

### **Übersicht 1: Mögliche Pegelreduzierungen [dB(A)] der vorgeschlagenen Varianten**

| <b>Varianten</b>                                                                  | <b>Pegelminderung dB(A)</b> |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------|
|                                                                                   | Tags                        | Nachts     |
| Variante 1: Tempo 30 ganztags                                                     | -2 bis -3                   | -2 bis -3  |
| Variante 2: Tempo 30 nachts                                                       | --                          | -2 bis -3  |
| Variante 3: Einbau lärmmin-<br>dernder Asphalt                                    | -3                          | -3         |
| Variante 4: LS-Wand C, südlich<br>Ilsahl                                          | -3 bis -7                   | -3 bis -7  |
| Variante 5: LS-Wand A, Max-<br>Johannsen-Brücke (tlw.)                            | -5 bis -14                  | -5 bis -13 |
| Variante 6: LS-Wände A+B u. C,<br>Max-Johannsen-Brücke, südl. u.<br>nördl. Ilsahl | -8 bis -14                  | -8 bis -13 |
| Variante 7: Tempo 30 ganztags,<br>Einbau lärmmin-dernder Asphalt                  | -4 bis -5                   | -3 bis -5  |

Quellen: Schalltechnische Untersuchung zur Lärmbetroffenheit durch Straßen- und Schienenverkehr im Bereich der Max-Johannsen-Brücke / Ilsahl, August 2016, Lärmkontor GmbH (Anlage 11)

Neumünster, 08.08.2016  
Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung  
Abt. Stadtentwicklung und Verwaltung  
Im Auftrage

(Jans)