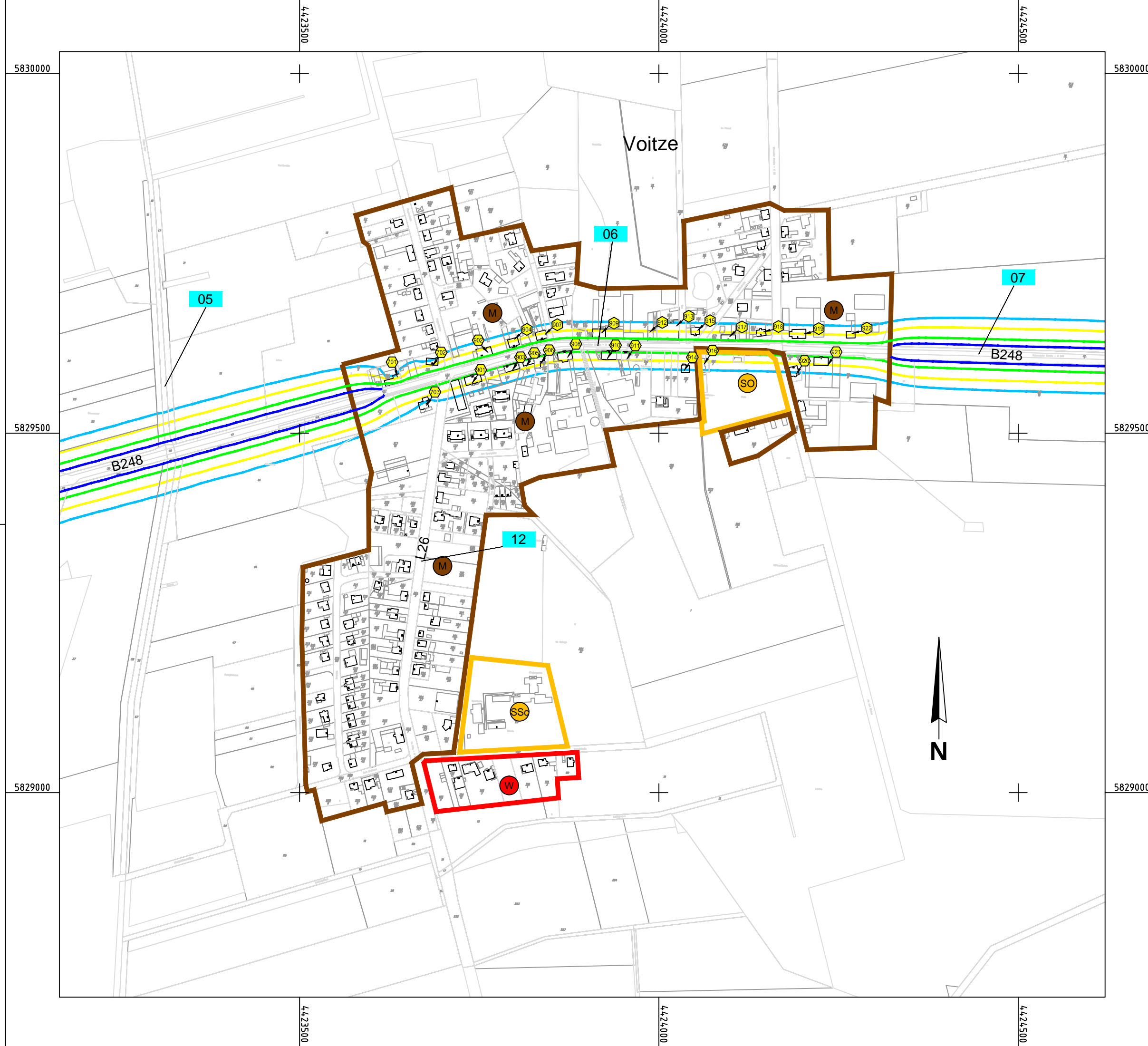
Aufgestellt:

Hannover, den 08.08.2014

Obermeyer Planen + Beraten GmbH

gez. i.V. Dr. rer. nat. W. Herrmann

gez. i.V. Dipl.-Ing. (FH) M. Schweiger



Legende

- Objekt-Nummer (vgl. Unterlage 17.3.1, Abschnitt 4)
- Isophone 60 dB(A) nachts - 1.0G
- Isophone 54 dB(A) nachts - 1.0G
- bestehende Schallschutzmaßnahme
- Wohngebiet
- Kleingartengebiet
- Straßenabschnitt gemäß Unterlage 17.3.2 und 17.3.3 (Tabelle 3, Spalte 2)
- Isophone 64 dB(A) fags - 1.0G
- Isophone 70 dB(A) fags - 1.0G
- Mischgebiet
- Sondergebiete
- Gewerbegebiet
- Wohngebäude im Außenbereich

Nr.	Art der Änderung	Datum	AN	AG

		Datum		Name
		bearbeitet	07/14	Swr
gezeichnet	07/14	Sum		
geprüft	07/14	i. V. gez. Kohl		

Feststellungsentwurf Plankennzeichnung: 7 F E D 1 7 1 7 - 0 1 5 G 0 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Salzgitter Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)		Unterlage Nr. : 17.3.8 Blatt Nr. : 1
	Datum	Zeichen
nachgeprüft	27.08.2014	KI / Ma

Neubau der A 39
Lüneburg - Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
 - Abschnitt 7 -
 Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)

Schalltechnische Untersuchung
 des nachgeordneten Straßennetzes
 Detaillageplan – Planfall 1 – 2025
 mit Darstellung der Isophonen
 Maßstab 1:5000

Aufgestellt:
 Wolfenbüttel, den 28.08.2014
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
 - Geschäftsbereich Wolfenbüttel -

im Auftrage: gez. Peuke

Grundplan Grundriß	Blatt:	hergestellt: Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
terrestr./photogr. Aufnahme vom: Mai 2008		
Bildflug vom 30.03.2008 und 21.04.2008		

Grundplan Kataster	Blatt:	hergestellt: Ing.- und Vermessungsbüro rmk Pissulla, Juli 2008 Unterschrift / Datum
Maßnahme: Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg		
Maßstab 1:1000, Grundlage: ALK, Stand vom: März 2008		