



Ausbau- und
Neubaustrecke
Stuttgart – Augsburg
Bereich Wendlingen - Ulm



Sechsstreifiger Ausbau
BAB A 8 Karlsruhe
München

**Planfeststellungs-
unterlagen**

NBS Abschnitt 2.3
Albhochfläche

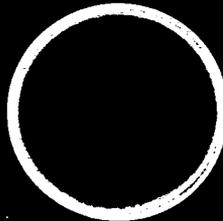
BAB Abschnitt
Hohenstadt - Ulm-West

BAB Band 6 von 23
Anlage 11 (11.1 +11.2)

4. Fertigung

DB ProjektBau GmbH
Niederlassung Südwest
Projektzentrum Stuttgart

Straßenbauverwaltung
Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Tübingen
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung



Festgestellt
mit Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
21.11.2008, Az.: 15-3/0513.2-21 / DB NE
PFA 2.3 / A8 Hohenstadt - Ulm-West

Inhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen (gesamt 35 Ordner)

NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung
NBS Band 1	0	GEMEINSAMES VORWORT
	1	ERLÄUTERUNGSBERICHT
	2	ÜBERSICHTSPLÄNE
	3	BAUWERKSVERZEICHNIS
NBS Band 2-4	4	LAGEPLÄNE
NBS Band 4, 5	5	HÖHENPLÄNE
NBS Band 5	6	QUERSCHNITTE
NBS Band 6, 7	7	BAUWERKSPLÄNE
NBS Band 7, 8	8	LEITUNGSBESTANDS- UND LEITUNGSVERLEGEPLÄNE
NBS Band 9-12 zugleich BAB Band 19-22	9	GRUNDERWERB
NBS Band 12 zugleich BAB Band 22	10	BRANDSCHUTZ- UND RETTUNGSKONZEPT
NBS Band 13 zugleich BAB Band 17	11	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE (nur zur Information)
NBS Band 14-21 zugleich BAB Band 9-16	12	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN
NBS Band 22, 23 zugleich BAB Band 7, 8	13	SCHALL- UND ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN
NBS Band 24	14	INGENIEURGEOLOGIE, ERD- UND INGENIEURBAUWERKE (nur zur Information)
NBS Band 24-26	15	HYDROGEOLOGIE, WASSERWIRTSCHAFT UND ENTWÄSSERUNG
NBS Band 27	16	BAULOGISTIK
	17	VERWERTUNG UND ABLAGERUNG VON ERDMASSEN (nur zur Information)

sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung
BAB Band 1	0	GEMEINSAMES VORWORT
	1	ERLÄUTERUNGSBERICHT
	3	ÜBERSICHTSLAGEPLÄNE
	4	ÜBERSICHTSHÖHENPLÄNE
	6	REGELQUERSCHNITTE
BAB Band 1, 2	7	LAGEPLÄNE
BAB Band 2-5	8	HÖHENPLÄNE
BAB Band 5	9	GEOLOGIE / HYDROGEOLOGIE
	10	INGENIEURBAUWERKE (nur zur Information)
BAB Band 6 BAB Band 7, 8 zugleich NBS Band 22, 23	11	ERGEBNISSE IMMISIONSTECHNISCHER UNTERSUCHUNGEN
BAB Band 9-17 zugleich NBS Band 13-21	12	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN
BAB Band 18	13	ERGEBNISSE WASSERWIRTSCHAFTLICHER UNTERSUCHUNGEN
BAB Band 19-22 zugleich NBS Band 9-12	14	GRUNDERWERB
BAB Band 23	15	SONSTIGE UNTERLAGEN (Bauwerksverzeichnis u. Charakt. Querprofile)
	16	BAULOGISTIK

**sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München,
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
	GESAMTINHALTSVERZEICHNIS		
	- NBS		
	- BAB		
11	ERGEBNISSE IMMISSIONSTECHNISCHER UNTERSUCHUNGEN		
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen zum Ausbau der A 8		
11.1.1B	Erläuterungsbericht		
11.1.2	Schallimmissionspläne		
11.1.2.1	Tag	1:10.000	1-4
	Blatt 1: Bau km 18+478 bis 22+300		
	Blatt 2: Bau km 22+300 bis 27+880		
	Blatt 3: Bau km 27+880 bis 33+630		
	Blatt 4B: Bau km 33+630 bis 41+111		
	Blatt 7B: Widderstall		7-12
	Blatt 8B: Temmenhausen		
	Blatt 9B: Böttingen/Bollingen		
	Blatt 10B: Dornstadt "Am Böttinger Weg"		
	Blatt 11B: Dornstadt "Im Gries"		
	Blatt 12B: GE-Gebiet Dornstadt		
11.1.3B	Ergebnistabelle		
11.2	Ergebnisse Luftschadstoffberechnung nach MLuS 2005 zum Ausbau der A 8		
11.2.1	Erläuterungsbericht		
11.2.2	Prognosezeitpunkt 2015		
11.2.3	Prognosezeitpunkt 2020		

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 1	0	GEMEINSAMES VORWORT		
		Gemeinsames Vorwort		
		Blatt 1B: Übersichtskarte	1:25.000	1
		NBS: PFA 2.3 Albhochfläche km 53,811 ... 75,250		
		BAB:A8 6 streifiger Ausbau im Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West		
	1	ERLÄUTERUNGSBERICHT		
		I Vorhabensbegründung und Planrechtfertigung		
		II Dokumentation der Alternativen- und Variantenentscheidung der NBS Wendlingen-Ulm		
		IIIB Beschreibung des Planfeststellungsbereichs		
	2	ÜBERSICHT SPLÄNE		
	2.1	Gesamtübersichtsplan (nur zur Information)	1:100.000	1
	2.2	Übersichtskarte (Blattschnitte, nur zur Information)	1:10.000	1-4
	Blatt 1: km 53,838 ... 58,992			
	Blatt 2: km 58,992 ... 64,568			
	Blatt 3: km 64,568 ... 70,273			
	Blatt 4: km 70,273 ... 75,250			
2.3	Übersichtspläne	1:10.000	1-4	
	Blatt 1B: km 53,838 ... 58,992			
	Blatt 2B: km 58,992 ... 64,568			
	Blatt 3B: km 64,568 ... 70,273			
	Blatt 4B: km 70,273 ... 75,250			
2.4	Übersichtshöhenpläne	1:10.000/2.500	1-4	
	Blatt 1: km 53,838 ... 58,992			
	Blatt 2: km 58,992 ... 64,568			
	Blatt 3: km 64,568 ... 70,273			
	Blatt 4: km 70,273 ... 75,250			
3B	BAUWERKSVERZEICHNIS			
NBS Band 2	4	LAGEPLÄNE		
	4.1	Lagepläne NBS (gem. Blattschnitteinteilung)	1:1.000	1-24
		Blatt 1: km 53,414 ... 54,100		
		Blatt 2A: km 54,100 ... 54,526		
		Blatt 3A: km 54,526 .. 55,646		
		Blatt 4: km 55,646 .. 56,561		
		Blatt 5A: km 56,561 ... 57,665		
		Blatt 6: km 57,665 ... 58,741		
		Blatt 7A: km 58,741 ... 59,822		
		Blatt 8: km 59,822 ... 60,733		
		Blatt 9: km 60,733 ... 61,618		
		Blatt 10A: km 61,618 ... 62,677		
		Blatt 11: km 62,677 ... 63,550		
	4.1	Lagepläne NBS (gem. Blattschnitteinteilung)		
		Blatt 12A: km 63,550 ... 64,566		
		Blatt 13B: km 64,566 ... 65,557		
		Blatt 14B: km 65,557... 66,591		
		Blatt 15B: km 66,591 ... 67,453		
	Blatt 16B: km 67,453 ... 68,530			

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 2	4.1	Blatt 17B: km 68,530 ... 69,646 Blatt 18A: km 69,646 ... 70,757		
NBS Band 3		Blatt 19B: km 70,757 ... 71,876 Blatt 20A: km 71,876 ... 72,998 Blatt 21A: km 72,998 ... 74,099 Blatt 22A: km 74,099... 75,217 Blatt 23A: km 75,217 ... 75,250 Blatt 24: Senke Hüttentäle		
	4.2	Lagepläne zu ändernde Straßen und Wege Blatt 1A: BW -1 Kreisstraße K 7324 km 54,491 Blatt 2A: BW 1 Kreisstraße K 7407 km 56,869 Blatt 3A: BW 2 Hopferweg km 57,400 Blatt 4: BW 3 Mühlweg km 58,213 Blatt 5A: BW 4 Salbergweg km 58,925 Blatt 6: BW 6 Hohe Aspenweg km 59,888 Blatt 7: BW 7 Blaubeurer Weg km 61,313 Blatt 8A: BW 8 Eisbildweg km 62,067 Blatt 9: BW 9 Lixhauweg km 63,077 Blatt 10B: BW 10 Wanneweg km 64,650 Blatt 11A: BW 11 Landstrasse L1234 km 65,294 Blatt 12B: BW 15 Kreisstraße K 7406 km 68,259	1:1.000	1-20
NBS Band 4		Blatt 13B: BW 16 Inneres Hart km 68,906 Blatt 14A: BW 17 Blumenhauweg km 70,117 Blatt 15B: BW 18 Kuhbergweg km 71,299 Blatt 16A: BW 19 Kreisstraße K 7404 km 72,263 Blatt 17A: BW 20 Grabenäckerweg km 73,042 Blatt 18A: BW 21 GV Böttingen-Dornstadt km 73,581 Blatt 19: BW 22 Landesstraße L1239 km 74,348 Blatt 20A: BW 23 Riedäckerweg km 74,870		
	5	HÖHENPLÄNE		
	5.1	Höhenpläne NBS Blatt 1: km 53,414 ... 54,100 Blatt 2: km 54,100 ... 54,526 Blatt 3: km 54,526 .. 55,646 Blatt 4: km 55,646 .. 56,561 Blatt 5: km 56,561 ... 57,665 Blatt 6: km 57,665 ... 58,741 Blatt 7A: km 58,741 ... 59,822 Blatt 8: km 59,822 ... 60,733 Blatt 9: km 60,733 ... 61,618 Blatt 10: km 61,618 ... 62,677 Blatt 11: km 62,677 ... 63,550 Blatt 12A: km 63,550 ... 64,566 Blatt 13B: km 64,566 ... 65,557	1:1.000/250	1-23
	5.1	Höhenpläne NBS Blatt 14: km 65,557... 66,591 Blatt 15: km 66,591 ... 67,453 Blatt 16B: km 67,453 ... 68,530 Blatt 17: km 68,530 ... 69,646 Blatt 18: km 69,646 ... 70,757		

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 4	5.1	Blatt 19: km 70,757 ... 71,876 Blatt 20A: km 71,876 ... 72,998 Blatt 21: km 72,998 ... 74,099 Blatt 22A: km 74,099 ... 75,217 Blatt 23: km 75,217 ... 75,250		
NBS Band 5	5.2	Höhenpläne zu ändernde Straßen und Wege Blatt 1: BW -1 Kreisstraße K 7324 km 54,491 Blatt 2: BW 1 Kreisstraße K 7407 km 56,869 Blatt 3: BW 2 Hopferweg km 57,400 Blatt 4: BW 3 Mühlweg km 58,213 Blatt 5: BW 4 Salbergweg km 58,925 Blatt 6: BW 6 Hohe Aspenweg km 59,888 Blatt 7: BW 7 Blaubeurer Weg km 61,313 Blatt 8: BW 8 Eisbildweg km 62,067 Blatt 9: BW 9 Lixhauweg km 63,077 Blatt 10A: BW 10 Wanneweg km 64,650 Blatt 11: BW 11 Landstrasse L1234 km 65,294 Blatt 12: BW 15 Kreisstrasse K 7406 km 68,259 Blatt 13: BW 16 Inneres Hart km 68,906 Blatt 14: BW 17 Blumenhauweg km 70,117 Blatt 15: BW 18 Kuhbergweg km 71,299 Blatt 16: BW 19 Kreisstrasse K 7404 km 72,263 Blatt 17: BW 20 Grabenäckerweg km 73,042 Blatt 18: BW 21 GV Böttingen-Dornstadt km 73,581 Blatt 19: BW 22 Landesstraße L1239 km 74,348 Blatt 20A: BW 23 Riedäckerweg km 74,870	1:1.000/250	1-20
	6	QUERSCHNITTE		
	6.1	Regelgrundquerschnitt	1:200	1
	6.2	Charakteristische Querprofile Blatt 1: Querprofil 1 km 54,850 Blatt 2: Querprofil 2 km 55,540 Blatt 3: Querprofil 3 km 58,804 Blatt 4: Querprofil 4 km 59,752 Blatt 5A: Querprofil 5 km 62,174 Blatt 6: Querprofil 6 km 63,144 Blatt 7: Querprofil 7 km 64,294 Blatt 8: Querprofil 8 km 64,908 Blatt 9A: Querprofil 9 km 65,595 Blatt 10: Querprofil 10 km 67,304 Blatt 11A: Querprofil 11 km 68,097 Blatt 12: Querprofil 12 km 69,497 Blatt 13A: Querprofil 13 km 71,145 Blatt 14A: Querprofil 14 km 72,005 Blatt 15A: Querprofil 15 km 72,703 Blatt 16: Querprofil 16 km 73,904	1:200	1-16
	6.3	Straßenquerschnitte Blatt 1: RQ 9,5 Blatt 2A: RQ 7,5 und SQ8 Blatt 3: RQ Hauptwirtschaftsweg / Schotterweg Blatt 4: RQ Rettungsplatz / Rettungsplatzzufahrt	1:50	1-4

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 6	7	BAUWERKSPLÄNE		
	7.1	Straßenüberführungen (nur zur Information)		1-22
		Blatt 1: BW 1 Kreisstraße K7407 Grundriss	1:250	
		Blatt 2: BW 1 Kreisstraße K7407 Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 3: BW 2 Hopferweg Grundriss	1:200	
		Blatt 4: BW 2 Hopferweg Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 5: BW 3 Mühlweg Grundriss	1:200	
		Blatt 6: BW 3 Mühlweg Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 7: BW 6 Hohe Aspenweg Grundriss	1:200	
		Blatt 8: BW 6 Hohe Aspenweg Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 9: BW 7 Blaubeurer Weg + Stützwand Grundriss	1:250	
		Blatt 10: BW 7 Blaubeurer Weg + Stützwand Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 11A: BW 11 Landesstraße L1234 Grundriss	1:200	
		Blatt 12A: BW 11 Landesstraße L1234 Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 13B: BW 15 Kreisstraße K7406 Grundriss	1:200	
		Blatt 14B: BW 15 Kreisstraße K7406 Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 15A: BW 16 Inneres Hart Grundriss	1:200	
		Blatt 16A: BW 16 Inneres Hart Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 17A: BW 17 Blumenhauweg Grundriss	1:200	
		Blatt 18: BW 17 Blumenhauweg Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 19: BW 21 GV Böttingen-Dornstadt Grundriss	1:200	
		Blatt 20: BW 21 GV Böttingen-Dornstadt Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 21: BW 22 Landesstraße L1239 Grundriss, Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100 / 1:50	
		Blatt 22A: BW 23 Riedackerweg Grundriss, Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100 / 1:50	
		7.2 Tunnelpläne, Trogbauwerke, Regelquerschnitte Querschlag, Rettungsschacht		1-15
		Blatt 1: BW -2 Tunnel unter BAB A8 Grundriss	1:1.000	
		Blatt 2: BW -2 Tunnel unter BAB A8 Schnitt A und B	1:100	
		Blatt 3: BW -2 Tunnel unter BAB A8 Draufsicht, Ansicht, Schnitt C	1:250 / 1:200	
		Blatt 4: BW 0 Tunnel Widderstall Grundriss	1:1.1000	
		Blatt 5: BW 0 Tunnel Widderstall Draufsicht, Ansicht, Schnitt C	1:250 / 1:200	
		Blatt 6: BW 0 Tunnel Widderstall Schnitt A und B	1:100	
		Blatt 7A: BW 5 Tunnel AS Merklingen Grundriss	1:1.1000	
		Blatt 8: BW 5 Tunnel AS Merklingen Draufsicht, Ansicht, Schnitt C	1:250 / 1:200	
	Blatt 9: BW 5 Tunnel AS Merklingen Schnitt A und B	1:100		
	Blatt 10A: BW 13 Tunnel Imberg Lageplan	1:500		
	Blatt 11: BW 13 Tunnel Imberg Längsschnitt	1:500		
	Blatt 12: BW 13 Tunnel Imberg Regelquerschnitte	1:100		
	Blatt 13A: BW 13 Tunnel Imberg Nordportal Draufsicht, Ansicht, Schnitte	1:200		
	Blatt 14A: BW 13 Tunnel Imberg Südportal Draufsicht, Ansicht, Schnitte	1:200		
	Blatt 15A: BW 13 Tunnel Imberg Querschnitte	1:200		
NBS Band 7	7.3	Eisenbahnüberführungen		1-12
		Blatt 1A: BW -1 Kreisstraße K7324 Grundriss	1:200	
		Blatt 2A: BW -1 Kreisstraße K7324 Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:100	
		Blatt 3A: entfällt	1:500 / 1:100	
		Blatt 4A: BW 8 Eisbildweg Grundriss, Ansicht, Schnitte	1:250 / 1:100	

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt	
NBS Band 7	7.3	Blatt 5: BW 9 Lixhauweg Stützwände	1:500 / 1:100		
		Blatt 6: BW 9 Lixhauweg Grundriss, Ansicht, Schnitte	1:250 / 1:100		
		Blatt 7A: BW 18 Kuhbergweg Grundriss	1:200		
		Blatt 8A: BW 18 Kuhbergweg Ansicht und Schnitte	1:100		
		Blatt 9A: BW 19 Kreisstraße K7404 Grundriss	1:200		
		Blatt 10A: BW 19 Kreisstraße K7404 Ansicht und Schnitte	1:100		
		Blatt 11A: BW 20 Grabenäckerweg Grundriss	1:200		
		Blatt 12A: BW 20 Grabenäckerweg Ansicht und Schnitte	1:100		
	7.4	Sonstige Ingenieurbauwerke (z.B. Stützmauern)			1-5
		Blatt 1: BW 0A Stützwand Widderstall Grundriss und Querschnitt	1:1.000 / 1:100		
		Blatt 2A: BW 10 Wanneweg Grundriss	1:200		
		Blatt 3A: BW 10 Wanneweg Ansicht und Schnitte	1:200 / 1:50		
		Blatt 4B: Fledermausdurchlass Wanneweg Grundriss und Schnitte	1:500		
		Blatt 5B: Fledermausdurchlass Schlatterweg Grundriss und Schnitte	1:500		
	8	LEITUNGSBESTANDS- UND LEITUNGSVERLEGEPLÄNE NBS		1:1.000	1-24
Blatt 1: km 53,414 ... 54,100					
Blatt 2A: km 54,100 ... 54,526					
Blatt 3A: km 54,526 .. 55,646					
Blatt 4A: km 55,646 .. 56,561					
Blatt 5A: km 56,561 ... 57,665					
Blatt 6A: km 57,665 ... 58,741					
Blatt 7A: km 58,741 ... 59,822					
Blatt 8: km 59,822 ... 60,733					
Blatt 9: km 60,733 ... 61,618					
NBS Band 8	Blatt 10A: km 61,618 ... 62,677				
	Blatt 11: km 62,677 ... 63,550				
	Blatt 12A: km 63,550 ... 64,566				
	Blatt 13B: km 64,566 ... 65,557				
	Blatt 14B: km 65,557... 66,591				
	Blatt 15A: km 66,591 ... 67,453				
	Blatt 16B: km 67,453 ... 68,530				
	Blatt 17B: km 68,530 ... 69,646				
	Blatt 18A: km 69,646 ... 70,757				
	Blatt 19B: km 70,757 ... 71,876				
	Blatt 20A: km 71,876 ... 72,998				
	Blatt 21A: km 72,998 ... 74,099				
	Blatt 22A: km 74,099 ... 75,217				
	Blatt 23A: km 75,217 ... 75,250				
Blatt 24: Senke Hüttentäle					
NBS Band 9 BAB Band 19	9	GRUNDERWERB			
	9.1B	Grunderwerbsverzeichnis			
NBS Band 10 BAB Band 20	9.2B	Übersichtsplan Blattschnitte Grunderwerb (nur zur Information)		1:25.000	
	9.3	Grunderwerbspläne (einschl. Bahnbetriebsflächen)		1:1.000	
		Blatt 1A: NBS-km 53,415 ... 54,100			
		Blatt 2A: NBS-km 54,100 ... 54,526			
		Blatt 3B: NBS-km 54,526 .. 55,645 / BAB Bau-km 18+478.000 - 18+964.541			
Blatt 4A: NBS-km 55,645 .. 56,561 / BAB Bau-km 18+964.541 - 19+884.556					

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 10 BAB Band 20	9.3	Blatt 5B: NBS-km 56,561 ... 57,665 / BAB Bau-km 19+884.556 - 20+989.634 Blatt 6A: NBS-km 57,665 ... 58,741 / BAB Bau-km 20+989.634 - 22+055.504 Blatt 7A: NBS-km 58,741 ... 59,822 / BAB Bau-km 22+055.504 - 23+125.366 Blatt 8B: NBS-km 59,822 ... 60,733 / BAB Bau-km 23+125.366 - 24+031.005 Blatt 9B: NBS-km 60,733 ... 61,618 / BAB Bau-km 24+031.005 - 24+914.575 Blatt 10A: NBS-km 61,618 ... 62,677 / BAB Bau-km 24+914.575 - 25+981.851 Blatt 11A: NBS-km 62,677 ... 63,550 / BAB Bau-km 25+981.851 - 26+862.374 Blatt 12B: NBS-km 63,550 ... 64,566 / BAB Bau-km 26+862.374 - 27+910.469		
NBS Band 11 BAB Band 21		Blatt 13B: NBS-km 64,566 ... 65,557 / BAB Bau-km 27+910.469 - 28+935.922 Blatt 14B: NBS-km 65,557 ... 66,591 / BAB Bau-km 28+932.602 - 29+972.459 Blatt 15B: NBS-km 66,591 ... 67,453 / BAB Bau-km 29+972.459 - 30+819.966 Blatt 16B: NBS-km 67,453 ... 68,530 / BAB Bau-km 30+819.966 - 31+887.229 Blatt 17B: NBS-km 68,530 ... 69,646 / BAB Bau-km 31+887.229 - 32+999.337 Blatt 18A: NBS-km 69,640 ... 70,876 / BAB Bau-km 32+999.337 - 34+107.358 Blatt 19B: NBS-km 70,758 ... 71,877 / BAB Bau-km 34+107.358 - 35+224.285 Blatt 20B: NBS-km 71,877 ... 72,998 / BAB Bau-km 35+224.285 - 36+356.840 Blatt 21B: NBS-km 72,998 ... 74,099 / BAB Bau-km 36+346.840 - 37+446.326 Blatt 22B: NBS-km 74,099 ... 75,217 / BAB Bau-km 37+446.326 - 38+535.879 Blatt 23A: NBS-km 75,217 ... 75,250 / BAB Bau-km 38+535.879 - 39+616.372 Blatt 24A: BAB Bau-km 39+616.372 - 40+600.000 Blatt 25A: BAB Bau-km 40+600.000 - 41+111.000		
NBS Band 12 BAB Band 22	9.4	Grunderwerbspläne Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 56,14 / BAB Bau-km 17+365 - 19+458 <i>Blatt 2 : NBS-km 56,14 - 58,78 /</i> <i>BAB Bau-km 19+458 - 22+092 (bleibt frei)</i> Blatt 3B: NBS-km 58,78 - 61,41 / BAB Bau-km 22+092 - 24+715 Blatt 4A: NBS-km 61,41 - 62,90 / BAB Bau-km 24+715 - 26+138 Blatt 5B: NBS-km 62,90 - 65,14 / BAB Bau-km 26+138 - 28+488 Blatt 6B: Nellingen "Bei den Nußhecken" Blatt 7B: NBS-km 65,14 - 68,00 / BAB Bau-km 28+488 - 31+100 Blatt 8B: NBS-km 68,00 - 69,95 / BAB Bau-km 31+100 - 33+290 Blatt 9B: NBS-km 69,95 - 72,68 / BAB Bau-km 33+290 - 36+030 Blatt 10B: Hetzenfeld <i>Blatt 11: NBS-km 72,68 - PFA-Grenze /</i> <i>BAB Bau-km 36+030 - 38+620 (bleibt frei)</i> <i>Blatt 12A: BAB Bau-km 38+620 - PFA-Grenze (bleibt frei)</i>	1:2.500	1-26

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Althochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 12 BAB Band 22	9.4	Blatt 13: Rückbau K7324 Blatt 14: Laimerhart Blatt 15B: Dellmannsheim Blatt 16B: Laichingen "Zirnenwiese" Blatt 17B: Temmenhausen "Ameisenbühl" <i>Blatt 18A: bleibt frei</i> Blatt 19B: Temmenhausen "Vor dem Eichert" Blatt 20A: Wippingen "Beurer Berg" Blatt 21B: Luizhausen „Weiler“ Blatt 22B: Bollingen "Hungerbreite" Blatt 23B: Stephansweite Blatt 24B: Bermaringen „Birklenmahd“ Blatt 25B: Hofstett-Emerbuch „Rot“ Blatt 26B: Hofstett-Emerbuch „Kirchenhäule“		
	10	BRANDSCHUTZ- UND RETTUNGSKONZEPT		
	10.1B	Erläuterungsbericht		
NBS Band 13 BAB Band 17	11	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE (nur zur Information)		
	11.1B	Erläuterungsbericht Umweltverträglichkeitsstudie NBS		
	11.2B	Erläuterungsbericht Umweltverträglichkeitsstudie BAB		
	11.3B	Gesamtbelastungsstudie		
	11.4B	Allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen		
NBS Band 14 BAB Band 9	12	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN		
	12.1B	Allgemeiner Teil		
	12.2C	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan NBS		
NBS Band 15 BAB Band 10	12.3C	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan BAB		
NBS Band 16 BAB Band 11	12.4	Pläne Landschaft, Erholung, Kulturgüter (nur zur Information)		
	12.4.1	Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83 / BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
	12.4.2	Bewertung und Konflikte Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226	1:5.000	1-9

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 16 BAB Band 11	12.4.2	Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83 / BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)		
NBS Band 17 BAB Band 12	12.5	Pläne Tiere und Pflanzen (nur zur Information)		
	12.5.1	Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83 / BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4A: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6A: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
	12.5.2	Bewertung und Konflikte Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83 / BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
NBS Band 18 BAB Band 13	12.6	Pläne Boden (nur zur Information)		
	12.6.1	Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83 /	1:5.000	1-9

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt	
NBS Band 18 BAB Band 13	12.6.1	BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4A: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6A: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)			
	12.6.2	Bewertung und Konflikte Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83 / BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9	
NBS Band 19 BAB Band 14	12.7	Pläne Klima/Luft, Wasser (nur zur Information)			
	12.7.1	Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83 / BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9	
	12.7.2	Bewertung und Konflikte Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92 / BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83 / BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78 / BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle	1:5.000	1-9	

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 19 BAB Band 14	12.7.2	Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74 / BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67 / BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze) / BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)		
NBS Band 20 BAB Band 15	12.8.1B	Maßnahmenübersichtsplan	1:25.000	1
	12.8.2	Maßnahmenpläne Blatt 1B: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 56,14 / BAB Bau-km 17+365 - 19+458 Blatt 2B: NBS-km 56,14 - 58,78 / BAB Bau-km 19+458 - 22+092 Blatt 3B: NBS-km 58,78 - 61,41 / BAB Bau-km 22+092 - 24+715 Blatt 4A: NBS-km 61,41 - 62,90 / BAB Bau-km 24+715 - 26+138 Blatt 5B: NBS-km 62,90 - 65,14 / BAB Bau-km 26+138 - 28+488 Blatt 6B: Nellingen "Bei den Nußhecken" Blatt 7B: NBS-km 65,14 - 68,00 / BAB Bau-km 28+488 - 31+100 Blatt 8B: NBS-km 68,00 - 69,95 / BAB Bau-km 31+100 - 33+290 Blatt 9B: NBS-km 69,95 - 72,68 / BAB Bau-km 33+290 - 36+030 Blatt 10B: Hetzenfeld Blatt 11: NBS-km 72,68 - PFA-Grenze / BAB Bau-km 36+030 - 38+620 Blatt 12: NBS ----- BAB Bau-km 38+620 - PFA-Grenze Blatt 13A: Rückbau der K 7324 Blatt 14: Laimerhart <i>Blatt 15A: Dellmannsheim (bleibt frei)</i> <i>Blatt 16A: Laichingen „Zirnenwiese“ (bleibt frei)</i> Blatt 17B: Temmenhausen "Ameisenbühl" Blatt 18A: Scharenstetten „Steinboller“ <i>Blatt 19A: Temmenhausen "Vor dem Eichert" (bleibt frei)</i> Blatt 20B: Wippingen "Beurer Berg" <i>Blatt 21A: Luizhausen „Weiler“ (bleibt frei)</i> Blatt 22B: Bollingen „Hungerbreite“ Blatt 23B: Stephansweite Blatt 24B: Bermaringen „Birklenmahd“ Blatt 25B: Hofstett-Emerbuch „Rot“ Blatt 26B: Hofstett-Emerbuch „Kirchenhäule“	1:2.500	1-22

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 21 BAB Band 16	12.9A	FFH-Verträglichkeitsstudie "Alb um Nellingen/Merklingen"		
NBS Band 22 BAB Band 7	13	SCHALL- UND ERSCHÜTTERUNGSTECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN		
	13.1A	Schalltechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem zukünftigen Bahnbetrieb		
	13.1.1	Schallimmissionspläne ohne Lärmschutz BAB (nur zur Information)		
	13.1.1.1	Tag Blatt 1: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4A: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.1.1.2	Nacht Blatt 1: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4A: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.1.2	Schallimmissionspläne mit Lärmschutz BAB (nur zur Information) Nacht Blatt 1: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4A: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.2	Erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem zukünftigen Bahnbetrieb (nur zur Information)		
	13.3	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem Baustellenbetrieb (nur zur Information)		
	13.3.1	Schallimmissionspläne		
	13.3.1.1	Tag Blatt 1: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4A: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.3.1.2	Nacht Blatt 1: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4A: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
NBS Band 23 BAB Band 8	13.4.B	Gesamtlärmbetrachtung (nur zur Information)		
	13.4.1	Schallimmissionspläne Prognose-Nullfall mit 4-streifiger BAB A8		
	13.4.1.1	Tag Blatt 1: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4A: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.4.1.2	Nacht Blatt 1: km 53,8+11 bis 59,5+50	1:10.000	1-4

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr. Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 23 BAB Band 8	13.4.1.2 Blatt 2: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4A: km 69,9+50 bis 75,2+50		
	13.4.2 Schallimmissionspläne Prognose-Planfall mit Neubaustrecke und 6-streifiger BAB A8		
	13.4.2.1 Tag Blatt 1B: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2B: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3B: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4B: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.4.2.2 Nacht Blatt 1B: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2B: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3B: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4B: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.4.3 Differenzlärnkarten Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall		
	13.4.3.1 Tag Blatt 1B: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2B: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3B: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4B: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	13.4.3.2 Nacht Blatt 1B: km 53,8+11 bis 59,5+50 Blatt 2B: km 58,5+00 bis 66,0+00 Blatt 3B: km 63,0+00 bis 70,5+50 Blatt 4B: km 69,9+50 bis 75,2+50	1:10.000	1-4
	14 INGENIEURGEOLOGIE, ERD- UND INGENIEURBAUWERKE (nur zur Information)		
	14.1A Erläuterungsbericht		
	14.2 Ingenieurgeologische und hydrogeologische Längsschnitte Blatt 1: km 53,811 ... 58,992 Blatt 2: km 58,992 ... 64,568 Blatt 3: km 64,568 ... 70,273 Blatt 4: km 70,273 ... 75,250	1:10.000/2.500	1-4
14.3 Ingenieurgeologischer und hydrogeologischer Längsschnitt	1:25.000/2.500	1	
15 HYDROGEOLOGIE, WASSERWIRTSCHAFT UND ENTWÄSSERUNG			
15.1B Erläuterungsbericht Hydrogeologie und Wasserwirtschaft Beilage 1: Übersichtslageplan mit Grundwassermessstellen, Brunnen, Oberflächengewässern, Grundwassergleichen, Trinkwasserschutzgebieten, Altablagerungen und Altstandorten		1	
15.2B Wasserrechtliche Tatbestände			
15.3B Erläuterungsbericht Entwässerung und Hydraulische Berechnungen			
15.4 Entwässerungslagepläne Blatt 1: km 53,415 ... 54,100 Blatt 2A: km 54,100 ... 54,526 Blatt 3A: km 54,526 .. 55,645 Blatt 4B: km 55,645 .. 56,561 Blatt 5B: km 56,561 ... 57,665 Blatt 6: km 57,665 ... 58,741 Blatt 7A: km 58,741 ... 59,822		1-23	

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 24	15.4	Blatt 8: km 59,822 ... 60,733		
NBS Band 25		Blatt 9: km 60,733 ... 61,618 Blatt 10A: km 61,618 ... 62,677 Blatt 11: km 62,677 ... 63,550 Blatt 12A: km 63,550 ... 64,566 Blatt 13B: km 64,566 ... 65,557 Blatt 14B: km 65,557... 66,591 Blatt 15A: km 66,591 ... 67,453 Blatt 16C: km 67,453 ... 68,530 Blatt 17B: km 68,530 ... 69,646 Blatt 18A: km 69,646 ... 70,876 Blatt 19B: km 70,758 ... 71,877 Blatt 20A: km 71,877 ... 72,998 Blatt 21A: km 72,998 ... 74,099 Blatt 22A: km 74,099 ... 75,217 Blatt 23A: km 75,217 ... 75,250		
NBS Band 26	15.5	Entwässerungshöhenpläne und Längsschnitte Blatt 1: km 53,415 ... 54,100 Blatt 2: km 54,100 ... 54,526 Blatt 3: km 54,526 .. 55,645 Blatt 4B: km 55,645 .. 56,561 Blatt 5B: km 56,561 ... 57,665 Blatt 6: km 57,665 ... 58,741 Blatt 7: km 58,741 ... 59,822 Blatt 8: km 59,822 ... 60,733 Blatt 9: km 60,733 ... 61,618 Blatt 10: km 61,618 ... 62,677 Blatt 11: km 62,677 ... 63,550 Blatt 12: km 63,550 ... 64,566 Blatt 13: km 64,566 ... 65,557 Blatt 14: km 65,557... 66,591 Blatt 15: km 66,591 ... 67,453 Blatt 16: km 67,453 ... 68,530 Blatt 17B: km 68,530 ... 69,646 Blatt 18: km 69,64 ... 70,876 Blatt 19B: km 70,758 ... 71,877 Blatt 20: km 71,877 ... 72,998 Blatt 21: km 72,998 ... 74,099 Blatt 22A: km 74,099 ... 75,217 Blatt 23: km 75,217 ... 75,250 Blatt 24: Längsschnitt 54/7A - 54 /15B Blatt 25: Längsschnitt 54/15.2B - RKB 1 Blatt 26: Längsschnitt 55/2A - RRB 1 Blatt 27: Längsschnitt 58/7B - 58/4C Blatt 28: Längsschnitt 58/9A - RKB 2 Blatt 29: Längsschnitt 58/20A - RRB 2 Blatt 30: Längsschnitt 61/12A - RKB 3 Blatt 31: Längsschnitt 65/18A - RKB 4 Blatt 32B: Längsschnitt RKB 4 - VB 4 Blatt 33: Längsschnitt 67/1C - 67/12B Blatt 34B: Längsschnitt 68/15A - RKB 5	1:1.000/250	1-41

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
NBS Stuttgart Augsburg, Bereich Wendlingen - Ulm, PFA 2.3 Albhochfläche**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
NBS Band 26	15.5	Blatt 35B: Längsschnitt 71/1C - 71/3C Blatt 36B: Längsschnitt 71/4A - RKB 6 Blatt 37B: Längsschnitt 71/8A - 71/4C Blatt 38: Längsschnitt 72/3A - 73/1B Blatt 39: Längsschnitt 72/18A - 73/1.2A Blatt 40: Längsschnitt km 75,175 ... 75,250 Blatt 41A: Längsschnitt km 74,099 ... 75,173		
	15.6	Querschnitte Entwässerungsanlagen Blatt 1A: Regelquerschnitt km 53,838..72,250 Blatt 2: Regelquerschnitt km 72,250..75,250 Blatt 3: Regelquerschnitt RKB/VB	1:100	1-3
NBS Band 27	16	BAULOGISTIK		
	16.1	Erläuterungsbericht		
	16.2	Lageplan BE und Transportwege Blatt 1A: km 52,107 ... 56,226 Blatt 2A: km 56,226 ... 60,730 Blatt 3A: km 60,730 ... 63,945 Blatt 4B: km 63,945 ... 67,991 Blatt 5B: km 67,991 ... 72,365 Blatt 6A: km 72,365 ... 76,234 Blatt 7A: Senke Hüttentäle	1:5.000	1-7
	17	VERWERTUNG UND ABLAGERUNG VON ERDMASSEN (nur zur Information)		
	17.1	Erläuterungsbericht		
	17.2	Lageplan Massenverwertung, Seitenablagerung Blatt 1: km 52,107 ... 56,226 Blatt 2: km 56,226 ... 60,730 Blatt 3: km 60,730 ... 63,945 Blatt 4: km 63,945 ... 67,991 Blatt 5: km 67,991 ... 72,365 Blatt 6: km 72,365 ... 76,234 Blatt 7: Senke Hüttentäle	1:5.000	1-7



Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West

Ordner	Anl. Nr. Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 1	0 GEMEINSAMES VORWORT Gemeinsames Vorwort Blatt 1B: Übersichtskarte NBS: PFA 2.3 Albhochfläche km 53,811 ... 75,250 BAB: A 8 6streifiger Ausbau im Streckenabschnitt Hohenstadt – Ulm-West	1:25.000	1
	1B ERLÄUTERUNGSBERICHT		
	3 ÜBERSICHTSLAGEPLÄNE Blatt 1B: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2B: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3B: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4B: Bau-km 33+630 bis 41+111	1:10.000	1-4
	4 ÜBERSICHTSHÖHENPLÄNE Blatt 1: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2: Bau-km 22+300 bis 27+900 Blatt 3: Bau-km 27+900 bis 33+600 Blatt 4: Bau-km 33+600 bis 41+111	1:10.000/1.000	1-4
	6 REGELQUERSCHNITTE Blatt 1: Bündelungstrasse Blatt 2: A 8, Ausbau in WSZ III Blatt 3A: kreuzende Straßen Blatt 4A: Wirtschaftswege Blatt 5: Rückbauquerschnitt K7324	1:25,1:50,1:100	1-5
	7 LAGEPLÄNE Blatt 1: (bleibt frei, nur NBS) Blatt 2: (bleibt frei, nur NBS) Blatt 3A: Bau-km 18+478.000 bis 18+964.541 Blatt 4A: Bau-km 18+964.541 bis 19+884.556 Blatt 5A: Bau-km 19+884.556 bis 20+989.634 Blatt 6A: Bau-km 20+989.634 bis 22+055.504 Blatt 7A: Bau-km 22+055.504 bis 23+125.366 Blatt 8: Bau-km 23+125.366 bis 24+031.005 Blatt 9: Bau-km 24+031.005 bis 24+914.575 Blatt 10A: Bau-km 24+914.575 bis 25+981.851	1:1.000	3-27 13a
	BAB Band 2	Blatt 11: Bau-km 25+981.851 bis 26+862.374 Blatt 12A: Bau-km 26+862.374 bis 27+910.469 Blatt 13B: Bau-km 27+910.469 bis 28+935.922 Blatt 13aA: Entwässerung PWC Scharenstetten Blatt 14A: Bau-km 28+932.602 bis 29+972.459 Blatt 15B: Bau-km 29+972.459 bis 30+819.966 Blatt 16C: Bau-km 30+819.966 bis 31+887.229 Blatt 17B: Bau-km 31+887.229 bis 32+999.337 Blatt 18A: Bau-km 32+999.337 bis 34+107.358 Blatt 19A: Bau-km 34+107.358 bis 35+224.285 Blatt 20B: Bau-km 35+224.285 bis 36+356.840 Blatt 21B: Bau-km 36+346.840 bis 37+446.326 Blatt 22B: Bau-km 37+446.326 bis 38+535.879 Blatt 23B: Bau-km 38+535.879 bis 39+616.372 Blatt 24B: Bau-km 39+616.372 bis 40+600.000	

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr. Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 2	Blatt 25A: Bau-km 40+600.000 bis 41+111.000 Blatt 26: Rückbau K 7324 Blatt 27: Rückbau K 7324	1:2.500 1:2.500	
	8 HÖHENPLÄNE Höhenpläne A 8 Blatt 1: (bleibt frei, nur NBS) Blatt 2: (bleibt frei, nur NBS) Blatt 3: Bau-km 18+478.000 bis 18+964.541 Blatt 4: Bau-km 18+964.541 bis 19+884.556 Blatt 5: Bau-km 19+884.556 bis 20+989.634 Blatt 6: Bau-km 20+989.634 bis 22+055.504 Blatt 7: Bau-km 22+055.504 bis 23+125.366	1:1.000/100	3-25
BAB Band 3	Blatt 8: Bau-km 23+125.366 bis 24+031.005 Blatt 9: Bau-km 24+031.005 bis 24+914.575 Blatt 10: Bau-km 24+914.575 bis 25+981.851 Blatt 11: Bau-km 25+981.851 bis 26+862.374 Blatt 12: Bau-km 26+862.374 bis 27+910.469 Blatt 13B: Bau-km 27+910.469 bis 28+935.922 Blatt 14: Bau-km 28+932.602 bis 29+972.459 Blatt 15: Bau-km 29+972.459 bis 30+819.966 Blatt 16B: Bau-km 30+819.966 bis 31+887.229 Blatt 17: Bau-km 31+887.229 bis 32+999.337 Blatt 18: Bau-km 32+999.337 bis 34+107.358 Blatt 19: Bau-km 34+107.358 bis 35+224.285 Blatt 20A: Bau-km 35+224.285 bis 36+356.840 Blatt 21: Bau-km 36+346.840 bis 37+446.326		
BAB Band 4	Blatt 22: Bau-km 37+446.326 bis 38+535.879 Blatt 23: Bau-km 38+535.879 bis 39+616.372 Blatt 24: Bau-km 39+616.372 bis 40+600.000 Blatt 25A: Bau-km 40+600.000 bis 41+111.000		
	8.1 Höhenpläne kreuzende Straßen Blatt 1: BW 0 Wirtschaftsweg Widderstall Blatt 2: BW 1 Kreisstraße K 7407 Blatt 3: BW 2 Hopferweg Blatt 4: BW 3 Mühlweg Blatt 5A: BW 4 Salbergweg Blatt 6: BW 6 Hohe Aspenweg Blatt 7: BW 7 Blaubeurer Weg Blatt 8: BW 8 Eisbildweg Blatt 9: BW 9 Lixhauweg Blatt 10A: BW 10a Wanneweg Blatt 11: BW 11 Landesstraße L1234 Blatt 11a: BW 12a Grünbrücke Blatt 12B: BW 15 Kreisstraße K 7406 Blatt 13: BW 16 Inneres Hart Blatt 14: BW 17 Blumenhauweg Blatt 15: BW 18 Kuhbergweg	1:1.000/100	1-24
BAB Band 5	Blatt 16: BW 19 Kreisstraße K 7404 Blatt 17: BW 20 Grabenäckerweg Blatt 18: BW 21 GV Böttingen - Dornstadt Blatt 19: BW 22 Landesstraße L1239		

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt	
BAB Band 5		Blatt 20A: BW 23 Riedäckerweg Blatt 21: BW 24 Wiesenbergweg Blatt 22: BW 25 GV Lehr - Dornstadt Blatt 23: BW 27 Eiselaer Weg Blatt 24: BW 28 DB Ulm-Stuttgart	1:500/50		
	9	GEOLOGIE / HYDROGEOLOGIE			
	10	INGENIEURBAUWERKE (nur zur Information)			
	10.1B	Verzeichnis der Brücken und Ingenieurbauwerke			
	10.2	Bauwerksskizzen (ausgewählte Bauwerke)		1-5	
		Blatt 1A: BW 10a Wanneweg Blatt 2A: BW 11 Landesstraße L1234 Blatt 3: BW 12a Grünbrücke Blatt 4: BW 18 BU Kuhbergweg Blatt 5A: BW 19 Kreisstraße K7404			
	<hr/>				
	BAB Band 6	11	ERGEBNISSE IMMISSIONSTECHNISCHER UNTERSUCHUNGEN		
		11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen zum Ausbau der A 8		
		11.1.1B	Erläuterungsbericht		
11.1.2		Schallimmissionspläne			
11.1.2.1		Tag und Nacht	1:10.000	1-4	
		Blatt 1B: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2B: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3B: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4B: Bau-km 33+630 bis 41+111 Blatt 5A: Bau-km 36+100 bis 38+500 (<i>entfällt</i>) Blatt 6: Bau-km 38+500 bis 41+111 (<i>entfällt</i>) Blatt 7B: Widderstall Blatt 8B: Temmenhausen Blatt 9B: Böttingen/Bollingen Blatt 10B: Dornstadt "Am Böttinger Weg" Blatt 11B: Dornstadt "Im Gries" Blatt 12B: GE-Gebiet Dornstadt	1:2.500 1:2.500 1:1000 1:1000 1:1000 1:1000 1:1000 1:1000 1:1000 1:1000	5 6 7 8 9 10 11 12	
11.1.2.2		Nacht (<i>entfällt</i>)	1:10.000	1-4	
		Blatt 1: Bau-km 18+478 bis 22+300 (<i>entfällt</i>) Blatt 2: Bau-km 22+300 bis 27+880 (<i>entfällt</i>) Blatt 3: Bau-km 27+880 bis 33+630 (<i>entfällt</i>) Blatt 4A: Bau-km 33+630 bis 41+111 (<i>entfällt</i>) Blatt 5A: Bau-km 36+100 bis 38+500 (<i>entfällt</i>) Blatt 6: Bau-km 38+500 bis 41+111 (<i>entfällt</i>)	1:2.500 1:2.500	5 6	
11.1.3B		Ergebnistabelle			
11.2		Ergebnisse Luftschadstoffberechnung nach MLuS 2005 zum Ausbau der A 8			
11.2.1		Erläuterungsbericht			
11.2.2		Prognosezeitpunkt 2015			
11.2.3		Prognosezeitpunkt 2020			
<hr/>					
BAB Band 7 NBS Band 22		11.3	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung zu den Einwirkungen aus dem Baustellenbetrieb (nur zur Information)		
		11.3.1	Schallimmissionspläne		
		11.3.1.1	Tag Blatt 1: Bau-km 18+478 bis 22+300	1:10.000	1-4

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 7 NBS Band 22		Blatt 2: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4A: Bau-km 33+630 bis 41+111		
	11.3.1.2	Nacht	1:10.000	1-4
		Blatt 1: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4A: Bau-km 33+630 bis 41+111		
BAB Band 8 NBS Band 23	11.4B	Gesamtlämbetrachtung (nur zur Information)		
	11.4.1	Schallimmissionspläne Prognose-Nullfall mit 4-streifiger BAB A 8		
	11.4.1.1	Tag	1:10.000	1-4
		Blatt 1: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4A: Bau-km 33+630 bis 41+111		
	11.4.1.2	Nacht	1:10.000	1-4
		Blatt 1: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4A: Bau-km 33+630 bis 41+111		
	11.4.2	Schallimmissionspläne Prognose-Planfall mit Neubaustrecke und 6-streifiger BAB A 8		
	11.4.2.1	Tag	1:10.000	1-4
		Blatt 1B: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2B: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3B: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4B: Bau-km 33+630 bis 41+111		
	11.4.2.2	Nacht	1:10.000	1-4
		Blatt 1B: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2B: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3B: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4B: Bau-km 33+630 bis 41+111		
	11.4.3	Differenziärmkarten Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall		
	11.4.3.1	Tag	1:10.000	1-4
		Blatt 1B: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2B: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3B: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4B: Bau-km 33+630 bis 41+111		
	11.4.3.2	Nacht	1:10.000	1-4
		Blatt 1B: Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2B: Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3B: Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4B: Bau-km 33+630 bis 41+111		
BAB Band 9 NBS Band 14	12	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHER BEGLEITPLAN		
	12.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
	12.0.1B	Allgemeiner Teil		
	12.0.2C	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan NBS		
BAB Band 10 NBS Band 15	12.0.3C	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan BAB		

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr. Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 11 NBS Band 16	12.0.4 Pläne Landschaft, Erholung, Kulturgüter (nur zur Information)		
	12.0.4.1 Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km km 29+132 - 33+100 Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
	12.0.4.2 Bewertung und Konflikte Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
BAB Band 12 NBS Band 17	12.0.5 Pläne Tiere und Pflanzen (nur zur Information)		
	12.0.5.1 Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4A: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6A: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
BAB Band 12 NBS Band 17	12.0.5.2 Bewertung und Konflikte Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226	1:5.000	1-9

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 12 NBS Band 17		Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)		
BAB Band 13 NBS Band 18	12.0.6 12.0.6.1	Pläne Boden (nur zur Information) Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4A: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6A: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
	12.0.6.2	Bewertung und Konflikt Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km 29+132 - 33+100 Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023 Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300 Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)	1:5.000	1-9
BAB Band 14 NBS Band 19	12.0.7 12.0.7.1	Pläne Klima/Luft, Wasser (nur zur Information) Bestandsplan Blatt 1: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86 Blatt 2: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226 Blatt 3: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137 Blatt 4: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132 Blatt 5: Auffüllung Senke Hüttentäle	1:5.000	1-9

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr. Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 14 NBS Band 19	<p>Blatt 6: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km 29+132 - 33+100</p> <p>Blatt 7: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023</p> <p>Blatt 8: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300</p> <p>Blatt 9: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)</p> <p>12.0.7.2 Bewertung und Konflikte</p> <p>Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 54,86</p> <p>Blatt 2A: NBS-km 54,86 - 58,92; BAB Bau-km 18+478 (PFA-Grenze) - 22+226</p> <p>Blatt 3A: NBS-km 58,92 - 62,83; BAB Bau-km 22+226 - 26+137</p> <p>Blatt 4B: NBS-km 62,83 - 65,78; BAB Bau-km 26+137 - 29+132</p> <p>Blatt 5A: Auffüllung Senke Hüttentäle</p> <p>Blatt 6B: NBS-km 65,78 - 69,74; BAB Bau-km 29+132 - 33+100</p> <p>Blatt 7B: NBS-km 69,74 - 73,67; BAB Bau-km 33+100 - 37+023</p> <p>Blatt 8B: NBS-km 73,67 - 75,250 (PFA-Grenze); BAB Bau-km 37+023 - 40+300</p> <p>Blatt 9A: BAB Bau-km 39+390 - 41+111 (PFA-Grenze)</p>	1:5.000	1-9
BAB Band 15 NBS Band 20	<p>12.0.8.1B Maßnahmenübersichtsplan</p> <p>12.0.8.2 Maßnahmenpläne</p> <p>Blatt 1B: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 56,14; BAB Bau-km 17+365 - 19+458</p> <p>Blatt 2B: NBS-km 56,14 - 58,78; BAB Bau-km 19+458 - 22+092</p> <p>Blatt 3B: NBS-km 58,78 - 61,41; BAB Bau-km 22+092 - 24+715</p> <p>Blatt 4A: NBS-km 61,41 - 62,90; BAB Bau-km 24+715 - 26+138</p> <p>Blatt 5B: NBS-km 62,90 - 65,14 BAB Bau-km 26+138 - 28+488</p> <p>Blatt 6B: Nellingen "Bei den Nußhecken"</p> <p>Blatt 7B: NBS-km 65,14 - 68,00; BAB Bau-km 28+488 - 31+100</p> <p>Blatt 8B: NBS-km 68,00 - 69,95; BAB Bau-km 31+100 - 33+290</p> <p>Blatt 9B: NBS-km 69,95 - 72,68; BAB Bau-km 33+290 - 36+030</p> <p>Blatt 10B: Hetzenfeld</p> <p>Blatt 11: NBS-km 72,68 - PFA-Grenze; BAB Bau-km 36+030 - 38+620</p> <p>Blatt 12: NBS ----- BAB Bau-km 38+620 - PFA-Grenze</p> <p>Blatt 13A: Rückbau der K 7324</p> <p>Blatt 14: Laimerhart</p> <p>Blatt 15A: Dellmannsheim (bleibt frei)</p> <p>Blatt 16A: Laichingen „Zimenwiese“ (bleibt frei)</p> <p>Blatt 17B: Temmenhausen "Ameisenbühl"</p> <p>Blatt 18A: Scharenstetten „Steinboller“</p> <p>Blatt 19A: Temmenhausen "Vor dem Eichert" (bleibt frei)</p> <p>Blatt 20B: Wippingen "Beurer Berg"</p>	1:25.000 1:2.500	1 1-22

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr. Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 15 NBS Band 20	<i>Blatt 21A: Luizhausen „Weiler“ (bleibt frei)</i> Blatt 22B: Bollingen „Hungerbreite“ Blatt 23B: Stephansweite Blatt 24B: Bermaringen „Birkenmahd“ Blatt 25B: Hofstett-Emerbuch „Rot“ Blatt 26B: Hofstett-Emerbuch „Kirchenhäule“		
BAB Band 16 NBS Band 21	12.0.9A FFH-Verträglichkeitsstudie "Alb um Nellingen/Merklingen"		
BAB Band 17 NBS Band 13	12.1 Umweltverträglichkeitsstudie (nur zur Information) 12.1.1B Erläuterungsbericht Umweltverträglichkeitsstudie NBS 12.1.2B Erläuterungsbericht Umweltverträglichkeitsstudie BAB 12.1.3B Gesamtbelastungsstudie 12.1.4B Allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen		
BAB Band 18	13 ERGEBNISSE WASSERWIRTSCHAFTLICHER UNTERSUCHUNGEN 13.1A Erläuterungsbericht 13.2 Hydraulische Berechnung 13.3 Übersichtslagepläne Blatt 1A: Außengebiete, Bau-km 18+478 bis 22+300 Blatt 2A: Außengebiete, Bau-km 22+300 bis 27+880 Blatt 3A: Außengebiete, Bau-km 27+880 bis 33+630 Blatt 4A: Außengebiete, Bau-km 33+630 bis 41+111 13.4 Blatt 1: Übersichtslageplan der Entwässerung 13.5 Übersichtshöhenplan 13.6 Längsschnitte Blatt 1: Druckleitung von RRB-1 Blatt 2: Druckleitung von RRB-2 Blatt 3: Abschlagsleitung von RRB-5 nach RRB-6 Blatt 4: Abschlagsleitungen zum RRB-7 Blatt 5: Oberflächenentwässerung PWC-Scharenstetten bei km 28+500 Blatt 6: Druckleitung von RRB-7 13.7 Detail RRB Blatt 1: Regelzeichnung RRB-1 – RRB-6 Blatt 2A: RRB-7 13.8 Durchlässe Blatt 1A: Durchlass Nr.1 – Bau-km 25+423 Blatt 2: Durchlass Nr.2 – Bau-km 26+557 Blatt 3: Durchlass Nr.3 – Bau-km 34+673	1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:10.000 1:25.000 1:25.000/2.500 1:1.000/100 1:2.500/250 1:2.500/250 1:2.500/250 1:1.000/100 1:2.500/250 1:100,1:250 1:50,1:100,1:250 1:200,1:1000	1-4 1 1 1-6 1-2 1-3
BAB Band 19 NBS Band 9	14 GRUNDERWERB 14.1B Grunderwerbsverzeichnis		
BAB Band 20 NBS Band 10	14.2B Übersichtsplan Blattsschnitte Grunderwerb (nur zur Information) 14.3 Grunderwerbspläne (einschl. Bahnbetriebsflächen) Blatt 1A: NBS-km 53,415 ... 54,100 Blatt 2A: NBS-km 54,100 ... 54,526 Blatt 3B: NBS-km 54,526 .. 55,645 / BAB Bau-km 18+478.000 - 18+964.541 Blatt 4A: NBS-km 55,645 .. 56,561 / BAB Bau-km 18+964.541 - 19+884.556 Blatt 5B: NBS-km 56,561 ... 57,665 / BAB Bau-km 19+884.556 - 20+989.634	1:25.000 1:1.000	1 1-25

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt
BAB Band 20 NBS Band 10		Blatt 6A: NBS-km 57,665 ... 58,741 / BAB Bau-km 20+989.634 - 22+055.504 Blatt 7A: NBS-km 58,741 ... 59,822 / BAB Bau-km 22+055.504 - 23+125.366 Blatt 8B: NBS-km 59,822 ... 60,733 / BAB Bau-km 23+125.366 - 24+031.005 Blatt 9B: NBS-km 60,733 ... 61,618 / BAB Bau-km 24+031.005 - 24+914.575 Blatt 10A: NBS-km 61,618 ... 62,677 / BAB Bau-km 24+914.575 - 25+981.851 Blatt 11A: NBS-km 62,677 ... 63,550 / BAB Bau-km 25+981.851 - 26+862.374 Blatt 12B: NBS-km 63,550 ... 64,566 / BAB Bau-km 26+862.374 - 27+910.469		
BAB Band 21 NBS Band 11		Blatt 13B: NBS-km 64,566 ... 65,557 / BAB Bau-km 27+910.469 - 28+935.922 Blatt 14B: NBS-km 65,557 ... 66,591 / BAB Bau-km 28+932.602 - 29+972.459 Blatt 15B: NBS-km 66,591 ... 67,453 / BAB Bau-km 29+972.459 - 30+819.966 Blatt 16B: NBS-km 67,453 ... 68,530 / BAB Bau-km 30+819.966 - 31+887.229 Blatt 17B: NBS-km 68,530 ... 69,646 / BAB Bau-km 31+887.229 - 32+999.337 Blatt 18A: NBS-km 69,640 ... 70,876 / BAB Bau-km 32+999.337 - 34+107.358 Blatt 19B: NBS-km 70,758 ... 71,877 / BAB Bau-km 34+107.358 - 35+224.285 Blatt 20B: NBS-km 71,877 ... 72,998 / BAB Bau-km 35+224.285 - 36+356.840 Blatt 21B: NBS-km 72,998 ... 74,099 / BAB Bau-km 36+346.840 - 37+446.326 Blatt 22B: NBS-km 74,099 ... 75,217 / BAB Bau-km 37+446.326 - 38+535.879 Blatt 23A: NBS-km 75,217 ... 75,250 / BAB Bau-km 38+535.879 - 39+616.372 Blatt 24A: BAB Bau-km 39+616.372 - 40+600.000 Blatt 25A: BAB Bau-km 40+600.000 - 41+111.000		
BAB Band 22 NBS Band 12	14.4	Grunderwerbspläne Blatt 1A: NBS-km 53,80 (PFA-Grenze) - 56,14 / BAB Bau-km 17+365 - 19+458 Blatt 2 : NBS-km 56,14 - 58,78 / BAB Bau-km 19+458 - 22+092 <i>(bleibt frei)</i> Blatt 3B: NBS-km 58,78 - 61,41 / BAB Bau-km 22+092 - 24+715 Blatt 4A: NBS-km 61,41 - 62,90 / BAB Bau-km 24+715 - 26+138 Blatt 5B: NBS-km 62,90 - 65,14 / BAB Bau-km 26+138 - 28+488 Blatt 6B: Nellingen "Bei den Nußhecken" Blatt 7B: NBS-km 65,14 - 68,00 / BAB Bau-km 28+488 - 31+100 Blatt 8B: NBS-km 68,00 - 69,95 / BAB Bau-km 31+100 - 33+290 Blatt 9B: NBS-km 69,95 - 72,68 / BAB Bau-km 33+290 - 36+030 Blatt 10B: Hetzenfeld Blatt 11: NBS-km 72,68 - PFA-Grenze / BAB Bau-km 36+030 - 38+620 <i>(bleibt frei)</i> Blatt 12A: BAB Bau-km 38+620 - PFA-Grenze <i>(bleibt frei)</i> Blatt 13: Rückbau K7324 Blatt 14: Laimerhart	1:2.500	1-14

**Gesamtinhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen
sechsstreifiger Ausbau BAB A 8 Karlsruhe - München, Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

Ordner	Anl. Nr.	Bezeichnung	Maßstab	Blatt	
BAB Band 22 NBS Band 12		Blatt 15B: Dellmannsheim			
		Blatt 16B: Laichingen "Zirnenwiese"			
		Blatt 17B: Temmenhausen "Ameisenbühl"			
		<i>Blatt 18A: bleibt frei</i>			
		Blatt 19B: Temmenhausen "Vor dem Eichert"			
		Blatt 20A: Wippingen "Beurer Berg"			
		Blatt 21B: Luizhausen „Weiler“			
		Blatt 22B: Bollingen "Hungerbreite"			
		Blatt 23B: Stephansweite			
		Blatt 24B: Bermaringen „Birkenmahd“			
		Blatt 25B: Hofstett-Emerbuch „Rot“			
		Blatt 26B: Hofstett-Emerbuch „Kirchenhäule“			
BAB Band 23	15	SONSTIGE UNTERLAGEN			
	15.1B	Bauwerksverzeichnis			
	15.2	charakteristische Querprofile	1:200	2-18	
		Blatt 1: (bleibt frei, nur NBS)			
		Blatt 2: 18+857.420			
		Blatt 3: 22+116.660			
		Blatt 4: 23+056.550			
		Blatt 5A: 25+473.210			
		Blatt 6: 26+469.215			
		Blatt 7: 27+624.340			
		Blatt 8: 28+260.680			
		Blatt 9: 28+975.170			
		Blatt 10: 30+673.810			
		Blatt 11: 31+453.070			
		Blatt 12: 32+853.060			
		Blatt 13: 34+491.410			
		Blatt 14: 35+351.410			
		Blatt 15: 36+051.540			
		Blatt 16B: 37+251.220			
		Blatt 17: 38+751.160			
		Blatt 18A: 40+751.810			
		16	BAULOGISTIK		
		16.1	Erläuterungsbericht		
		16.2	Lagepläne zur Verkehrsführung während der Bauzeit		1-5
			Blatt 1: 1. Bauabschnitt	1:10.000/1.000	
			Blatt 1.1: 1. Bauabschnitt Bereich AS Ulm-West	1:2.500	
			Blatt 2: 2. Bauabschnitt	1:10.000/1.000	
			Blatt 3: 3. Bauabschnitt	1:10.000/1.000	
		Blatt 4: 4. Bauabschnitt	1:10.000/1.000		

11.1.1

BAB

Neubau der Ausbau der
 Bundesautobahn Bundesstraße Landesstraße **Nr. 8**

Von Betriebs-km 145+477 bis km 122+815
 Bau-km 18+478 bis km 41+111

Nächster Ort: Stadt Ulm

Baulänge: 22,633

Länge der Anschlüsse: 9,82 km
 kreuzende Straßen

Straßenbauverwaltung
 Baden-Württemberg
 Regierungspräsidium Tübingen
 Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
 Ref. 44 - Planung

A 8 Karlsruhe - München

**6-streifiger Ausbau
im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

PLANFESTSTELLUNG

(NBS-PFA 2.3)

Erläuterungsbericht
zu
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen
 (Stand 23.10.2006, geändert am 29.05.2008)

Aufgestellt: Tübingen, den 23.05.2008 Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr - Ref. 44 - Planung 	<div style="text-align: center;"> </div> Festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/ DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West

Inhaltsverzeichnis

Ergebnisse Schalltechnischer Untersuchungen zum 6streifigen Ausbau der A 8, Streckenabschnitt Hohenstadt – Ulm-West

	<u>Seite</u>
1. Allgemeines	1
2. Beurteilungsgrundlagen	2
3. Berechnungsgrundlagen	4
4. Verkehrsmengen	5
5. Emissionspegel	7
6. Berechnung der Beurteilungspegel	10
7. Beurteilung der Lärmsituation	12

Ergebnisse Schalltechnischer Untersuchungen zum 6streifigen Ausbau der A 8, Streckenabschnitt Hohenstadt – Ulm-West

1. Allgemeines

Die Ausbaustrecke der A 8 liegt auf der Hochfläche der Schwäbischen Alb. Die A 8 ist eine der meist befahrenen Strecken im Süden Deutschlands. Für das Prognosejahr 2020 ist lt. Verkehrsgutachten eine Belastung von 86.000 Kfz/24h im überwiegenden Streckenanteil zwischen den Anschlussstellen (AS) Merklingen und Ulm-West prognostiziert. Hierin ist ein Schwerverkehrsanteil von 16.600 Fz/24h enthalten.

Gerade diese hohe Frequentierung führt neben einer räumlichen Trennwirkung natürlich auch zu erheblichen Lärmbelastungen. Diese Lärmbelastung der vorhandenen Straße kann alleine schon durch den vorgesehenen Ausbau reduziert werden. Die Planung sieht hier eine Harmonisierung der Linie im Grund- und Aufriss vor, was letztlich auch zu geringerer Immissionsbelastung der Anlieger führt.

Die betroffenen Gemeinden haben in den vergangenen Jahrzehnten mit ihren Flächenplanungen bereits darauf geachtet, dass im Sinne einer vorsorgenden Bauleitplanung keine unzumutbaren Lärmbelastungen entstehen. Die der Autobahn im vorliegenden Planungsabschnitt am nächsten gelegenen Ortslagen sind Widderstall, Merklingen, Scharenstetten, Temmenhausen, Tomerdingen, Böttingen, Bollingen und Dornstadt.

In der vorliegenden Untersuchung sollen die Auswirkungen des auszubauenden Verkehrsweges hinsichtlich der Schallimmissionen an potenziellen Immissionsorten in Form von Einzelnachweisen über die Lärmpegel ermittelt werden. Darüber hinaus ist es Ziel der Ermittlung, zu überprüfen, inwieweit aktive Schutzmaßnahmen dem erreichbaren Schutzzweck angemessen sind und diese auch im Rahmen der Abwägung festzulegen. Ferner ist abzu-

schätzen, ob weiter gehend auch ggfls. passive Maßnahmen erforderlich werden, die bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte dem Grunde nach planfestgestellt werden. Die Dimensionierung und Festlegung ggfls. erforderlicher passiver Maßnahmen wird im Rahmen eines separaten Entschädigungsverfahrens auf der Grundlage gesetzlicher Regelungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Parallel zur Untersuchung der autobahnseitigen Auswirkungen gibt es in den Unterlagen zur NBS eine Untersuchung der schalltechnischen Auswirkungen aus dem Bahnbetrieb. Im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind beide Verkehrsträger hinsichtlich der Anspruchsermittlung für Lärmschutzmaßnahmen separat zu betrachten.

Die vorgesehenen und im weiteren Erläuterungsbericht dargelegten Maßnahmen sind in die Berechnungen für beide Verkehrsträger eingeflossen und nach der höchsten Beanspruchung dimensioniert. Dies ist durchgehend die Autobahn. Darüber hinaus ist in Anlage 11.4 eine Gesamtlärmbetrachtung, in der beide Emittenten, BAB und NBS gleichermaßen eingeflossen sind, dargestellt. Über die Lärmbelastung durch bauzeitliche Auswirkungen ist in Anlage 11.3 eine Aussage getroffen.

2. Beurteilungsgrundlagen

Die Lärmsituation im Untersuchungsgebiet ist nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz-Verordnung - 16. BImSchV) bewertet.

Danach ist die zulässige bauliche Nutzung von Grundstücken beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen gemäß dem Gebot der Lärmvorsorge so zu schützen, dass erhebliche belästigende bzw. unzumutbare Lärmeinwirkungen durch den Straßenverkehr vermieden werden.

Die A 8 erhält beidseitig durchgehend einen zusätzlichen Fahrstreifen. Dieser Umstand ist im Sinne der 16. BImSchV eine Wesentliche Änderung. Somit ist

die Lärmsituation unmittelbar nach den Immissionsgrenzwerten entsprechend der baulichen Nutzung zu bewerten.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel (Prognose) einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altersheimen	tags 57	dB (A)
	Nachts 47	dB (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	tags 59	dB (A)
	nachts 49	dB (A)
3. in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	tags 64	dB (A)
	nachts 54	dB (A)
4. in Gewerbegebieten	tags 69	dB (A)
	nachts 59	dB (A)

Lärmschutzmaßnahmen auf Kosten des Straßenbaulastträgers sind vorzusehen, wenn entsprechend der baulichen Nutzung die o. g. Grenzwerte überschritten werden.

Die Art der in o. g. Tabelle bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Tabelle 1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind gemäß der Zeilen 1, 3 und 4 der Tabelle ebenfalls entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die Art der baulichen Nutzung von Siedlungsflächen im Umfeld ist in den Schallimmissionsplänen der Anlage 11.1.2 farbig gekennzeichnet. Gebäude, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, wurden anhand ihrer tatsächlichen Nutzungsart als Wohn-, Misch- oder gewerbliche Nutzung

eingeschätzt und die Einstufung in Anlehnung an die Ausweisungen im Flächennutzungsplan überprüft.

3. Berechnungsgrundlagen

- Übersichtslagepläne 1:10.000
- Lagepläne M 1: 1.000; Höhenpläne 1:1000/100
- Straßenquerschnitt, A 8
- FNP der Gemeinden Merklingen, Nellingen, Dornstadt und der Stadt Ulm
- Bebauungsplan der Gemeinde Dornstadt „Am Böttinger Weg“
- Bebauungsplan der Gemeinde Dornstadt „Im Gries“
- Bebauungsplan der Gemeinde Dornstadt „Breite IV“, Bollingen
- Bebauungsplan der Stadt Ulm „Gewerbegebiet Ulm - Nord“
- „Verkehrsuntersuchung BAB A 8 Mühlhausen – Hohenstadt – Fortschreibung der Verkehrsdaten auf den Prognosehorizont 2020 in der Fassung vom April 2005 mit spezifischen Angaben für die schalltechnische Untersuchung (P_t , P_n)
- Statistische Auswertung der Straßenverkehrszählung 2000 für Schalltechnische Untersuchungen
- „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ Ausgabe 1990

Welche Parameter zur Emissionsermittlung bei Straßenverkehrsanlagen jeweils heranzuziehen sind, wird durch die Anlagen 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. das hierin genannte Berechnungsverfahren RLS-90 vorgegeben. Für den Straßenverkehrslärm sind dies das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV, zerlegt in die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken für den Tag- und Nachtzeitraum), den jeweiligen LKW-Anteil, die Geschwindigkeit sowie die Art der Fahrbahndeckschicht und gfls. die Längsneigung an Steigungen und Gefällstrecken.

Für die Schallausbreitung berücksichtigt das Berechnungsverfahren RLS-90 ein leichte Mitwind-Situation um 3m/s von der Quelle zum Immissionsort und eine immissionsverstärkende Temperaturinversion. Bei anderen Windrichtungen oder Temperaturschichtungen können – insbesondere in großen Entfernungen von der Quelle – auch erheblich niedrigere Beurteilungspegel auftreten. Dagegen ist nur sehr selten und nur über kurze Zeiträume mit höheren Werten zu rechnen. Im Jahresmittel überschätzen die nach dem Berechnungsverfahren ermittelten Beurteilungspegel daher die tatsächliche Situation.

4. Verkehrsmengen

Die derzeit 4-streifig ausgebaute A 8 hat nach der Verkehrsmengenkarte auf der Grundlage der Bundesverkehrszählung (BVZ) 2000 eine Belastung von rd. 58.000 Kfz/24h. Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung für den Autobahnabschnitt A 8 Mühlhausen – Hohenstadt und den hier ermittelten Umlegungsergebnissen wurde für den vorliegenden Planungsabschnitt Hohenstadt – Ulm-West eine ergänzende Untersuchung durchgeführt. Die dabei prognostisch ermittelten Verkehrsmengen beziehen sich auf das Jahr 2020 bei einer Belastung von dann rd. 86.000 Kfz/24h. Dies entspricht einer Erhöhung um ca. 48 % über einen Zeitraum von 20 Jahren.

Auch angesichts der hohen Verkehrsbedeutung der A 8 für die künftigen Entwicklungen wird damit eine überdurchschnittliche jährliche Zunahme von 2,4 % erreicht.

Durch die dazwischen liegende Anschlussstelle Merklingen ergibt sich ein Belastungssprung. Der Verknüpfungspunkt mit der B 10, Stuttgart – Ulm hat eine hohe verkehrliche Bedeutung, ist allerdings in der o. g. Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt.

Auch die im Auftrag der Stadt Ulm erstellte „Verkehrsuntersuchung zur Anbindung der Gewerbegebiete im Ulmer Norden“ vom Februar 2004 weist für den Knotenpunkt keine Belastungsverteilung aus. Für den Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Ulm-West und dem Bauende (Länge ca. 1.100 m) wird der maßgebende Belastungswert auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Untersuchungen und Zählergebnisse ermittelt.

Hierzu wird die Auswertung zur Strassenverkehrszählung 2000 und die o. g. Verkehrsuntersuchung zur A 8 mit dem sich daraus ergebenden Prognosefaktor heran gezogen. Der so ermittelte Wert für diesen Abschnitt der A 8 ist auf Plausibilität zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung „Ulmer Norden“, worin der Prognosehorizont 2015 ausgewiesen ist, geprüft (Abweichung +5 %).

Abschnitt [Bau-km]	DTV ₂₀₂₀ [KFZ/24 h]	LKW-Anteil [P_{tag} / P_{nacht}]
18+478 bis 22+600	84.800	22,2 / 48,8
22+600 bis 40+042	86.000	22,1 / 49,0
40+042 bis 41+111	79.650	25,0 / 55,0

Die Festlegung der maßgeblichen LKW-Anteile (P_t und P_n) erfolgt auf der Grundlage der fortgeschriebenen und ergänzten Verkehrsuntersuchung. Die Stundenbelastungswerte M_t und M_n sind nach den Berechnungsverfahren der RLS-90 ermittelt.

5. Emissionspegel

In Anlage 11.1.3B sind die Grundlagen zur Emissionspegelberechnung entsprechend der Aufteilung der Hauptstrecke in Abschnitte detailliert dargestellt.

Abschnittsbildungen innerhalb der Strecke wurden – außer an den zuvor benannten Anschlussstellen Merklingen und Ulm-West – nicht vorgenommen:

- durchgehend gleicher Regelquerschnitt
- keine Gradientensteigungen über 5 %
- durchgehend gleicher Oberflächenbelag mit Ausnahme des OPA*-Abschnittes

**OPA: einschichtiger Offenporiger Asphalt mit erheblicher lärmindernder Wirkung*

Als Oberflächenbelag ist auf der gesamten Ausbaustrecke von einem lärmindernden Asphaltbelag auszugehen. Dieser geht mit einem Korrekturfaktor von $-2,0$ dB(A) in die Ermittlung des Emissionspegels ein. Gemäß Regelquerschnitt (s. Anlage 6.1) ist ein bituminöser Fahrbahnaufbau mit einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt vorgeschlagen. Zur Erhöhung der Anfangsgriffigkeit werden abstumpfende Maßnahmen getroffen. Der Vorhabensträger behält sich vor, im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung bei der Vergabe der Bauleistung einen anderen Aufbau zu wählen. Hierbei wird in jedem Fall eine Fahrbahnoberfläche mit lärmindernder Wirkung (-2 dB(A)) gewährleistet.

Im Bereich der sehr dicht an die A 8 herangerückten Wohnbebauung bei Dornstadt ist als aktive Lärmschutzmaßnahme über den vorgesehenen lärmindernden Belag hinausgehend ein Offenporiger Asphaltbelag (OPA) mit einer lärmindernden Wirkung um -5 dB(A) zwischen Bau-km 37+000 und Bau-km 40+000 erforderlich. Damit wird bereits der Emissionspegel um zusätzliche 2 dB(A) reduziert.

In den Abschnitten entstehen folgende Emissionspegel:

Abschnitt	$L_{M, E (T)}$ [dB (A)]	$L_{M, E (N)}$ [dB (A)]
1. 18+478 – Baubeginn 22+600 – AS Merklingen	77,9	73,4
2. 22+600 – AS Merklingen 37+000 – Beginn OPA 40+000 – Ende OPA	78,0 75,0	73,5 70,5
40+042 – AS Ulm-West	78,0	73,5
3. 40+042 – AS Ulm-West 41+111 – Bauende	77,9	73,5

Die im Rahmen des Autobahnausbaues anzupassenden kreuzenden Straßen des klassifizierten Netzes gehen in die Untersuchung nicht ein, da sie hinsichtlich Schutzmaßnahmen nicht anspruchrelevant sind.

- K 7407, Merklingen - Widderstall: erheblicher baulicher Eingriff durch Verlegung; Belastung 1293 Kfz/24h; nächster Ort 1 km (Widderstall)
- L 1234, Merklingen - Scharenstetten: erheblicher baulicher Eingriff durch (geringfügige) Verlegung; Belastung 2.123 Kfz/24h; nächster Ort Scharenstetten 900 m
- K 7406, Bermaringen – Temmenhausen: erheblicher baulicher Eingriff durch (geringfügige) Verlegung; Belastung 1.342 Kfz/24h; nächster Ort Temmenhausen 200 m
- K 7404, Bollingen – Tomerdingen: erheblicher baulicher Eingriff durch Gradientenabsenkung (bis 3,50 m auf vorh. Lage); Belastung 1.330 Kfz/24; nächster Ort Tomerdingen 1 km
- L 1239, Bollingen – Dornstadt: erheblicher baulicher Eingriff durch (geringfügige) Verlegung; Belastung 4.380 Kfz/24h; nächster Ort Dornstadt 450 m

Die Belastungsangaben dieser klassifizierten Straßen basieren auf der Straßenverkehrszählung Stand 2000. Im Rahmen der o. g. Verkehrsuntersuchung wurden hierzu keine Aussagen getroffen. Die angegebenen Werte sind mit einem jährlichen Zuwachsfaktor von 1,1 % hochgerechnet. Sie

zeigen tendenziell die relativ geringen zu erwartenden Auswirkungen durch Verkehrslärm auf die Nachbarschaft.

Die Erfüllung der Kriterien zu einer „Wesentlichen Änderung“ i. S. der 16. BImSchV:

Erhöhung der Pegel infolge erheblichen baulichen Eingriffs

- *um mindestens 3 dB(A)*
- *auf mind. 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts*
- *wenn im Bestand bereits 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts überschritten sind, und der Pegel weiter erhöht wird*

ist nicht zu erwarten zumal alle Anpassungen von potentiellen Immissionsorten her betrachtet wegführend, d. h. lärm mindernd erfolgen. Ein separater Berechnungsnachweis erfolgt aus diesem Grund nicht.

Ebenfalls nicht in das Berechnungsmodell geht der neu herzustellende Parkplatz mit WC (PWC) Scharenstetten ein.

Die von Autobahnparkplätzen ausgehende Lärmbelastung ist nach der Verkehrslärmschutzverordnung und nicht nach der TA-Lärm zu beurteilen. Dies gilt grundsätzlich auch für die Parkplätze an einer Autobahnrastanlage

Im konkreten Fall liegt die PWC bezogen auf die einwendende Ortslage von Scharenstetten jenseits der A 8 in einem Abstand von rd. 950 m zur nächstgelegenen Bebauung. Die PWC wird 40 PKW- und 20 LKW-Stellplätze erhalten. Nach Abschnitt 4.5 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ist sie als Einzelschalquelle zu betrachten. Es ergeben sich Emissionspegel von 62,6 dB(A) tags und 59,8 dB(A) nachts. Im Vergleich dazu liegt der Emissionspegel in diesem Abschnitt der A 8 bei 78,0 dB(A) tags und 73,5 dB(A) nachts.

Die Pegelwerte der PWC werden energetisch somit um das 35- bzw. 25-fache (tags/nachts) überschritten. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die A 8, die keine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten in Scharenstetten auslöst, den Lärmpegel der PWC-Anlage mehr als deutlich überlagert und somit wie ein „Lärmvorhang“ wirkt.

6. Berechnung der Beurteilungspegel

In die Berechnung der Beurteilungspegel sind die ausbreitungswirksamen Geometriedaten des künftigen Straßenbauwerkes eingeflossen. Dazu gehören neben der Straßengeometrie in Grund- und Aufriss die sich ergebenden Einschnittsoberkanten bzw. der vorzusehende Spritzschutzwall ($h = 1,20$ m) auf der Nordseite sowie der Abkommensschutzwall ($h = 3,00$) zur NBS auf der Südseite (s. hierzu den Regelquerschnitt der Bündelungstrasse Anlage 6 Blatt 1) als vorhandene Bruch- / Beugungskanten. Die anstehende Topographie ist über die Daten aus dem Höhenraster der Landesvermessung in die Berechnung eingeflossen.

Im Sinne einer oberen Abschätzung der Immissionspegel ist die ausbreitungswirksame Bedeutung der vorhandenen Bebauung nicht in der Berechnung bzw. dem digitalen Geländemodell berücksichtigt worden. Demzufolge ist weder die abschirmende Wirkung der sog. 1. Gebäudereihe noch die dämpfende Wirkung der Gebäudestruktur in die Berechnung der Immissionspegel eingeflossen.

Hinsichtlich der Geschwindigkeiten für den Fahrzeugverkehr wurde mit einer Höchstgeschwindigkeit (gem. RLS-90) von $v = 130$ km/h (PKW) bzw. 80 km/h (LKW) gerechnet. Mit dem Einsatz dieser nach dem anzuwendenden Berechnungsverfahren maximalen Geschwindigkeitsansätze wird mit der Planung nicht einer späteren verkehrsrechtlichen Regelung der Geschwindigkeiten vorgegriffen. Die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90 geht dabei von einem Mittelwert aus, der sich an der für deutsche Autobahnen vorgegebenen Richtgeschwindigkeit von 130 km/h orientiert.

Die Immissionsorte sind aus ALK-Daten ermittelt worden. Eine terrestrische Aufnahme ist nicht erfolgt. Die NN-Höhen sind aus dem digitalen Geländemodell der Landesvermessung interpoliert. Der tatsächlich vorhandene Gebäudebestand, dessen tatsächliche Nutzung wie auch die Angaben zu Stockwerkszahlen sind im Rahmen eines örtlichen Feldvergleiches ermittelt worden. In den ALK-Daten fehlende Gebäude wurden mit Unterstützung der

örtlichen kommunalen Bauverwaltung aus Bauantragsunterlagen übernommen.

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt nach dem Teilstückverfahren gemäß RLS-90 auf einem Personal-Computer (PC) mit dem Rechenprogramm „SOUNDPLAN“ von der Fa. Braunstein+Berndt.

Kurze allgemeine Programmbeschreibung:

- Vor einer Berechnung werden alle für die Schallausbreitung relevanten baulichen und topographischen Gegebenheiten als Koordinatendateien (x, y, z) angelegt. Diese sind Dateien für Immissionsorte, Straßenachsen/Fahstreifen, Beugungskanten, Gebäude-/Reflexionsflächen, Höhen-/Geländelinien. Aus diesen Daten entsteht ein digitales Modell der zu betrachtenden Situation.
- Das Programm beruht auf einem Sektorverfahren, wobei das erstellte digitale Modell von einem Suchstrahl, vom Immissionsort ausgehend, abgetastet wird. Jeder Suchvorgang stellt einen Schnitt dar, anhand dessen sich die Straßen-, Beugungs- und Reflexionsgeometrie bestimmen lässt. Die für jeden dieser Suchstrahlen errechneten Teilpegel werden zu einem Gesamtpegel energetisch zusammengefasst.
- Die Ausgabe der Berechnungsergebnisse erfolgt als Tabelle.

Die Lage der berechneten Immissionsorte ist in den Übersichtslageplänen und Lageplänen (Anlage 11.1.2) dargestellt.

Die Einzelergebnisse der Berechnungen sind in der Unterlage 11.1.3B – Ergebnistabelle – zusammengestellt.

7. Beurteilung der Lärmsituation

Die drei der A 8 nächstgelegenen Ortslagen von Widderstall, Temmenhausen und Dornstadt sind ohne Lärmschutzmaßnahmen in erheblichem Umfang betroffen. Der Schwerpunkt der Betroffenheiten liegt dabei in Dornstadt, wo in den vergangenen 20 Jahren Wohngebiete („Am Böttinger Weg“ und „Im Gries“) bis dicht an die Autobahn entstanden sind. Ohne die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kommt es hier an rd. 340 Gebäuden zu Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Zusätzlich ist an 90 Gebäuden auch der Tagesgrenzwert überschritten.

Darüber hinaus werden auch in den Ortslagen von Böttingen und Bollingen die Grenzwerte überschritten. Für alle benannten Ortslagen werden jeweils aktive Lärmschutzmaßnahmen, die folgend näher erläutert werden, vorgesehen. In der Ergebnistabelle zur schalltechnischen Untersuchung (s. Anlage 11.1.3B) sind die Pegelwerte ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen dargestellt.

Im Bereich der Tank- und Rastanlage Aichen (Bau-km 26+000) werden die Pegelgrenzwerte der Schutzkategorie 4 (GE) deutlich überschritten. Da es sich jedoch um eine Anlage der Straßennutzung handelt und zudem eine hohe Eigenverlärmung vorliegt, wird kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst.

Am nördlichen Rand der T+R-Anlage befindet sich ein einzelstehendes Gebäude (Immissionsort 526). Die Grenzwerte nach Schutzkategorie 3 (AU) werden für den Nachtzeitraum auch hier überschritten. Hieraus erwächst dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz. Aktive Schutzmaßnahmen entsprechen nicht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zum angestrebten Schutzzweck. Für die weiter abseits gelegene Ortslage von Aichen werden die Grenzwerte nicht überschritten.

Der Bereich der Autobahnmeisterei (AM) Ulm/Dornstadt (Bau-km 39+600) liegt nicht in einer ausgewiesenen Gebietsnutzung. Der Gebäudebestand ist eine Anlage der Straße. Durch hier vorgesehene aktive Maßnahmen werden die Grenzwerte tags für GE-Flächen (Schutzkategorie 4) eingehalten. Nachts werden diese überschritten. An den Betriebsgebäuden (Büro- und Aufent-

haltsräume) der AM wie auch an den dort vorhandenen Wohngebäuden sind passive Schallschutzmaßnahmen bereits vorhanden bzw. werden diese im Rahmen aktuell anstehender Modernisierungs- und Ausbauvorhaben dem Stand der Technik für das Prognosejahr 2020 angepasst.

Die unmittelbar südlich anschließenden Areale der „Rommel-Kaserne“ sind durch die aktiven Maßnahmen positiv beeinflusst: Am Tage sind die Grenzwerte für MI-Gebiete und nachts für GE-Gebiete eingehalten. Ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen besteht hier nicht, da sich die der Schlafnutzung dienenden Gebäude im Inneren des Kasernengeländes befinden. Im Außenbereich befinden sich Werkstattgebäude.

7.1 Varianten zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Vorrangiges Ziel der Untersuchung ist die Wahrung des Vollschutzes für die vom Ausbau betroffenen Nutzungsgebiete. Dabei ist im Trassenverlauf zu differenzieren, dass die Nutzungen der Schutzkategorie 2 (WA) trassennah nur im Bereich von Dornstadt und Böttingen/Bollingen vorkommen und ansonsten die der Schutzkategorie 3 (MI und AU).

Bei der Bewertung der erforderlichen Schutzmaßnahmen zum Erreichen dieses Planungsziels ist eine Abwägung hinsichtlich der technischen Machbarkeit und Unterhaltungsfreundlichkeit, des Flächenverbrauchs, der Landschaftsbildwirkung sowie letztlich auch der Wirtschaftlichkeit zu treffen. Dabei ist die primäre Auswahl an Lärmschutzwällen grundsätzlich aus zweierlei Gründen geboten:

1. die landschaftsbildprägende Wirkung von Wällen in diesem weitestgehend naturverbliebenen Korridor der Autobahn auf der Albhochfläche mit der Option auf entsprechende Bepflanzung
2. erheblicher Massenüberschuss in der Gesamtbilanz aus BAB und NBS, der gewissermaßen „vor Ort“ wiederverwendet werden kann. Hierdurch werden Umweltbeeinträchtigungen durch nicht erforderliche Transporte vermieden.

Vor diesem Hintergrund basieren alle vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen zunächst auf einer Verwallung.

Ein wesentlicher Nachteil von Lärmschutzwällen ist einerseits die mit zunehmender Höhe schwindende Effizienz aufgrund des Wegrückens der schützenden Beugungskante und andererseits der im Verhältnis der Wallneigung von 1:1,5 zunehmende Flächenverbrauch.

Mit Wallhöhen von 10 m hat sich der Vorhabenträger eine Obergrenze auferlegt, die eine deutliche, sprunghafte Zunahme des Flächenverbrauchs mit sich bringt. Bis zu dieser Höhe ist die Herstellung und Unterhaltung auch noch ohne Unterhaltungsberme praktikabel. Darüber hinaus werden beidseitig der Wallkrone sog. Wiesenwege von jeweils 3,0 m notwendig, von denen aus die Pflege des Walles erfolgt.

Die Herstellung von raumsparenden Steilwällen mit einer Neigung von 10:1 hat in einer Vergleichsrechnung keine spürbaren Vorteile in der Abschirmung gebracht. Zudem sind aufwändige erdstatische Maßnahmen (bewehrte Erde o. ä.) erforderlich, erschweren sie die Unterhaltung und bieten im Havariefall auf der Autobahn keine Fluchtmöglichkeiten. Ähnlich einer Lärmschutzwand tritt eine dominante Riegelwirkung ein die sehr störend auf das Landschaftsbild wirkt. Diese erheblichen Nachteile sind mit der schalltechnischen Wirkung nicht kompensierbar. Aus diesem Grund ist eine weitere Betrachtung dieser Möglichkeit nicht zielführend.

Hinsichtlich der Riegelwirkung sind auch Lärmschutzwände sehr dominant. Die in Abschnitten mit großen Höhen erforderlichen Wände sind nur sehr schwer in das Landschaftsbild zu integrieren und führen aufgrund von Reflexionen – sofern aufgrund von gegenüberliegend vorhandenen Schutzgebieten keine absorbierenden Wände zum Einsatz kommen müssen – zu einer zusätzlichen Verlärmung der Landschaft. Sie bieten keine stetigen Fluchtmöglichkeiten bei Havarien, so dass ein Verlassen der Gefahrenbereiche nur punktuell an den Fluchttüren möglich ist. Durch die vorgeschalteten Betonschutzwände (BSW) entsteht zusätzliches Gefahrenpotential.

Eine Kombination aus Lärmschutzwällen und –wänden ist ebenfalls in die Untersuchung mit eingeflossen. Hierdurch wird erreicht, dass die allzu dominante Riegelwirkung des senkrechten Wandelementes durch die klein gehaltene Eigenhöhe reduziert wird. Die Herstellung der Aufsatzwand erfordert jedoch angesichts der „hohen“ absoluten Lage und den damit verbundenen Windlasten einen ähnlich großen Aufwand bei der Gründung wie eine Fahr-

bahngleiche Aufstellung – jedoch unter wesentlich schwierigeren Bedingungen. Die Wallkrone muss in einer Breite von rd. 5 m hergestellt werden, um auch mit entsprechendem Gerät befahren werden zu können. Die Fluchtmöglichkeiten sind ebenso eingeschränkt wie bei herkömmlichen ~~Bänken~~ ^{Autobahn} fahrbahnebene als auch Aufsatzwände führen zu einer deutlichen Verschattung der dahinter liegenden Flächen - auch bei hochstehender Sonne. Die A 8 erstreckt sich im wesentlichen in West-Ost-Richtung, die betroffenen Nutzungsgebiete liegen überwiegend nördlich der Autobahn. Angesichts der angrenzenden Ackerflächen ist dies auch in die Überlegungen zur Auswahl der aktiven Schutzmaßnahmen einzubeziehen.

Als weitere Möglichkeit aktiven Schallschutzes ist der Einsatz eines offenporigen Asphaltbelages (OPA) in die Untersuchung eingegangen. Es handelt sich hierbei um einen hochabsorbierenden Straßenbelag mit einer lärmindernden Wirkung von - 5 dB(A). Damit wird eine zusätzliche Minderungswirkung zu dem für den Streckenabschnitt ohnehin vorgesehenen lärmindernden Belag mit einer Standardwirkung von - 2 dB(A) erreicht. Der OPA hat jedoch den Nachteil, dass er einen erheblich höheren Unterhaltungsaufwand erfordert als ein herkömmlicher Straßenbelag. Der Nutzungszeitraum dauert nach den bisherigen Erfahrungen etwa 10 Jahre und damit rund ein Drittel dessen, wovon man beispielsweise für einen Splittmastixasphalt ausgehen kann. Dies hängt mit dem sich aus der offenporigen Struktur des OPA ergebenden Verschmutzungsgrad zusammen. Zwar wird lediglich der einschichtige Belag selbst erneuert, jedoch ist der Aufwand, dies unter Verkehr zu tun erheblich. Dieses Erfordernis und die Notwendigkeit eines Kastenrinnensystems am Fahrbahnrand machen diese Möglichkeit des aktiven Lärmschutzes sehr kostenintensiv.

7.2 Gewählte Lärmschutzmaßnahmen

Im Einzelnen sind folgende aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (Höhen über Fahrbahnrand):

Widderstall:

Bau-km 18+478 – 18+650	: Lärmschutzwall nördlich:	h = 8,00 m
	aufgesetzte Wand:	h = 2,00 m
Bau-km 18+650 – 19+120	: Lärmschutzwall nördlich:	h = 10,00 m

Temmenhausen:

Bau-km 30+474 – 31+250	: Lärmschutzwall nördlich:	h = 6,00 m
Bau-km 31+250 – 32+262	: Lärmschutzwall nördlich:	h = 7,00 m

(BW 16)

Böttingen / Bollingen:

Bau-km 35+650 – 36+030	: Lärmschutzwall südlich:	h = 0,50 – 1,00 m
	(auf Abrollwall aufgesetzt)	
Bau-km 36+030 – 36+900	: Lärmschutzwall südlich:	h = 1,00 m
	(auf Abrollwall aufgesetzt)	

Dornstadt:

Bau-km 36+430 (BW 20) –	: Lärmschutz <u>w</u> all nördlich:	
39+376 (BW 25)	- A) 36+415 – 37+030:	h = 7,00 m
	- B) 37+030 – 39+376:	h = 10,00 m
	- C) Wand auf BW 24:	h = 7,00 m
	-	
Bau-km 39+376 (BW 25) –	: Lärmschutz <u>w</u> and nördlich:	
41+111 (BW 28)	- D) 39+376 – 39+760:	h = 10,00 m
	(Standort auf Bö-OK)	
	(Lückenschluss an BU mit Tor)	
	- E) 40+160 – 41+127:	h = 3,00 m
Bau-km 39+540 (Betrieb-	: Lärmschutz <u>w</u> and südlich:	
sumfahrt) –	- F) 39+540 – 39+860:	h = 3,50 m

41+111 (BW 28) - G) 40+287 – 41+127: h = 3,00 m

Bau-km 37+000 –
40+000

Offenporiger Asphaltbelag (OPA):
Lärmindernde Wirkung: - 5dB(A)
(ohne UF-Bauwerke 24 und 25)

Die Lärmschutzwände erreichen durch ihren Standort auf der Böschungsoberkante der Einschnittsböschung (s. Abschnitt D) der Tabelle) bzw. auf der Krone der Spritzschuttwälle (Abschnitte E) und G)) „echte“ Höhen von 2,00 bis 7,00 m. Dadurch wird erreicht, dass das Landschaftsbild durch exponierte Wandstandorte nicht zu stark beeinträchtigt wird.

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind mit dem Ziel des Vollschutzes dimensioniert. Dabei hat der Vorhabenträger eine Abwägung der aktiven Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Verhältnismäßigkeit zum angestrebten Schutzzweck zu treffen. Mit dem erstellten Schallschutzkonzept der aktiven Maßnahmen werden die Tagesgrenzwerte – außer im Bereich der Autobahnmeisterei – an allen Immissionsorten eingehalten, womit auch die Tag-Freiflächenwerte abgesichert sind. In den Bereichen, wo die Nacht-Grenzwerte überschritten sind entsteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude.

Im Rahmen des vorliegenden Änderungsverfahrens B ist der Umfang der untersuchten Immissionsorte erheblich erweitert worden, um für den gesamten Untersuchungsraum konkret berechnete Einzelpegel aufzuzeigen. Zur Beurteilung sind an allen potentiell überschrittenen Immissionsorten Berechnungspunkte festgelegt. Diese umfassen alle der BAB zugewandten Gebäudeseiten entsprechend der vorhandenen Stockwerksanzahl. Die untersuchten Immissionsorte sind in den Übersichtslageplänen und Lageplänen in Anlage 11.1.2B inklusive der noch erforderlich werdenden passiven Lärmschutzmaßnahmen dargestellt.

Die Summe der Gebäudebetroffenheiten ist auf folgende Ortslagen verteilt:

- Widderstall: 2 Gebäude

- T+R Aichen: 1 Gebäude
- Temmenhausen: 1 Gebäude
- Dornstadt: 20 Gebäude
- Gewerbegebiet Ulm Nord 2 Gebäude (Gewerbebetriebe)

Im Zuge des Änderungsverfahrens A wurden die Immissionsorte IP 87 – 92 in der schalltechnischen Untersuchung ergänzt.

Im Bereich der Ortslage von Böttingen ist im Zusammenhang mit einem Aus-siedlerhof (Kapellenweg) im Jahr 2005/2006 ein Wohnhaus errichtet und nunmehr in die schalltechnische Untersuchung eingearbeitet worden. Die Beurteilung erfolgt für Außengebiete entsprechend der Schutzkategorie 3 (MI). Eine Überschreitung der Grenzwerte (s. Immissionspunkte 87 – 89) liegt nicht vor.

In Bollingen wurde das mit Datum vom 01.10.2004 rechtskräftige Bebauungsgebiet „Breite IV“ (WA) in die Untersuchungen aufgenommen.

Die Flächen sind teilweise bereits bebaut. Der Gebäudebestand ist vermessungstechnisch noch nicht erfasst. Der Gebäudebestand ist nach den bei der Gemeinde Dornstadt vorliegenden Bauantragsunterlagen übernommen und in das Berechnungsmodell eingearbeitet worden. Grenzwertüberschreitungen an den berechneten Immissionsorten liegen keine vor.

Mit der in diesem Streckenabschnitt vorgesehenen Erhöhung des Abkommensschutzwalles um 1,0 m werden die Ortslagen von Böttingen und Bollingen wirksam geschützt und die Grenzwerte überall unterschritten.

Im Bereich von Dornstadt wurden die Lärmschutzwälle deutlich erweitert. Der Beginn der aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegt nunmehr im Bereich des Bauwerks 20 bei Bau-km 36+430 und somit um rd. 600 m weiter westlich gegenüber dem bisherigen Anfang. Die Höhe des Lärmschutzwalles beträgt ab der Gemeindeverbindungsstraße Böttingen – Dornstadt (BW 21) in Richtung München nun durchgehend 10,0 m. Die Auswirkungen aus dem Bereich der AS Ulm-West für die Wohngebiete von Dornstadt wird durch eine Erhö-

hung und Durchgängigkeit der Lärmschutzwand auf 10,0 m über Fahrbahn gewährleistet. Die Betriebsumfahrt wird für den Betriebs- und Rettungsdienst mit einem Tor ausgestattet.

Als weitere aktive Maßnahme wird ab Bau-km 37+000 auf einer Länge von 3 Kilometern ein Offenporiger Asphaltbelag (OPA) mit einem Lärmminde- rungswert von -5dB(A) zum Einsatz kommen. Wie aus der Ergebnistabelle (Anlage 11.1.3B) hervorgeht, führen die vorgesehenen Wälle zu einer Pegel- reduzierung um bis zu 8dB(A) .

Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt im Rahmen des Ent- schädigungsverfahrens eine detaillierte schalltechnische Untersuchung an den einzelnen Gebäuden, für die dem Grunde nach passive Schutzmaß- nahmen festgestellt und in den vorliegenden Unterlagen ausgewiesen wer- den, eine Einzelfallprüfung und separate Festlegung der jeweils erforderli- chen passiven Schutzmaßnahmen. Hierin fließen die örtlichen Gegebenhei- ten wie u. a. auch die tatsächlichen Raumnutzungen, etwa im Bestand vor- handene Schallschutzfenster sowie etwaige Abschirmungen durch andere Gebäude mit ein.

11.1.2.1
BAB

Hinweis:

Änderungsverfahren B (vom 23.05.2008):

Die Blätter 5 und 6 der Anlage 11.1.2.1 entfallen im Rahmen der Überarbeitung des Lärmschutzkonzeptes.



**INGENIEURBÜRO
WALTER KELLER GMBH**

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	09.09.2005	Bard
gezeichnet	09.09.2005	Rech
geprüft	09.09.2005	<i>TK</i>



**Regierungspräsidium
Tübingen**

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
B	Änderung Lärmkonzept	05/08	Rech

NSI - SAP - PS - PSP - Element

V.24 20. A0008_ A08. 117. 02

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation	7423030	7424027	4978
Endstation	7525051	7526008	1037

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
straße: A 8 Karlsruhe - München
Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1
Blatt Nr. 1 B

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

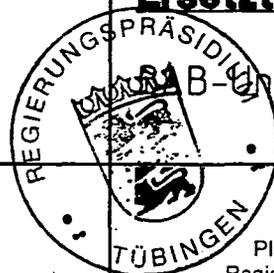
TAG und NACHT
KM 18+478 - 22+300
Maßstab: 1 : 10000

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

W...

Ersetzt:

196-01



Unterlage 11.1.2.1, Blatt 1 A

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/724199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	09.09.2005	Bard
gezeichnet	09.09.2005	Rech
geprüft	09.09.2005	<i>Paul</i>



Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
B	Änderung Lärmkonzept	05/08	Rech

NSI-SAP-PS-PSP-Element

V.24 20. A0008_ A08. 117. 02

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation	7423030	7424027	4978
Endstation	7525051	7526008	1037

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg

Straße: A 8 Karlsruhe - München
Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1

Blatt Nr. 2 B

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

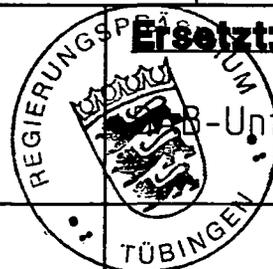
	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

TAG und NACHT
KM 22+300 - 27+880
Maßstab: 1:10000

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

Wann



Ersetzt:

196-02

11.1.2.1, Blatt 2A

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	09.09.2005	Bard
gezeichnet	09.09.2005	Rech
geprüft	09.09.2005	<i>TK</i>



Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
B	Änderung Lärmkonzept	05/08	Rech

NSI-SAP-PS-PSP-Element

V.24 20. A0008_ A08. 117. 02

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation	7423030	7424027	4978
Endstation	7525051	7526008	1037

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
straße: A 8 Karlsruhe - München
Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1
Blatt Nr. 3 B

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

Datum Zeichen

bearbeitet

gezeichnet

geprüft

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

TAG und NACHT
KM 27+880 - 33+630
Maßstab: 1 : 10000

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

Wann



Ersetzt:

196-03

B-Unterlage 11.1.2.1, Blatt 3A

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/74199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	09.09.2005	Bard
gezeichnet	09.09.2005	Rech
geprüft	09.09.2005	<i>Paul</i>



Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
A	Zusätzliche Immissionspunkte	10/06	Rech
B	Änderung Lärmkonzept	05/08	Rech

NSI-SAP-PS-PSP-Element

V.24 20. A0008_ A08. 117. 02

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten				nach Netzknoten				Station											
Anfangsstation	7	4	2	3	0	3	0		7	4	2	4	0	2	7		4	9	7	8
Endstation	7	5	2	5	0	5	1		7	5	2	6	0	0	8		1	0	3	7

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
straße: A 8 Karlsruhe - München
Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1
Blatt Nr. 4 B

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

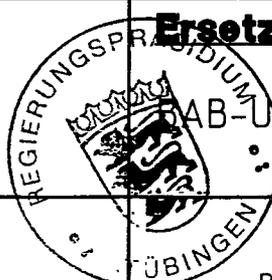
	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

TAG und NACHT
KM 33+630 - 41+111
Maßstab: 1 : 10000

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

Wann

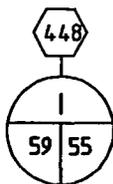
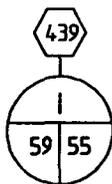


Ersetzt:

196-04

AB-Unterlage 11.1.2.1, Blatt 4A

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	05.05.2008	Bard
gezeichnet	05.05.2008	Rech
geprüft	05.05.2008	<i>T. Paul</i>



Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI - SAP - PS - PSP - Element

V.24	20.	A0008_.	A08.	117.	02
------	-----	---------	------	------	----

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation	7423030	7424027	4978
Endstation	7525051	7526008	1037

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
 Straße: A 8 Karlsruhe - München
 Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1
 Blatt Nr. 7 B

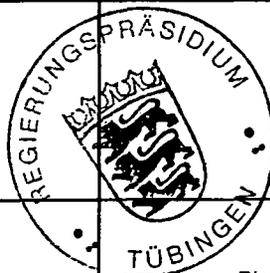
sechsstreifiger Ausbau
 BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
 Schallimmissionsplan

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

Widderstall
 Maßstab: 1 : 1.000

Aufgestellt:
 Tübingen, den 23.05.2008
 Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
 Ref. 44 - Planung



196-04-1

Festgestellt mit
 Planfeststellungsbeschluss des
 Regierungspräsidiums Tübingen vom
 12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
 DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



**INGENIEURBÜRO
WALTER KELLER GMBH**

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	05.05.2008	Bard
gezeichnet	05.05.2008	Rech
geprüft	05.05.2008	<i>TK</i>



**Regierungspräsidium
Tübingen**

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI-SAP-PS-PSP-Element

V.24 20. A0008_ A08. 117. 02

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag				
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten				nach Netzknoten				Station													
Anfangsstation	7	4	2	3	0	3	0		7	4	2	4	0	2	7				4	9	7	8
Endstation	7	5	2	5	0	5	1		7	5	2	6	0	0	8				1	0	3	7

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
straße: A 8 Karlsruhe - München
Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1

Blatt Nr. 8 B

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

Temmenhausen

Maßstab: 1 : 1.000

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

Wann



186-05

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	05.05.2008	Bard
gezeichnet	05.05.2008	Rech
geprüft	05.05.2008	<i>TPW</i>



Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI-SAP-PS-PSP-Element

V.24 20. A0008_ A08. 117. 02

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten	nach Netzknoten	Station
Anfangsstation	7423030	7424027	4978
Endstation	7525051	7526008	1037

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
straße: A 8 Karlsruhe - München
Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1

Blatt Nr. 9 B

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

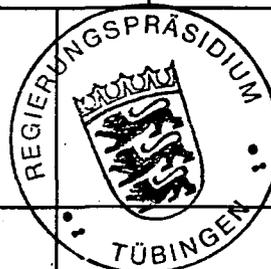
Böttingen/Bollingen

Maßstab: 1 : 1.000

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

Wann



196-06

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



**INGENIEURBÜRO
WALTER KELLER GMBH**

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	05.05.2008	Bard
gezeichnet	05.05.2008	Rech
geprüft	05.05.2008	<i>TPul</i>



**Regierungspräsidium
Tübingen**

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI-SAP-PS-PSP-Element

V.24 20. A0008_ A08. 117. 02

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten				nach Netzknoten				Station												
Anfangsstation	7	4	2	3	0	3	0		7	4	2	4	0	2	7			4	9	7	8
Endstation	7	5	2	5	0	5	1		7	5	2	6	0	0	8			1	0	3	7

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
straße: A 8 Karlsruhe - München
Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

Unterlage 11.1.2.1
Blatt Nr. 10 B

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

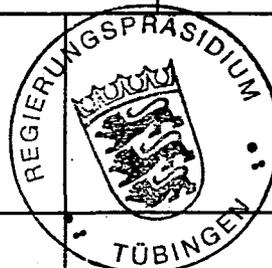
	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

Dornstadt "A.Böttinger W."
Maßstab: 1 : 1.000

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

Wann



196-0?

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	05.05.2008	Bard
gezeichnet	05.05.2008	Rech
geprüft	05.05.2008	<i>JK</i>



Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI-SAP-PS-PSP-Element					
V.24	20.	A0008_.	A08.	117.	02

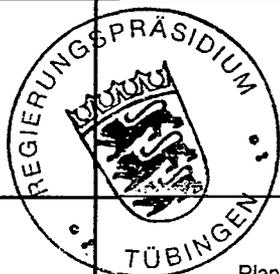
PROJIS - Nummer						Straßenplan Nr.			
Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag					
08	91	0502	00	01					

	von Netzknoten				nach Netzknoten				Station									
Anfangsstation	7	4	2	3	0	3	0	7	4	2	4	0	2	7	4	9	7	8
Endstation	7	5	2	5	0	5	1	7	5	2	6	0	0	8	1	0	3	7

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg Straße: A 8 Karlsruhe - München Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West	Unterlage 11.1.2.1	
	Blatt Nr. 11 B	
sechsstreifiger Ausbau BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000 Schallimmissionsplan DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG	bearbeitet	
	gezeichnet	
	geprüft	
Dornstadt "Im Gries"		
Maßstab: 1 : 1.000		

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung

Wann



196-08

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



INGENIEURBÜRO WALTER KELLER GMBH

66119 Saarbrücken - Feldmannstr. 72-74 - Tel. 0681/926500 - Fax. 0681/9265071
03046 Cottbus - Ostrower Damm 10/1 - Tel. 0355/702320 - Fax. 0355/24199

	Datum	Zeichen
bearbeitet	05.05.2008	Bard
gezeichnet	05.05.2008	Rech
geprüft	05.05.2008	<i>TPul</i>



Regierungspräsidium Tübingen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

NSI-SAP-PS-PSP-Element

V.24	20.	A0008_.	A08.	117.	02
------	-----	---------	------	------	----

PROJIS - Nummer

Straßenplan Nr.

Land	Jahr	laufende Nummer	VKE	Vertrag	Straßenplan Nr.			
08	91	0502	00	01				

	von Netzknoten				nach Netzknoten				Station												
Anfangsstation	7	4	2	3	0	3	0		7	4	2	4	0	2	7			4	9	7	8
Endstation	7	5	2	5	0	5	1		7	5	2	6	0	0	8			1	0	3	7

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg

Straße: A 8 Karlsruhe - München

Nächster Ort: Hohenstadt - Ulm-West

sechsstreifiger Ausbau
BAB Bau-km 18+478.000 - 41+111.000
Schallimmissionsplan

DECKBLATT ZUR PLANFESTSTELLUNG

Unterlage 11.1.2.1

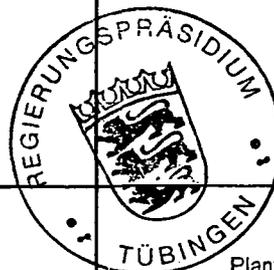
Blatt Nr. 12 B

	Datum	Zeichen
bearbeitet		
gezeichnet		
geprüft		

Dornstadt "Gewerbegebiet"

Maßstab: 1 : 1.000

Aufgestellt:
Tübingen, den 23.05.2008
Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
Ref. 44 - Planung



136-03

Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008; Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West

11.1.2.2
BAB

Hinweis:

Änderungsverfahren B (vom 23.05.2008):

Die bisherige Anlage 11.1.2.2 entfällt im Rahmen der Überarbeitung des Lärmschutzkonzeptes komplett – eine gesamtheitliche Darstellung erfolgt in Anlage 11.1.2.1

11.1.3

BAB

Neubau der Ausbau der
 Bundesautobahn Bundesstraße Landesstraße **Nr. 8**

Von Betriebs-km 145+477 bis km 122+815
 Bau-km 18+478 bis km 41+111

Nächster Ort: Stadt Ulm

Baulänge: 22,633

Länge der Anschlüsse: 9,82 km
 kreuzende Straßen

Straßenbauverwaltung
 Baden-Württemberg
 Regierungspräsidium Tübingen
 Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
 Ref. 44 - Planung

**A 8
 Karlsruhe - München**

**6-streifiger Ausbau
 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West**

**PLANFESTSTELLUNG
 (NBS-PFA 2.3)**

Ergebnistabelle

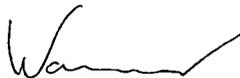
zu

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

(Stand 23.10.2006, geändert am 23.05.2008)

Aufgestellt:

Tübingen, den 23.05.2008
 Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
 Ref. 44 - Planung




Festgestellt mit
 Planfeststellungsbeschluss des
 Regierungspräsidiums Tübingen vom
 12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
 DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West

BAB A8 - Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
Emmissionspegel Straße

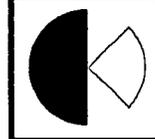
Anlage 11.1.3B

Straße	KM	*Sectionname	LmE tags dB(A)	LmE nacht dB(A)	DTV Kfz/2	PT %	PN %	M/Tag (Fakto)	M/Nac (Fakto)	Lm25 tags dB(A)	Lm25 nacht dB(A)	v Pkw km/h	v Lkw km/h	D vT dB(A)	D vN dB(A)	D dB(A)
A8 Variante A-2	17,60	Hohenstadt-Merklingen	77,9	73,4	84800	22,2	48,8	0,060	0,014	78,9	75,0	130,0	80,0	1,1	0,4	-2,0
A8 Variante A-2	22,15	Merklingen-Ulm/West	78,0	73,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-2,0
A8 Variante A-2	37,00	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	37,15	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	37,30	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	37,95	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	38,10	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	38,55	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	38,57	Merklingen-Ulm/West	78,0	73,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-2,0
A8 Variante A-2	38,60	Merklingen-Ulm/West	78,0	73,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-2,0
A8 Variante A-2	38,67	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	38,70	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	39,35	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	39,40	Merklingen-Ulm/West	78,0	73,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-2,0
A8 Variante A-2	39,45	Merklingen-Ulm/West	78,0	73,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-2,0
A8 Variante A-2	39,50	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	39,75	Merklingen-Ulm/West (OPA)	75,0	70,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-5,0
A8 Variante A-2	40,00	Merklingen-Ulm/West	78,0	73,5	86000	22,1	49,0	0,060	0,014	78,9	75,1	130,0	80,0	1,1	0,4	-2,0
A8 Variante A-2	40,05	Ulm/West-Bauende	77,9	73,5	79650	25,0	55,0	0,060	0,014	78,9	75,2	130,0	80,0	0,9	0,3	-2,0

Ingenieurbüro Walter Keller GmbH
 Feldmannstraße 72-74
 66119 Saarbrücken

Telefon: 0681 / 92650-0 Telefax: 0681 / 92650-73
 Email: mail@ibkeller-sb.de

Seite 1



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen			mit Lärmschutzmaßnahmen				
						Tag	Nacht	Pegel Tag	Pegel Nacht	IGW-Überschr. S8-S6	IGW-Überschr. S9-S7	Pegel Tag	Pegel Nacht	IGW-Überschr. S12-S6	IGW-Überschr. S13-S7
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	AM Halle	1	N	EG	GE	69	59	75	70	5,4	10,9	69	65	-	5,3
1		1	N	1.OG	GE	69	59	76	72	6,7	12,2	73	69	3,7	9,2
2	AM W-Haus 1	2	N	EG	GE	69	59	71	66	1,3	6,8	66	62	-	2,4
2		2	N	1.OG	GE	69	59	72	67	2,2	7,7	68	64	-	4,3
3	AM W-Haus 2	3	N	EG	GE	69	59	70	66	0,7	6,3	66	62	-	2,2
3		3	N	1.OG	GE	69	59	71	67	1,5	7,1	68	63	-	3,8
4	AM W-Haus 3	4	N	EG	GE	69	59	70	66	0,9	6,4	66	62	-	2,6
4		4	N	1.OG	GE	69	59	71	66	1,5	7,0	68	63	-	3,8
5	Am W-Haus 4	5	N	EG	GE	69	59	70	66	0,9	6,4	67	62	-	2,8
5		5	N	1.OG	GE	69	59	71	66	1,4	6,9	68	63	-	3,9
6	Bollingen, Breite IV Nord-West-Ecke	6	O	EG	WA	59	49	54	50	-	0,2	53	48	-	-
6		6	O	1.OG	WA	59	49	54	50	-	0,3	53	48	-	-
7		7	N	EG	WA	59	49	55	50	-	0,8	54	49	-	-
7		7	N	1.OG	WA	59	49	55	50	-	0,8	54	49	-	-
8		8	W	EG	WA	59	49	48	43	-	-	48	43	-	-
8		8	W	1.OG	WA	59	49	48	43	-	-	47	43	-	-
9	Bollingen, Fasanenstr. 01	9	N	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
9		9	N	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	52	47	-	-
10		10	W	EG	WA	59	49	45	41	-	-	45	41	-	-
10		10	W	1.OG	WA	59	49	45	41	-	-	45	41	-	-
11		11	O	EG	WA	59	49	48	43	-	-	47	43	-	-
11		11	O	1.OG	WA	59	49	50	46	-	-	49	45	-	-
12	Bollingen, Fasanenstr. 03	12	O	EG	WA	59	49	51	47	-	-	50	46	-	-
12		12	O	1.OG	WA	59	49	52	47	-	-	51	46	-	-
13		13	N	EG	WA	59	49	52	48	-	-	52	47	-	-
13		13	N	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	52	47	-	-
14		14	W	EG	WA	59	49	45	41	-	-	45	41	-	-
14		14	W	1.OG	WA	59	49	45	41	-	-	45	41	-	-
15	Bollingen, Fasanenstr. 05	15	O	EG	WA	59	49	51	46	-	-	50	46	-	-
15		15	O	1.OG	WA	59	49	52	47	-	-	51	46	-	-
16		16	W	EG	WA	59	49	46	41	-	-	46	41	-	-
16		16	W	1.OG	WA	59	49	46	41	-	-	46	41	-	-
17		17	N	EG	WA	59	49	53	48	-	-	52	47	-	-
17		17	N	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	52	47	-	-
18	Bollingen, Fasanenstr. 07	18	O	EG	WA	59	49	51	47	-	-	50	46	-	-
18		18	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	51	46	-	-
19		19	N	EG	WA	59	49	53	48	-	-	52	47	-	-
19		19	N	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	52	47	-	-
20		20	W	EG	WA	59	49	46	41	-	-	46	41	-	-
20		20	W	1.OG	WA	59	49	46	41	-	-	46	41	-	-
21	Bollingen, Fasanenstr. 09	21	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	46	-	-
21		21	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	51	46	-	-
22		22	N	EG	WA	59	49	53	48	-	-	52	48	-	-
22		22	N	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	52	48	-	-
23		23	W	EG	WA	59	49	46	41	-	-	46	41	-	-
23		23	W	1.OG	WA	59	49	46	41	-	-	46	41	-	-
24	Bollingen, Fasanenstr. 11	24	O	EG	WA	59	49	52	47	-	-	51	46	-	-
24		24	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
25		25	N	EG	WA	59	49	53	48	-	-	52	48	-	-
25		25	N	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
26		26	W	EG	WA	59	49	46	42	-	-	46	41	-	-
26		26	W	1.OG	WA	59	49	46	42	-	-	46	41	-	-
29	Bollingen, Fasanenstr. 13	27	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
29		27	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
28		28	N	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
28		28	N	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
27		29	W	EG	WA	59	49	45	40	-	-	45	40	-	-
27		29	W	1.OG	WA	59	49	46	42	-	-	46	41	-	-
30	Bollingen, Fasanenstr. 15	30	W	EG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-
30		30	W	1.OG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-
31		31	N	EG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
31		31	N	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
32		32	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
32		32	O	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	51	47	-	-
34	Bollingen, Fasanenstr. 17	33	N	EG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
34		33	N	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
33		34	O	EG	WA	59	49	52	47	-	-	51	46	-	-
33		34	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
35		35	W	EG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-
35		35	W	1.OG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-
36	Bollingen, Fasanenstr. 19	36	N	EG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
36		36	N	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
37		37	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-
37		37	O	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	51	47	-	-
38		38	W	EG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-
38		38	W	1.OG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-
41	Bollingen, Fasanenstr. 21	39	N	EG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-
41		39	N	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	52	48	-	-



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen		IGW-Überschr.			mit Lärmschutzmaßnahmen		IGW-Überschr.		
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	S8-S6	S9-S7	Tag	Nacht	S12-S6	S13-S7		
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
39	Bollingen, Fasanenstr. 21	40	W	EG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-		
39		40	W	1.OG	WA	59	49	46	42	-	-	46	42	-	-		
40		41	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-		
40		41	O	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	51	47	-	-		
44	Bollingen, Fasanenstr. 23	42	W	EG	WA	59	49	47	42	-	-	46	42	-	-		
44		42	W	1.OG	WA	59	49	47	42	-	-	46	42	-	-		
43		43	N	EG	WA	59	49	53	49	-	-	53	48	-	-		
43		43	N	1.OG	WA	59	49	54	49	-	-	53	48	-	-		
42		44	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	51	47	-	-		
42		44	O	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	52	47	-	-		
46	Bollingen, Fasanenstr. 25	45	O	EG	WA	59	49	52	47	-	-	51	46	-	-		
46		45	O	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	52	47	-	-		
45		46	N	EG	WA	59	49	54	49	-	-	53	48	-	-		
45		46	N	1.OG	WA	59	49	54	49	-	-	53	48	-	-		
47		47	W	EG	WA	59	49	47	42	-	-	47	42	-	-		
47		47	W	1.OG	WA	59	49	47	42	-	-	47	42	-	-		
50	Bollingen, Fasanenstr. 27	48	W	EG	WA	59	49	47	42	-	-	47	42	-	-		
50		48	W	1.OG	WA	59	49	47	42	-	-	47	42	-	-		
48		49	N	EG	WA	59	49	54	49	-	-	53	48	-	-		
48		49	N	1.OG	WA	59	49	54	49	-	-	53	48	-	-		
49		50	O	EG	WA	59	49	53	49	-	-	52	47	-	-		
49		50	O	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	52	47	-	-		
51	Böttingen, Aussiedlerhof Kapellenweg	51	O	EG	AU	64	54	59	54	-	-	57	53	-	-		
51		51	O	1.OG	AU	64	54	59	55	-	0,1	58	53	-	-		
53		52	W	EG	AU	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-		
53		52	W	1.OG	AU	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-		
52		53	N	EG	AU	64	54	60	55	-	0,6	58	54	-	-		
52		53	N	1.OG	AU	64	54	60	55	-	0,8	59	54	-	-		
55	Böttingen, Böttinger Steig 02	54	O	EG	MI	64	54	50	45	-	-	49	44	-	-		
55		54	O	1.OG	MI	64	54	52	47	-	-	51	46	-	-		
54		55	N	EG	MI	64	54	50	46	-	-	50	45	-	-		
54		55	N	1.OG	MI	64	54	52	48	-	-	52	47	-	-		
56	Böttingen, Böttinger Steig 04	56	N	EG	MI	64	54	49	45	-	-	49	44	-	-		
56		56	N	1.OG	MI	64	54	53	48	-	-	52	48	-	-		
57		57	O	EG	MI	64	54	47	42	-	-	46	41	-	-		
57		57	O	1.OG	MI	64	54	51	47	-	-	50	45	-	-		
58		58	W	EG	MI	64	54	45	40	-	-	44	40	-	-		
58		58	W	1.OG	MI	64	54	49	45	-	-	49	45	-	-		
59	Böttingen, Böttinger Steig 06	59	W	EG	MI	64	54	47	43	-	-	47	43	-	-		
59		59	W	1.OG	MI	64	54	49	45	-	-	49	45	-	-		
60		60	N	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	46	-	-		
60		60	N	1.OG	MI	64	54	54	49	-	-	53	48	-	-		
61	Böttingen, Böttinger Steig 07	61	O	EG	MI	64	54	54	50	-	-	53	49	-	-		
61		61	O	1.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-		
63		62	N	EG	MI	64	54	53	49	-	-	53	48	-	-		
63		62	N	1.OG	MI	64	54	54	50	-	-	54	49	-	-		
62		63	W	EG	MI	64	54	47	42	-	-	47	42	-	-		
62		63	W	1.OG	MI	64	54	49	44	-	-	48	44	-	-		
66	Böttingen, Böttinger Steig 08	64	N	EG	MI	64	54	48	44	-	-	47	43	-	-		
66		64	N	1.OG	MI	64	54	50	46	-	-	50	45	-	-		
64		65	O	EG	MI	64	54	50	46	-	-	49	45	-	-		
64		65	O	1.OG	MI	64	54	52	48	-	-	51	47	-	-		
65		66	W	EG	MI	64	54	44	40	-	-	44	39	-	-		
65		66	W	1.OG	MI	64	54	46	42	-	-	46	42	-	-		
67	Böttingen, Böttinger Steig 09	67	W	EG	MI	64	54	45	41	-	-	45	41	-	-		
67		67	W	1.OG	MI	64	54	46	42	-	-	46	42	-	-		
67		67	W	2.OG	MI	64	54	47	43	-	-	47	43	-	-		
69		68	N	EG	MI	64	54	53	49	-	-	53	48	-	-		
69		68	N	1.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	49	-	-		
69		68	N	2.OG	MI	64	54	55	51	-	-	55	50	-	-		
68		69	O	EG	MI	64	54	54	50	-	-	53	48	-	-		
68		69	O	1.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	49	-	-		
68		69	O	2.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-		
72	Böttingen, Böttinger Steig 14	70	W	EG	MI	64	54	49	45	-	-	49	45	-	-		
72		70	W	1.OG	MI	64	54	50	45	-	-	50	45	-	-		
71		71	N	EG	MI	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-		
71		71	N	1.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-		
70		72	O	EG	MI	64	54	54	49	-	-	53	48	-	-		
70		72	O	1.OG	MI	64	54	55	50	-	-	53	49	-	-		
73	Böttingen, Böttinger Steig 15	73	N	EG	MI	64	54	53	49	-	-	53	48	-	-		
73		73	N	1.OG	MI	64	54	54	50	-	-	53	49	-	-		
73		73	N	2.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-		
75		74	W	EG	MI	64	54	48	43	-	-	47	43	-	-		
75		74	W	1.OG	MI	64	54	47	42	-	-	47	42	-	-		
75		74	W	2.OG	MI	64	54	47	42	-	-	47	42	-	-		
74		75	O	EG	MI	64	54	53	49	-	-	52	48	-	-		
74		75	O	1.OG	MI	64	54	54	50	-	-	53	49	-	-		
74		75	O	2.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-		



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW				ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	in dB(A)		Tag	Nacht	in dB(A)		Tag	Nacht	in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
76	Böttingen, Böttinger Steig 16	76	O	EG	MI	64	54	53	49	-	-	52	48	-	-		
76		76	O	1.OG	MI	64	54	54	50	-	-	53	49	-	-		
78		77	N	EG	MI	64	54	54	49	-	-	53	49	-	-		
78		77	N	1.OG	MI	64	54	54	50	-	-	53	49	-	-		
77		78	W	EG	MI	64	54	46	41	-	-	46	41	-	-		
77		78	W	1.OG	MI	64	54	46	41	-	-	46	41	-	-		
79	Böttingen, Böttinger Steig 18	79	NO	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	46	-	-		
79		79	NO	1.OG	MI	64	54	53	49	-	-	52	48	-	-		
80		80	SW	EG	MI	64	54	45	41	-	-	45	41	-	-		
80		80	SW	1.OG	MI	64	54	45	41	-	-	45	41	-	-		
81		81	NW	EG	MI	64	54	54	49	-	-	53	49	-	-		
81		81	NW	1.OG	MI	64	54	54	49	-	-	53	49	-	-		
83	Böttingen, Kapellenweg 01	82	O	EG	MI	64	54	51	47	-	-	50	46	-	-		
83		82	O	1.OG	MI	64	54	53	48	-	-	52	47	-	-		
84		83	W	EG	MI	64	54	47	43	-	-	47	42	-	-		
84		83	W	1.OG	MI	64	54	47	43	-	-	47	43	-	-		
82		84	N	EG	MI	64	54	52	48	-	-	52	47	-	-		
82		84	N	1.OG	MI	64	54	53	48	-	-	53	48	-	-		
87	Böttingen, Kapellenweg 02	85	W	EG	MI	64	54	46	42	-	-	46	42	-	-		
87		85	W	1.OG	MI	64	54	47	42	-	-	47	42	-	-		
85		86	O	EG	MI	64	54	47	42	-	-	46	41	-	-		
85		86	O	1.OG	MI	64	54	52	47	-	-	51	46	-	-		
86		87	N	EG	MI	64	54	49	45	-	-	49	45	-	-		
86		87	N	1.OG	MI	64	54	53	48	-	-	52	48	-	-		
89	Böttingen, Kapellenweg 03	88	O	EG	MI	64	54	54	50	-	-	54	49	-	-		
89		88	O	1.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-		
90		89	N	EG	MI	64	54	54	49	-	-	53	48	-	-		
90		89	N	1.OG	MI	64	54	54	49	-	-	53	49	-	-		
88		90	W	EG	MI	64	54	42	37	-	-	42	37	-	-		
88		90	W	1.OG	MI	64	54	43	39	-	-	43	39	-	-		
93	Böttingen, Kapellenweg 05	91	W	EG	MI	64	54	49	45	-	-	49	45	-	-		
93		91	W	1.OG	MI	64	54	50	46	-	-	50	46	-	-		
93		91	W	2.OG	MI	64	54	50	46	-	-	50	46	-	-		
92		92	O	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-		
92		92	O	1.OG	MI	64	54	53	49	-	-	52	48	-	-		
92		92	O	2.OG	MI	64	54	54	50	-	-	53	49	-	-		
91		93	N	EG	MI	64	54	54	50	-	-	54	49	-	-		
91		93	N	1.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-		
91		93	N	2.OG	MI	64	54	56	51	-	-	55	51	-	-		
94	Böttingen, Kapellenweg 06	94	NO	EG	MI	64	54	47	43	-	-	47	42	-	-		
94		94	NO	1.OG	MI	64	54	51	46	-	-	50	45	-	-		
94		94	NO	2.OG	MI	64	54	54	50	-	-	53	48	-	-		
95		95	SW	EG	MI	64	54	41	37	-	-	41	37	-	-		
95		95	SW	1.OG	MI	64	54	44	40	-	-	44	39	-	-		
95		95	SW	2.OG	MI	64	54	48	43	-	-	47	43	-	-		
96		96	N	EG	MI	64	54	48	43	-	-	47	43	-	-		
96		96	N	1.OG	MI	64	54	50	45	-	-	49	44	-	-		
96		96	N	2.OG	MI	64	54	53	48	-	-	52	47	-	-		
99	Böttingen, Kapellenweg 07	97	W	EG	MI	64	54	47	43	-	-	47	42	-	-		
99		97	W	1.OG	MI	64	54	48	44	-	-	48	43	-	-		
99		97	W	2.OG	MI	64	54	50	45	-	-	49	45	-	-		
98		98	O	EG	MI	64	54	51	47	-	-	51	46	-	-		
98		98	O	1.OG	MI	64	54	53	48	-	-	52	47	-	-		
98		98	O	2.OG	MI	64	54	53	49	-	-	52	48	-	-		
97		99	N	EG	MI	64	54	44	40	-	-	43	39	-	-		
97		99	N	1.OG	MI	64	54	48	43	-	-	47	43	-	-		
97		99	N	2.OG	MI	64	54	52	48	-	-	51	47	-	-		
101	Böttingen, Kapellenweg 09	100	W	EG	MI	64	54	51	46	-	-	50	45	-	-		
101		100	W	1.OG	MI	64	54	51	47	-	-	51	46	-	-		
101		100	W	2.OG	MI	64	54	53	48	-	-	52	48	-	-		
100		101	N	EG	MI	64	54	53	49	-	-	53	49	-	-		
100		101	N	1.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-		
100		101	N	2.OG	MI	64	54	56	52	-	-	55	51	-	-		
102	Böttingen, Kapellenweg 10	102	W	EG	MI	64	54	49	45	-	-	49	45	-	-		
102		102	W	1.OG	MI	64	54	51	46	-	-	51	46	-	-		
103		103	N	EG	MI	64	54	54	49	-	-	53	49	-	-		
103		103	N	1.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-		
105	Böttingen, Kapellenweg 11	104	N	EG	MI	64	54	56	52	-	-	56	51	-	-		
105		104	N	1.OG	MI	64	54	57	52	-	-	56	51	-	-		
105		104	N	2.OG	MI	64	54	57	52	-	-	56	52	-	-		
104		105	W	EG	MI	64	54	53	48	-	-	52	48	-	-		
104		105	W	1.OG	MI	64	54	52	48	-	-	52	48	-	-		
104		105	W	2.OG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-		
106		106	O	EG	MI	64	54	53	49	-	-	52	48	-	-		
106		106	O	1.OG	MI	64	54	54	49	-	-	53	48	-	-		
106		106	O	2.OG	MI	64	54	56	51	-	-	55	50	-	-		
107	Böttingen, Kapellenweg 13 Kirche	107	W	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-		
107		107	W	1.OG	MI	64	54	53	49	-	-	52	48	-	-		



Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Hausfront HR	Stockwerk	Nutzung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)		Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
108	Böttingen, Kapellenweg 13 Kirche	108	O	EG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-
108		108	O	1.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-
109		109	N	EG	MI	64	54	54	50	-	-	54	49	-	-
109		109	N	1.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-
110	Böttingen, Lindenäckerweg 01	110	O	EG	MI	64	54	55	50	-	-	54	49	-	-
110		110	O	1.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-
110		110	O	2.OG	MI	64	54	55	51	-	-	54	50	-	-
112		111	N	EG	MI	64	54	53	48	-	-	52	47	-	-
112		111	N	1.OG	MI	64	54	53	49	-	-	53	48	-	-
112		111	N	2.OG	MI	64	54	54	50	-	-	54	49	-	-
111		112	W	EG	MI	64	54	46	41	-	-	45	41	-	-
111		112	W	1.OG	MI	64	54	47	42	-	-	47	42	-	-
111		112	W	2.OG	MI	64	54	48	43	-	-	48	43	-	-
114	Böttingen, Lindenäckerweg 04	113	N	EG	MI	64	54	54	49	-	-	53	49	-	-
114		113	N	1.OG	MI	64	54	54	50	-	-	53	49	-	-
114		113	N	2.OG	MI	64	54	55	50	-	-	54	50	-	-
115		114	O	EG	MI	64	54	56	51	-	-	55	50	-	-
115		114	O	1.OG	MI	64	54	56	51	-	-	55	50	-	-
115		114	O	2.OG	MI	64	54	55	51	-	-	55	50	-	-
113		115	W	EG	MI	64	54	38	33	-	-	38	33	-	-
113		115	W	1.OG	MI	64	54	43	38	-	-	43	38	-	-
113		115	W	2.OG	MI	64	54	48	44	-	-	48	44	-	-
118	Dornstadt, Am Bergle	116	S	EG	AU	64	54	55	51	-	-	49	44	-	-
117		117	W	EG	AU	64	54	54	49	-	-	48	43	-	-
116		118	O	EG	AU	64	54	51	46	-	-	46	41	-	-
120	Dornstadt, Aternweg 01	119	NW	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	51	47	-	-
120		119	NW	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,2	52	47	-	-
119		120	SO	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	50	46	-	-
119		120	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	51	47	-	-
121		121	SW	EG	WA	59	49	60	55	0,4	6,0	53	48	-	-
121		121	SW	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,2	53	48	-	-
122	Dornstadt, Aternweg 03	122	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,7	50	46	-	-
122		122	NW	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,5	51	46	-	-
122		122	NW	2.OG	WA	59	49	57	52	-	2,8	51	46	-	-
124		123	SW	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	48	-	-
124		123	SW	1.OG	WA	59	49	60	56	0,5	6,1	53	48	-	-
124		123	SW	2.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,2	53	49	-	-
123		124	SO	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	49	45	-	-
123		124	SO	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,2	50	46	-	-
123		124	SO	2.OG	WA	59	49	58	54	-	4,4	52	47	-	-
126	Dornstadt, Aternweg 11	125	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	1,8	49	45	-	-
126		125	NW	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,3	50	46	-	-
126		125	NW	2.OG	WA	59	49	55	50	-	0,6	49	45	-	-
127		126	SO	EG	WA	59	49	59	54	-	4,7	51	47	-	-
127		126	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	47	-	-
127		126	SO	2.OG	WA	59	49	59	55	-	5,2	52	47	-	-
125		127	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,2	52	48	-	-
125		127	SW	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,4	52	48	-	-
125		127	SW	2.OG	WA	59	49	59	54	-	4,8	52	48	-	-
128	Dornstadt, Aternweg 13	128	NW	EG	WA	59	49	55	50	-	0,9	48	44	-	-
128		128	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	1,9	49	45	-	-
128		128	NW	2.OG	WA	59	49	55	50	-	0,8	50	45	-	-
129		129	SO	EG	WA	59	49	59	54	-	4,7	51	47	-	-
129		129	SO	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,2	52	47	-	-
129		129	SO	2.OG	WA	59	49	59	55	-	5,3	52	48	-	-
131	Dornstadt, Beethovenstr. 13	130	SO	EG	WA	59	49	56	51	-	1,6	48	43	-	-
131		130	SO	1.OG	WA	59	49	56	51	-	1,8	48	44	-	-
130		131	SW	EG	WA	59	49	53	48	-	-	46	42	-	-
130		131	SW	1.OG	WA	59	49	55	51	-	1,5	48	44	-	-
132	Dornstadt, Beethovenstr. 15	132	W	EG	WA	59	49	57	52	-	2,6	49	44	-	-
132		132	W	1.OG	WA	59	49	57	52	-	2,9	49	45	-	-
134		133	O	EG	WA	59	49	51	46	-	-	46	42	-	-
134		133	O	1.OG	WA	59	49	51	46	-	-	46	42	-	-
133		134	S	EG	WA	59	49	57	52	-	2,9	49	44	-	-
133		134	S	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,1	49	45	-	-
135	Dornstadt, Beethovenstr. 17	135	S	EG	WA	59	49	57	53	-	3,1	49	45	-	-
135		135	S	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,7	50	45	-	-
136		136	W	EG	WA	59	49	54	49	-	-	48	43	-	-
136		136	W	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,2	49	44	-	-
137		137	O	EG	WA	59	49	51	47	-	-	46	41	-	-
137	137	O	1.OG	WA	59	49	52	47	-	-	46	42	-	-	
138	Dornstadt, Beethovenstr. 19	138	O	EG	WA	59	49	52	47	-	-	47	43	-	-
138		138	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	47	43	-	-
139		139	S	EG	WA	59	49	57	53	-	3,4	49	45	-	-
139		139	S	1.OG	WA	59	49	58	53	-	4,0	50	45	-	-
140		140	W	EG	WA	59	49	57	53	-	3,2	49	45	-	-
140	140	W	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,3	50	45	-	-	
142	Dornstadt, Beethovenstr. 21	141	O	EG	WA	59	49	51	47	-	-	44	39	-	-



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Hausfront HR	Stockwerk	Nutzung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)		Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
142	Dornstadt, Beethovenstr. 21	141	O	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	46	41	-	-
141		142	S	EG	WA	59	49	58	54	-	4,2	50	46	-	-
141		142	S	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,3	50	46	-	-
143		143	W	EG	WA	59	49	57	53	-	3,2	49	45	-	-
143		143	W	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,3	50	45	-	-
145	Dornstadt, Benzstraße 7	144	W	EG	GE	69	59	60	55	-	-	52	48	-	-
145		144	W	1.OG	GE	69	59	60	55	-	-	53	48	-	-
144		145	S	EG	GE	69	59	60	56	-	-	56	52	-	-
144		145	S	1.OG	GE	69	59	61	57	-	-	57	53	-	-
148	Dornstadt, Blumenweg 2	146	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	1,8	50	45	-	-
148		146	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	1,9	50	46	-	-
147		147	SW	EG	WA	59	49	58	54	-	4,3	51	47	-	-
147		147	SW	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,8	52	48	-	-
146		148	SO	EG	WA	59	49	58	54	-	4,4	51	46	-	-
146		148	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,8	52	47	-	-
149	Dornstadt, Blumenweg 6	149	SO	EG	WA	59	49	56	51	-	1,6	48	44	-	-
149		149	SO	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,7	50	46	-	-
150		150	SW	EG	WA	59	49	57	53	-	3,2	51	47	-	-
150		150	SW	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	52	48	-	-
151		151	NW	EG	WA	59	49	55	50	-	0,7	49	44	-	-
151		151	NW	1.OG	WA	59	49	55	50	-	0,9	50	45	-	-
154	Dornstadt, Blumenweg 8	152	NW	EG	WA	59	49	54	50	-	0,4	48	43	-	-
154		152	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	1,7	50	45	-	-
153		153	SW	EG	WA	59	49	56	52	-	2,3	50	46	-	-
153		153	SW	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	47	-	-
152		154	SO	EG	WA	59	49	54	50	-	0,1	47	43	-	-
152		154	SO	1.OG	WA	59	49	55	51	-	1,3	49	44	-	-
156	Dornstadt, Brahmsweg 3	155	SO	EG	WA	59	49	53	48	-	-	47	43	-	-
156		155	SO	1.OG	WA	59	49	53	48	-	-	47	43	-	-
155		156	SW	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	49	45	-	-
155		156	SW	1.OG	WA	59	49	57	52	-	2,9	50	46	-	-
159		Dornstadt, Brahmsweg 6	157	SO	EG	WA	59	49	53	48	-	-	47	43	-
159	157		SO	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	47	43	-	-
157	158		SW	EG	WA	59	49	57	53	-	3,2	51	46	-	-
157	158		SW	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,3	51	46	-	-
158	159		SO	EG	WA	59	49	53	49	-	-	47	43	-	-
158	159		SO	1.OG	WA	59	49	53	49	-	-	48	43	-	-
160	Dornstadt, Brucknerstr. 12	160	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	1,9	49	45	-	-
160		160	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	2,0	50	45	-	-
162		161	SW	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	47	-	-
162		161	SW	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	47	-	-
161		162	SO	EG	WA	59	49	56	52	-	2,1	48	44	-	-
161		162	SO	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,2	48	44	-	-
166	Dornstadt, Dieselstraße 10	163	SO	EG	GE	69	59	67	62	-	2,7	60	56	-	-
166		163	SO	1.OG	GE	69	59	67	63	-	3,4	61	57	-	-
165		164	NO	EG	GE	69	59	59	55	-	-	56	52	-	-
165		164	NO	1.OG	GE	69	59	59	55	-	-	56	52	-	-
163		165	S	EG	GE	69	59	68	63	-	4,0	61	56	-	-
163		165	S	1.OG	GE	69	59	69	64	-	4,8	63	58	-	-
167		166	SW	EG	GE	69	59	70	65	0,1	5,6	62	58	-	-
167		166	SW	1.OG	GE	69	59	70	66	0,6	6,1	63	59	-	-
164		167	W	EG	GE	69	59	64	59	-	-	57	52	-	-
164		167	W	1.OG	GE	69	59	64	60	-	0,4	58	53	-	-
169	Dornstadt, Dieselstraße 18	168	S	EG	GE	69	59	59	55	-	-	56	52	-	-
169		168	S	1.OG	GE	69	59	61	56	-	-	57	52	-	-
168		169	O	EG	GE	69	59	58	53	-	-	54	49	-	-
168		169	O	1.OG	GE	69	59	59	55	-	-	55	51	-	-
170	Dornstadt, Dieselstraße 19	170	SO	EG	GE	69	59	64	59	-	-	59	54	-	-
170		170	SO	1.OG	GE	69	59	64	60	-	0,4	59	55	-	-
171		171	SW	EG	GE	69	59	63	58	-	-	56	51	-	-
171		171	SW	1.OG	GE	69	59	63	59	-	-	56	52	-	-
172	Dornstadt, Dieselstraße 21	172	NO	EG	GE	69	59	58	53	-	-	56	51	-	-
172		172	NO	1.OG	GE	69	59	58	53	-	-	56	52	-	-
173		173	SO	EG	GE	69	59	65	60	-	0,8	58	53	-	-
173		173	SO	1.OG	GE	69	59	65	61	-	1,1	59	54	-	-
174		174	SW	EG	GE	69	59	63	59	-	-	54	50	-	-
174	174	SW	1.OG	GE	69	59	64	60	-	0,3	55	50	-	-	
175	Dornstadt, Dieselstraße 22	175	W	EG	GE	69	59	68	64	-	4,5	60	55	-	-
175		175	W	1.OG	GE	69	59	69	65	-	5,1	61	57	-	-
176		176	O	EG	GE	69	59	68	63	-	4,0	58	54	-	-
176		176	O	1.OG	GE	69	59	68	64	-	4,5	60	55	-	-
177		177	S	EG	GE	69	59	72	67	2,3	7,8	61	57	-	-
177		177	S	1.OG	GE	69	59	72	68	2,9	8,4	63	58	-	-
180	Dornstadt, Enzianweg 02	178	S	EG	WA	59	49	60	55	0,2	5,8	53	48	-	-
180		178	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,4	7,9	54	50	-	0,1
179		179	W	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	50	46	-	-
179		179	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	47	-	-
178		180	O	EG	WA	59	49	58	53	-	3,9	49	45	-	-



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)		Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
178	Dornstadt, Enzianweg 02	180	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,3	5,9	51	47	-	-
182	Dornstadt, Enzianweg 03	181	O	EG	WA	59	49	56	51	-	1,8	48	44	-	-
182		181	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,4	50	46	-	-
181		182	W	EG	WA	59	49	57	53	-	3,3	49	45	-	-
181		182	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,3	51	47	-	-
183		183	S	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	47	-	-
183		183	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,6	7,1	53	49	-	-
186	Dornstadt, Enzianweg 04	184	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	52	48	-	-
186		184	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,3	7,8	54	49	-	-
185		185	O	EG	WA	59	49	58	53	-	3,7	50	45	-	-
185		185	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	51	47	-	-
184		186	W	EG	WA	59	49	58	54	-	4,6	50	46	-	-
184		186	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	51	47	-	-
187	Dornstadt, Enzianweg 05	187	O	EG	WA	59	49	57	52	-	2,6	50	45	-	-
187		187	O	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	51	46	-	-
188		188	W	EG	WA	59	49	58	53	-	3,6	50	46	-	-
188		188	W	1.OG	WA	59	49	59	54	-	5,0	51	47	-	-
189		189	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,2	52	48	-	-
189		189	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,7	7,2	53	49	-	-
192	Dornstadt, Enzianweg 06	190	O	EG	WA	59	49	57	53	-	3,2	49	44	-	-
192		190	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,2	51	47	-	-
191		191	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	48	-	-
191		191	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,3	7,8	54	49	-	-
190		192	W	EG	WA	59	49	57	53	-	3,5	49	45	-	-
190		192	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	51	47	-	-
195	Dornstadt, Enzianweg 07	193	O	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	49	44	-	-
195		193	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,2	51	46	-	-
193		194	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	48	-	-
193		194	S	1.OG	WA	59	49	61	56	1,4	6,9	53	49	-	-
194		195	W	EG	WA	59	49	57	52	-	2,9	49	45	-	-
194		195	W	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,8	51	46	-	-
196	Dornstadt, Enzianweg 08	196	W	EG	WA	59	49	58	53	-	3,8	49	45	-	-
196		196	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	51	46	-	-
197		197	S	EG	WA	59	49	60	55	0,3	5,8	52	48	-	-
197		197	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,5	8,0	54	49	-	-
198		198	O	EG	WA	59	49	57	52	-	2,9	48	43	-	-
198		198	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,2	51	46	-	-
200	Dornstadt, Enzianweg 09	199	O	EG	WA	59	49	56	51	-	1,9	49	44	-	-
200		199	O	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,8	50	46	-	-
199		200	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	53	48	-	-
199		200	S	1.OG	WA	59	49	61	56	1,5	7,0	53	49	-	-
201		201	W	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	51	47	-	-
201		201	W	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	52	47	-	-
204	Dornstadt, Enzianweg 10	202	W	EG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	51	47	-	-
204		202	W	1.OG	WA	59	49	61	56	1,2	6,8	52	48	-	-
203		203	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	52	48	-	-
203		203	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,5	8,1	54	50	-	0,1
202		204	O	EG	WA	59	49	57	53	-	3,3	49	44	-	-
202		204	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,3	51	46	-	-
205	Dornstadt, Enzianweg 11	205	W	EG	WA	59	49	59	54	-	4,6	51	46	-	-
205		205	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	51	47	-	-
206		206	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	53	48	-	-
206		206	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,6	7,2	54	49	-	-
207		207	O	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	50	45	-	-
207		207	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,2	51	46	-	-
209	Dornstadt, Enzianweg 12	208	O	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	50	46	-	-
209		208	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,2	51	47	-	-
208		209	S	EG	WA	59	49	59	54	-	4,8	52	48	-	-
208		209	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,3	7,8	54	49	-	-
210		210	W	EG	WA	59	49	58	54	-	4,4	51	46	-	-
210		210	W	1.OG	WA	59	49	61	56	1,1	6,6	52	48	-	-
213	Dornstadt, Enzianweg 13	211	O	EG	WA	59	49	55	50	-	0,8	49	44	-	-
213		211	O	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,3	50	46	-	-
211		212	S	EG	WA	59	49	57	53	-	3,5	51	47	-	-
211		212	S	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	53	48	-	-
212		213	W	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	49	45	-	-
212		213	W	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,7	50	46	-	-
214	Dornstadt, Gartenstr. 04	214	SW	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	51	47	-	-
214		214	SW	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,6	52	48	-	-
216		215	SW	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	47	-	-
216		215	SW	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	48	-	-
215		216	NW	EG	WA	59	49	54	50	-	0,5	48	44	-	-
215		216	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	1,7	49	45	-	-
217		217	NW	EG	WA	59	49	54	50	-	0,3	49	45	-	-
217		217	NW	1.OG	WA	59	49	54	50	-	0,5	49	45	-	-
218		218	SO	EG	WA	59	49	54	50	-	0,3	47	43	-	-
218		218	SO	1.OG	WA	59	49	57	52	-	2,8	49	44	-	-
219		219	SO	EG	WA	59	49	58	54	-	4,2	51	46	-	-



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Hausfront HR	Stockwerk	Nutzung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)		Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
219	Dornstadt, Gartenstr. 04	219	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,6	51	47	-	-
221	Dornstadt, Gartenstr. 06	220	SO	EG	WA	59	49	56	51	-	1,9	49	45	-	-
221		220	SO	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,9	50	46	-	-
222		221	SW	EG	WA	59	49	58	53	-	3,6	51	47	-	-
222		221	SW	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,9	52	48	-	-
220		222	NW	EG	WA	59	49	54	50	-	0,5	48	44	-	-
220		222	NW	1.OG	WA	59	49	55	51	-	1,4	49	45	-	-
223	Dornstadt, Gartenstr. 08	223	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	1,7	50	45	-	-
223		223	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	2,0	50	46	-	-
225		224	SW	EG	WA	59	49	59	54	-	4,8	52	48	-	-
225		224	SW	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,2	53	48	-	-
224		225	SO	EG	WA	59	49	56	51	-	1,6	49	45	-	-
224		225	SO	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,8	50	46	-	-
228	Dornstadt, Gartenstr. 10	226	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	1,9	50	45	-	-
228		226	NW	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,2	50	46	-	-
227		227	SW	EG	WA	59	49	58	54	-	4,5	52	47	-	-
227		227	SW	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,5	53	48	-	-
226		228	SO	EG	WA	59	49	57	52	-	2,8	50	45	-	-
226		228	SO	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,1	51	46	-	-
229	Dornstadt, Gartenstr. 12	229	NW	EG	WA	59	49	55	50	-	0,8	48	44	-	-
229		229	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	1,9	50	45	-	-
231		230	SO	EG	WA	59	49	57	52	-	2,7	50	45	-	-
231		230	SO	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,8	51	46	-	-
230		231	SW	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	52	47	-	-
230		231	SW	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,4	53	48	-	-
234	Dornstadt, Gartenstr. 14	232	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	1,9	49	44	-	-
234		232	NW	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,5	51	46	-	-
233		233	SW	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	47	-	-
233		233	SW	1.OG	WA	59	49	60	55	0,3	5,8	53	49	-	-
232		234	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	47	-	-
232		234	SW	1.OG	WA	59	49	60	56	0,5	6,1	53	48	-	-
237	Dornstadt, Gartenstr. 16	235	SO	EG	WA	59	49	57	53	-	3,1	51	46	-	-
237		235	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	52	47	-	-
235		236	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,7	50	45	-	-
235		236	NW	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,1	51	46	-	-
236		237	SW	EG	WA	59	49	58	54	-	4,3	51	47	-	-
236		237	SW	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	53	48	-	-
239	Dornstadt, Gartenstr. 18	238	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,9	51	46	-	-
239		238	NW	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,4	51	47	-	-
238		239	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,3	53	48	-	-
238		239	SW	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	53	49	-	-
240		240	SO	EG	WA	59	49	57	53	-	3,3	51	46	-	-
240		240	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,8	52	48	-	-
242	Dornstadt, Gartenstr. 20	241	SO	EG	WA	59	49	58	54	-	4,1	52	47	-	-
242		241	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,6	52	48	-	-
241		242	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,7	51	46	-	-
241		242	NW	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,2	51	47	-	-
243		243	SW	EG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	53	48	-	-
243		243	SW	1.OG	WA	59	49	60	55	0,5	6,0	53	49	-	-
246	Dornstadt, Gartenstr. 22	244	SO	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	52	47	-	-
246		244	SO	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,5	52	47	-	-
245		245	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,3	53	48	-	-
245		245	SW	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	53	49	-	-
244		246	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,9	50	45	-	-
244		246	NW	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	47	-	-
247	Dornstadt, Gartenstr. 24	247	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,9	50	46	-	-
247		247	NW	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,6	51	46	-	-
248		248	SO	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	52	47	-	-
248		248	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,9	52	47	-	-
249		249	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	53	48	-	-
249		249	SW	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	53	49	-	-
250	Dornstadt, Gartenstr. 43	250	NW	EG	WA	59	49	57	53	-	3,3	48	44	-	-
250		250	NW	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	50	46	-	-
252		251	SO	EG	WA	59	49	59	54	-	4,8	49	45	-	-
252		251	SO	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,2	51	47	-	-
251		252	SW	EG	WA	59	49	61	57	1,5	7,1	53	49	-	-
251		252	SW	1.OG	WA	59	49	61	57	1,8	7,3	54	49	-	-
255	Dornstadt, Gartenstr. 45	253	SO	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	49	45	-	-
255		253	SO	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	51	47	-	-
254		254	SW	EG	WA	59	49	61	57	1,9	7,4	53	49	-	-
254		254	SW	1.OG	WA	59	49	62	57	2,1	7,6	54	49	-	-
253		255	NW	EG	WA	59	49	58	54	-	4,1	51	46	-	-
253		255	NW	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,9	52	47	-	-
257	Dornstadt, Gartenstr. 47	256	S	EG	WA	59	49	62	57	2,1	7,6	54	49	-	-
257		256	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,3	7,9	54	50	-	0,3
256		257	O	EG	WA	59	49	60	55	0,3	5,9	50	46	-	-
256		257	O	1.OG	WA	59	49	60	56	1,0	6,6	52	47	-	-
258		258	W	EG	WA	59	49	58	54	-	4,3	52	47	-	-



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort- name	IP- Nr.	Haus- front HR	Stock- werk	Nutz- ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. S8-S6 S9-S7 in dB(A)		Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. S12-S6 S13-S7 in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
258	Dornstadt, Gartenstr. 47	258	W	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	52	48	-	-
260	Dornstadt, Gartenstr. 49	259	W	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	52	47	-	-
260		259	W	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	53	48	-	-
259		260	S	EG	WA	59	49	62	57	2,1	7,6	54	49	-	-
259		260	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,3	7,9	54	50	-	0,2
261		261	O	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	51	46	-	-
261		261	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,5	6,0	52	47	-	-
262	Dornstadt, Gartenstr. 53	262	O	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	51	46	-	-
262		262	O	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	52	47	-	-
263		263	S	EG	WA	59	49	62	57	2,2	7,7	54	49	-	-
263		263	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,4	8,0	54	50	-	0,3
264		264	W	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	51	47	-	-
264		264	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,3	5,9	53	48	-	-
266	Dornstadt, Gartenstr. 55	265	W	EG	WA	59	49	58	54	-	4,6	50	46	-	-
266		265	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	52	47	-	-
267		266	O	EG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	51	47	-	-
267		266	O	1.OG	WA	59	49	60	56	0,7	6,3	52	48	-	-
265		267	S	EG	WA	59	49	62	57	2,3	7,8	54	49	-	-
265		267	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,5	8,0	54	50	-	0,4
269	Dornstadt, Gartenstr. 57	268	O	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	50	45	-	-
269		268	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,5	6,0	51	47	-	-
270		269	S	EG	WA	59	49	62	57	2,2	7,7	54	49	-	-
270		269	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,5	8,0	54	50	-	0,2
268		270	W	EG	WA	59	49	58	53	-	3,8	49	45	-	-
268		270	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,5	51	47	-	-
272	Dornstadt, Gartenstr. 59	271	W	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	51	46	-	-
272		271	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	52	47	-	-
271		272	O	EG	WA	59	49	59	55	-	5,3	51	46	-	-
271		272	O	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	52	47	-	-
273		273	S	EG	WA	59	49	62	57	2,4	7,9	54	49	-	-
273		273	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,6	8,1	54	50	-	0,4
279	Dornstadt, Gartenstr. 63	274	S	EG	WA	59	49	62	58	2,5	8,1	54	50	-	0,2
279		274	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,7	8,2	55	50	-	0,6
278		275	O	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	51	47	-	-
278		275	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	52	48	-	-
276	Dornstadt, Gartenstr. 61	276	W	EG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	52	47	-	-
276		276	W	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	52	48	-	-
274		277	O	EG	WA	59	49	60	56	0,9	6,4	52	47	-	-
274		277	O	1.OG	WA	59	49	61	56	1,2	6,7	53	48	-	-
277	Dornstadt, Gartenstr. 63	278	W	EG	WA	59	49	58	54	-	4,3	49	45	-	-
277		278	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	51	47	-	-
275	Dornstadt, Gartenstr. 61	279	S	EG	WA	59	49	62	57	2,5	8,0	54	50	-	0,2
275		279	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,7	8,2	54	50	-	0,6
280	Dornstadt, Gartenstr. 65	280	W	EG	WA	59	49	59	54	-	4,9	50	46	-	-
280		280	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	52	47	-	-
281		281	S	EG	WA	59	49	62	57	2,4	7,9	54	50	-	0,1
281		281	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,6	8,1	54	50	-	0,5
282		282	O	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	51	47	-	-
282		282	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	52	48	-	-
284	Dornstadt, Gartenstr. 67	283	S	EG	WA	59	49	62	57	2,4	7,9	54	49	-	-
284		283	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,6	8,2	54	50	-	0,5
285		284	W	EG	WA	59	49	59	54	-	4,8	49	44	-	-
285		284	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	51	46	-	-
283		285	O	EG	WA	59	49	59	54	-	4,7	50	46	-	-
283		285	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	52	47	-	-
288	Dornstadt, Gartenstr. 69	286	O	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	47	-	-
288		286	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,5	52	48	-	-
287		287	S	EG	WA	59	49	62	57	2,5	8,0	54	50	-	0,3
287		287	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,6	8,1	55	50	-	0,7
286		288	W	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	51	46	-	-
286		288	W	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	52	47	-	-
291	Dornstadt, Gartenstr. 71	289	O	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	51	47	-	-
291		289	O	1.OG	WA	59	49	60	56	0,5	6,1	53	48	-	-
290		290	S	EG	WA	59	49	62	57	2,4	7,9	54	50	-	0,3
290		290	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,6	8,1	55	50	-	0,7
289		291	W	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	49	45	-	-
289		291	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	51	46	-	-
293	Dornstadt, Gartenstr. 73	292	O	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	48	-	-
293		292	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	6,0	53	48	-	-
292		293	S	EG	WA	59	49	62	57	2,4	7,9	54	50	-	0,4
292		293	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,6	8,1	55	50	-	0,8
294		294	W	EG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	51	46	-	-
294		294	W	1.OG	WA	59	49	60	56	0,9	6,4	52	47	-	-
295	Dornstadt, Gewanne Bergle, unbebaut	295		(0,3 m)	WA	59	49	61	57	1,7	7,2	55	50	-	0,8
295		295		(3,1 m)	WA	59	49	62	57	2,1	7,7	55	51	-	1,3
296	Dornstadt, Gewanne Hahnenweide, unbebaut	296		(0,5 m)	WA	59	49	61	57	1,7	7,2	53	49	-	-
296		296		(3,3 m)	WA	59	49	61	57	1,8	7,3	53	49	-	-
296		296		(6,1 m)	WA	59	49	61	57	1,9	7,4	53	49	-	-



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen		IGW-Überschr.		mit Lärmschutzmaßnahmen		IGW-Überschr.				
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	S8-S6	S9-S7	Tag	Nacht	S12-S6	S13-S7			
1	2	3	4	5	6	in dB(A)	7	in dB(A)	10	in dB(A)	11	12	in dB(A)	13	14	in dB(A)	15	16
298	Dornstadt, Griesweg 32	297	W	EG	WA	59	49	55	51	-	1,3	48	43	-	-	-	-	-
298		297	W	1.OG	WA	59	49	58	53	-	4,0	50	46	-	-	-	-	-
297		298	O	EG	WA	59	49	57	52	-	2,7	49	45	-	-	-	-	-
297		298	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,2	50	46	-	-	-	-	-
299		299	S	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	51	47	-	-	-	-	-
299	299	S	1.OG	WA	59	49	61	56	1,4	7,0	53	48	-	-	-	-	-	
300	Dornstadt, Griesweg 34	300	O	EG	WA	59	49	57	52	-	3,0	49	45	-	-	-	-	-
300		300	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,4	51	46	-	-	-	-	-
301		301	S	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	47	-	-	-	-	-
301		301	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,9	7,5	53	49	-	-	-	-	-
302		302	W	EG	WA	59	49	58	53	-	3,9	51	46	-	-	-	-	-
302	302	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,4	52	47	-	-	-	-	-	
303	Dornstadt, Griesweg 35	303	O	EG	WA	59	49	56	52	-	2,1	50	45	-	-	-	-	-
303		303	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,4	51	46	-	-	-	-	-
305		304	S	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	52	48	-	-	-	-	-
305		304	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,6	7,1	53	49	-	-	-	-	-
304		305	W	EG	WA	59	49	58	53	-	3,8	50	46	-	-	-	-	-
304	305	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,2	51	47	-	-	-	-	-	
308	Dornstadt, Griesweg 36	306	O	EG	WA	59	49	58	54	-	4,1	50	45	-	-	-	-	-
308		306	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,1	51	47	-	-	-	-	-
306		307	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	52	48	-	-	-	-	-
306		307	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,1	7,7	54	49	-	-	-	-	-
307		308	W	EG	WA	59	49	59	54	-	4,9	52	47	-	-	-	-	-
307	308	W	1.OG	WA	59	49	60	56	0,8	6,3	52	48	-	-	-	-	-	
309	Dornstadt, Griesweg 38	309	O	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	51	47	-	-	-	-	-
309		309	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,3	5,8	52	47	-	-	-	-	-
310		310	S	EG	WA	59	49	62	57	2,1	7,6	54	49	-	-	-	-	-
310		310	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,3	7,9	54	50	-	-	-	-	0,2
311		311	W	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	51	46	-	-	-	-	-
311	311	W	1.OG	WA	59	49	60	56	1,0	6,5	52	48	-	-	-	-	-	
312	Dornstadt, Händelweg 3	312	NW	EG	WA	59	49	55	51	-	1,3	48	44	-	-	-	-	-
312		312	NW	1.OG	WA	59	49	56	51	-	1,9	49	45	-	-	-	-	-
314		313	SO	EG	WA	59	49	56	52	-	2,3	47	43	-	-	-	-	-
314		313	SO	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,5	48	43	-	-	-	-	-
313		314	SW	EG	WA	59	49	59	54	-	4,9	51	47	-	-	-	-	-
313	314	SW	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	47	-	-	-	-	-	
315	Dornstadt, Händelweg 8	315	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	1,6	48	44	-	-	-	-	-
315		315	NW	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,4	50	45	-	-	-	-	-
316		316	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,6	52	47	-	-	-	-	-
316		316	SW	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	52	48	-	-	-	-	-
317		317	SO	EG	WA	59	49	58	53	-	3,6	49	44	-	-	-	-	-
317	317	SO	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,6	49	44	-	-	-	-	-	
320	Dornstadt, Im Mittelbühl 44	318	NO	EG	WA	59	49	49	44	-	-	45	40	-	-	-	-	
320		318	NO	1.OG	WA	59	49	49	44	-	-	45	40	-	-	-	-	
318		319	SW	EG	WA	59	49	55	50	-	1,0	48	43	-	-	-	-	
318		319	SW	1.OG	WA	59	49	55	51	-	1,3	48	44	-	-	-	-	
319		320	SO	EG	WA	59	49	55	50	-	0,9	48	43	-	-	-	-	
319	320	SO	1.OG	WA	59	49	55	51	-	1,1	48	44	-	-	-	-		
321	Dornstadt, Krokusweg 2	321	SO	EG	WA	59	49	58	53	-	3,8	50	46	-	-	-	-	
321		321	SO	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	52	47	-	-	-	-	
323		322	NW	EG	WA	59	49	56	51	-	2,0	50	46	-	-	-	-	
323		322	NW	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,4	50	46	-	-	-	-	
322		323	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	53	48	-	-	-	-	
322	323	SW	1.OG	WA	59	49	61	56	1,3	6,9	53	49	-	-	-	-		
324	Dornstadt, Krokusweg 3	324	O	EG	WA	59	49	57	53	-	3,2	49	45	-	-	-	-	
324		324	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,3	51	46	-	-	-	-	
325		325	S	EG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	53	48	-	-	-	-	
325		325	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,6	7,2	54	49	-	-	-	-	
326		326	W	EG	WA	59	49	56	52	-	2,2	49	44	-	-	-	-	
326	326	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,5	51	46	-	-	-	-		
329	Dornstadt, Krokusweg 4	327	SO	EG	WA	59	49	57	53	-	3,1	49	44	-	-	-	-	
329		327	SO	1.OG	WA	59	49	60	55	0,5	6,0	51	46	-	-	-	-	
328		328	SW	EG	WA	59	49	60	55	0,1	5,7	52	48	-	-	-	-	
328		328	SW	1.OG	WA	59	49	61	57	2,0	7,6	54	49	-	-	-	-	
327		329	NW	EG	WA	59	49	56	52	-	2,3	49	44	-	-	-	-	
327	329	NW	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	50	46	-	-	-	-		
331	Dornstadt, Krokusweg 5	330	S	EG	WA	59	49	58	54	-	4,5	51	46	-	-	-	-	
331		330	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,7	7,2	53	48	-	-	-		
330		331	W	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	49	45	-	-	-	-	
330		331	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,1	51	46	-	-	-	-	
332		332	O	EG	WA	59	49	56	51	-	1,6	49	44	-	-	-	-	
332	332	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,4	50	46	-	-	-	-		
333	Dornstadt, Krokusweg 6	333	S	EG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	53	48	-	-	-	-	
333		333	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,3	7,8	54	49	-	-	-		
334		334	W	EG	WA	59	49	57	52	-	2,8	50	46	-	-	-	-	
334		334	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,3	52	47	-	-	-		
335		335	O	EG	WA	59	49	57	53	-	3,6	49	45	-	-	-	-	
335	335	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	51	47	-	-	-	-		



BAB A8 Karlsruhe - München

Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West

Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel		IGW-Überschr.		Pegel		IGW-Überschr.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
338	Dornstadt, Krokusweg 8	336	O	EG	WA	59	49	57	53	-	3,5	50	45	-	-
338		336	O	1.OG	WA	59	49	60	55	0,5	6,0	51	47	-	-
337		337	S	EG	WA	59	49	60	56	1,0	6,6	53	48	-	-
337		337	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,5	8,0	54	49	-	-
336		338	W	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	51	47	-	-
336		338	W	1.OG	WA	59	49	60	56	0,7	6,2	52	48	-	-
341	Dornstadt, Lerchenbergstr. 02	339	O	EG	MI	64	54	58	54	-	-	51	47	-	-
341		339	O	1.OG	MI	64	54	59	54	-	-	52	47	-	-
339		340	S	EG	MI	64	54	59	54	-	-	52	48	-	-
339		340	S	1.OG	MI	64	54	61	56	-	1,6	53	49	-	-
340		341	W	EG	MI	64	54	55	50	-	-	49	44	-	-
340		341	W	1.OG	MI	64	54	58	54	-	-	50	46	-	-
343	Dornstadt, Lerchenbergstr. 04	342	W	EG	MI	64	54	54	49	-	-	48	43	-	-
343		342	W	1.OG	MI	64	54	57	52	-	-	50	45	-	-
342		343	O	EG	MI	64	54	58	53	-	-	51	46	-	-
342		343	O	1.OG	MI	64	54	58	54	-	-	51	47	-	-
345	Dornstadt, Lerchenbergstr. 06	344	O	EG	MI	64	54	57	53	-	-	50	46	-	-
345		344	O	1.OG	MI	64	54	58	53	-	-	51	47	-	-
344		345	W	EG	MI	64	54	54	50	-	-	47	43	-	-
344		345	W	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	49	45	-	-
347	Dornstadt, Lerchenbergstr. 08	346	W	EG	MI	64	54	53	49	-	-	47	43	-	-
347		346	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	49	45	-	-
346		347	O	EG	MI	64	54	57	53	-	-	50	46	-	-
346		347	O	1.OG	MI	64	54	58	53	-	-	51	47	-	-
348	Dornstadt, Lerchenbergstr. 10	348	O	EG	MI	64	54	57	53	-	-	50	46	-	-
348		348	O	1.OG	MI	64	54	58	53	-	-	51	47	-	-
349		349	W	EG	MI	64	54	55	50	-	-	48	44	-	-
349		349	W	1.OG	MI	64	54	57	52	-	-	50	45	-	-
351	Dornstadt, Lilienweg 01	350	SO	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	51	47	-	-
350		351	SW	EG	WA	59	49	60	56	0,7	6,2	53	48	-	-
352	Dornstadt, Lilienweg 02	352	SO	EG	WA	59	49	59	55	-	5,3	50	45	-	-
352		352	SO	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	51	47	-	-
353		353	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,7	51	46	-	-
353		353	NW	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,1	51	46	-	-
354		354	SW	EG	WA	59	49	61	56	1,5	7,0	53	49	-	-
354		354	SW	1.OG	WA	59	49	61	57	1,7	7,2	53	49	-	-
355	Dornstadt, Lilienweg 03	355	SW	EG	WA	59	49	60	55	0,5	6,0	53	48	-	-
356	Dornstadt, Lilienweg 05	356	NW	EG	WA	59	49	57	52	-	2,8	49	45	-	-
357		357	SW	EG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	52	48	-	-
358	Dornstadt, Lilienweg 06	358	NW	EG	WA	59	49	55	50	-	1,0	49	45	-	-
358		358	NW	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,2	50	46	-	-
360		359	SW	EG	WA	59	49	58	54	-	4,5	51	47	-	-
360		359	SW	1.OG	WA	59	49	60	56	0,9	6,4	52	48	-	-
359		360	SO	EG	WA	59	49	57	52	-	2,6	49	44	-	-
359		360	SO	1.OG	WA	59	49	59	54	-	5,0	51	46	-	-
361	Dornstadt, Lilienweg 07	361	SW	EG	WA	59	49	60	56	0,7	6,2	53	48	-	-
362	Dornstadt, Lilienweg 09	362	SW	EG	WA	59	49	60	56	0,7	6,2	52	48	-	-
363	Dornstadt, Lilienweg 13	363	SW	EG	WA	59	49	59	54	-	5,0	51	47	-	-
364	Dornstadt, Lilienweg 15	364	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,2	52	47	-	-
366	Dornstadt, Lilienweg 17	365	SW	EG	WA	59	49	59	55	-	5,3	52	48	-	-
365		366	NW	EG	WA	59	49	55	51	-	1,5	48	43	-	-
367	Dornstadt, Lilienweg 9	367	SW	EG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	46	-	-
369	Dornstadt, Lisztweg 08	368	S	EG	WA	59	49	56	52	-	2,5	50	46	-	-
369		368	S	1.OG	WA	59	49	57	52	-	2,7	50	46	-	-
368		369	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	47	42	-	-
368		369	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	47	43	-	-
371	Dornstadt, Lisztweg 10	370	S	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	50	46	-	-
371		370	S	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,5	50	46	-	-
370		371	O	EG	WA	59	49	52	48	-	-	47	42	-	-
370		371	O	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	47	42	-	-
372	Dornstadt, Lupinenweg 01	372	S	EG	WA	59	49	61	56	1,1	6,7	53	49	-	-
372		372	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,4	8,0	54	50	-	0,3
373		373	O	EG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	47	-	-
373		373	O	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	52	48	-	-
374		374	SO	EG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	52	48	-	-
374		374	SO	1.OG	WA	59	49	61	57	1,7	7,2	53	49	-	-
375	Dornstadt, Lupinenweg 03	375	S	EG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	53	49	-	-
375		375	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,5	8,1	54	50	-	0,2
376	Dornstadt, Lupinenweg 05	376	W	EG	WA	59	49	56	51	-	1,9	47	42	-	-
376		376	W	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,9	50	45	-	-
377		377	S	EG	WA	59	49	60	56	0,7	6,3	52	48	-	-
377		377	S	1.OG	WA	59	49	62	58	2,5	8,1	54	49	-	-
378	Dornstadt, Lupinenweg 07	378	O	EG	WA	59	49	55	51	-	1,6	47	42	-	-
378		378	O	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,3	50	46	-	-
380		379	W	EG	WA	59	49	58	53	-	4,0	49	45	-	-
380		379	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	51	47	-	-
379		380	S	EG	WA	59	49	60	55	0,3	5,9	53	48	-	-
379		380	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,1	7,7	54	50	-	0,1



Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel		IGW-Überschr.		Pegel		IGW-Überschr.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
383	Dornstadt, Lupinenweg 09	381	O	EG	WA	59	49	57	53	-	3,1	49	45	-	-
383		381	O	1.OG	WA	59	49	59	54	-	4,7	51	47	-	-
382		382	S	EG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	52	48	-	-
382		382	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,1	7,6	54	49	-	-
381		383	W	EG	WA	59	49	56	52	-	2,4	48	43	-	-
381		383	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,3	50	46	-	-
384	Dornstadt, Lupinenweg 11	384	W	EG	WA	59	49	57	53	-	3,5	50	45	-	-
384		384	W	1.OG	WA	59	49	60	55	0,1	5,6	51	47	-	-
386		385	O	EG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	46	-	-
386		385	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	47	-	-
385		386	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,3	53	48	-	-
385		386	S	1.OG	WA	59	49	62	57	2,1	7,6	54	49	-	-
387	Dornstadt, Lupinenweg 12	387	W	EG	WA	59	49	56	52	-	2,2	49	45	-	-
387		387	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,5	51	46	-	-
388		388	S	EG	WA	59	49	57	53	-	3,5	52	47	-	-
388		388	S	1.OG	WA	59	49	60	56	0,9	6,4	53	49	-	-
389		389	O	EG	WA	59	49	53	49	-	-	48	43	-	-
389		389	O	1.OG	WA	59	49	57	52	-	2,9	50	46	-	-
392	Dornstadt, Lupinenweg 13	390	O	EG	WA	59	49	57	53	-	3,3	49	45	-	-
392		390	O	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,4	51	47	-	-
391		391	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	52	48	-	-
391		391	S	1.OG	WA	59	49	61	57	1,9	7,5	54	49	-	-
390		392	W	EG	WA	59	49	58	53	-	3,8	50	46	-	-
390		392	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,3	51	47	-	-
394	Dornstadt, Lupinenweg 14	393	O	EG	WA	59	49	53	49	-	-	46	41	-	-
394		393	O	1.OG	WA	59	49	57	52	-	3,0	50	45	-	-
393		394	S	EG	WA	59	49	58	54	-	4,4	52	47	-	-
393		394	S	1.OG	WA	59	49	61	56	1,1	6,6	53	49	-	-
395		395	W	EG	WA	59	49	56	52	-	2,1	48	44	-	-
395		395	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,5	50	46	-	-
398	Dornstadt, Lupinenweg 16	396	W	EG	WA	59	49	56	52	-	2,5	49	44	-	-
398		396	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,5	50	46	-	-
396		397	S	EG	WA	59	49	58	54	-	4,5	52	48	-	-
396		397	S	1.OG	WA	59	49	61	56	1,1	6,6	53	49	-	-
397		398	O	EG	WA	59	49	56	51	-	1,6	50	45	-	-
397		398	O	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	46	-	-
401	Dornstadt, Lupinenweg 18	399	O	EG	WA	59	49	55	51	-	1,1	48	44	-	-
401		399	O	1.OG	WA	59	49	57	53	-	3,4	50	46	-	-
400		400	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,1	52	48	-	-
400		400	S	1.OG	WA	59	49	61	56	1,5	7,0	53	49	-	-
399		401	W	EG	WA	59	49	57	52	-	2,9	49	45	-	-
399		401	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,5	50	46	-	-
404	Dornstadt, Malvenweg 11	402	W	EG	WA	59	49	56	51	-	2,0	48	43	-	-
404		402	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,5	50	45	-	-
403		403	S	EG	WA	59	49	57	53	-	3,1	51	46	-	-
403		403	S	1.OG	WA	59	49	60	55	0,2	5,7	53	48	-	-
402		404	O	EG	WA	59	49	53	49	-	-	48	43	-	-
402		404	O	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,3	50	45	-	-
405	Dornstadt, Malvenweg 13	405	W	EG	WA	59	49	56	51	-	1,9	48	44	-	-
405		405	W	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,4	50	46	-	-
406		406	S	EG	WA	59	49	57	53	-	3,3	51	47	-	-
406		406	S	1.OG	WA	59	49	60	55	0,4	5,9	53	48	-	-
407		407	O	EG	WA	59	49	55	50	-	0,7	49	45	-	-
407		407	O	1.OG	WA	59	49	57	52	-	2,9	50	46	-	-
408	Dornstadt, Malvenweg 15	408	W	EG	WA	59	49	55	50	-	1,0	47	42	-	-
408		408	W	1.OG	WA	59	49	58	53	-	4,0	49	45	-	-
409		409	S	EG	WA	59	49	57	53	-	3,5	51	47	-	-
409		409	S	1.OG	WA	59	49	60	56	0,6	6,1	53	48	-	-
410		410	O	EG	WA	59	49	54	50	-	0,1	48	43	-	-
410		410	O	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,5	50	45	-	-
411	Dornstadt, Malvenweg 17	411	O	EG	WA	59	49	53	49	-	-	48	44	-	-
411		411	O	1.OG	WA	59	49	56	52	-	2,4	50	45	-	-
413		412	SO	EG	WA	59	49	56	52	-	2,2	49	45	-	-
413		412	SO	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,3	51	46	-	-
412		413	W	EG	WA	59	49	57	52	-	2,6	50	45	-	-
412		413	W	1.OG	WA	59	49	59	55	-	5,5	51	47	-	-
414	Dornstadt, Max-Reger-Straße 21	414	W	EG	WA	59	49	57	53	-	3,5	51	46	-	-
414		414	W	1.OG	WA	59	49	58	53	-	3,6	51	46	-	-
417	Dornstadt, Sibeliusstr. 18	415	W	EG	WA	59	49	59	55	-	5,5	51	47	-	-
416		416	S	EG	WA	59	49	59	55	-	5,4	50	45	-	-
415		417	O	EG	WA	59	49	54	50	-	0,3	48	43	-	-
418	Dornstadt, Tulpenweg 2	418	SO	EG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	46	-	-
418		418	SO	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,4	51	47	-	-
419		419	NW	EG	WA	59	49	55	50	-	0,8	49	45	-	-
419		419	NW	1.OG	WA	59	49	55	50	-	0,7	50	45	-	-
420		420	SW	EG	WA	59	49	58	53	-	3,7	51	47	-	-
420		420	SW	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,2	52	47	-	-
422	Dornstadt, Tulpenweg 4	421	NW	EG	WA	59	49	55	50	-	0,9	49	45	-	-



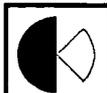
BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Pegel		IGW-Überschr.		Pegel		IGW-Überschr.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
422	Dornstadt, Tulpenweg 4	421	NW	1.OG	WA	59	49	55	50	-	0,9	50	45	-	-
421		422	SO	EG	WA	59	49	58	53	-	3,6	50	46	-	-
421		422	SO	1.OG	WA	59	49	58	54	-	4,2	51	47	-	-
536	gewerbl. Halle	423		(2,0 m)	GE	69	59	69	64	-	4,8	65	61	-	1,4
536		423		(4,8 m)	GE	69	59	70	65	0,1	5,7	67	63	-	3,1
535		424		(2,0 m)	GE	69	59	68	64	-	4,1	66	62	-	2,5
535		424		(4,8 m)	GE	69	59	68	64	-	4,5	67	63	-	3,5
537		425		(2,0 m)	GE	69	59	65	61	-	1,2	62	57	-	-
537		425		(4,8 m)	GE	69	59	65	61	-	1,4	63	58	-	-
538		426		(2,0 m)	GE	69	59	72	68	2,8	8,4	62	58	-	-
538		426		(4,8 m)	GE	69	59	73	69	3,7	9,3	64	60	-	0,1
539		427		(2,0 m)	GE	69	59	65	61	-	1,3	61	57	-	-
539		427		(4,8 m)	GE	69	59	65	61	-	1,5	62	58	-	-
423	Kaserne 1	428		(0,5 m)	MI	64	54	64	59	-	4,8	62	57	-	2,9
423		428		(3,3 m)	MI	64	54	64	60	-	5,2	62	58	-	3,2
423		428		(6,1 m)	MI	64	54	64	60	-	5,5	62	58	-	3,5
424	Kaserne 2	429		(0,5 m)	MI	64	54	57	52	-	-	55	51	-	-
424		429		(3,3 m)	MI	64	54	59	54	-	-	57	53	-	-
424		429		(6,1 m)	MI	64	54	60	56	-	1,3	58	54	-	-
442	Merklingen, Widderstall 02	432	O	EG	AU	64	54	58	53	-	-	55	51	-	-
442		432	O	1.OG	AU	64	54	60	56	-	1,1	56	51	-	-
441		433	S	EG	AU	64	54	60	56	-	1,3	56	51	-	-
441		433	S	1.OG	AU	64	54	62	58	-	3,3	57	52	-	-
440		434	W	EG	AU	64	54	56	52	-	-	52	47	-	-
440		434	W	1.OG	AU	64	54	60	55	-	0,6	54	49	-	-
443	Merklingen, Widderstall 03	435	O	EG	AU	64	54	60	56	-	1,1	53	49	-	-
443		435	O	1.OG	AU	64	54	62	57	-	2,9	57	52	-	-
444		436	S	EG	AU	64	54	63	59	-	4,5	57	53	-	-
444		436	S	1.OG	AU	64	54	65	60	0,2	5,7	59	54	-	-
446	Merklingen, Widderstall 05	437	W	EG	AU	64	54	63	59	-	4,2	55	51	-	-
446		437	W	1.OG	AU	64	54	64	59	-	4,7	57	52	-	-
445		438	O	EG	AU	64	54	62	58	-	3,2	57	52	-	-
445		438	O	1.OG	AU	64	54	63	58	-	3,7	57	53	-	-
447		439	S	EG	AU	64	54	65	61	0,8	6,3	58	54	-	-
447		439	S	1.OG	AU	64	54	66	61	1,2	6,7	59	55	-	0,2
448	Merklingen, Widderstall 06	440	O	EG	AU	64	54	56	52	-	-	54	49	-	-
448		440	O	1.OG	AU	64	54	59	55	-	0,1	55	51	-	-
449		441	S	EG	AU	64	54	62	58	-	3,1	56	51	-	-
449		441	S	1.OG	AU	64	54	63	59	-	4,4	57	52	-	-
450	Merklingen, Widderstall 07	442	S	EG	AU	64	54	64	59	-	4,9	57	52	-	-
450		442	S	1.OG	AU	64	54	64	60	-	5,5	58	53	-	-
451	Merklingen, Widderstall 08	443	W	EG	AU	64	54	62	57	-	2,8	54	50	-	-
451		443	W	1.OG	AU	64	54	62	58	-	3,4	55	51	-	-
452		444	S	EG	AU	64	54	64	60	-	5,5	58	53	-	-
452		444	S	1.OG	AU	64	54	65	60	0,4	5,9	58	54	-	-
453		445	O	EG	AU	64	54	63	58	-	3,7	57	52	-	-
453		445	O	1.OG	AU	64	54	63	59	-	4,4	58	53	-	-
455	Merklingen, Widderstall 09	446	O	EG	AU	64	54	61	57	-	2,3	56	51	-	-
455		446	O	1.OG	AU	64	54	61	57	-	2,5	56	52	-	-
454		447	S	EG	AU	64	54	65	60	0,2	5,7	58	54	-	-
454		447	S	1.OG	AU	64	54	65	61	0,6	6,1	59	54	-	-
457	Merklingen, Widderstall 10	448	S	EG	AU	64	54	65	60	0,5	6,0	58	54	-	-
457		448	S	1.OG	AU	64	54	65	61	0,8	6,3	59	55	-	0,2
456		449	W	EG	AU	64	54	62	58	-	3,5	56	51	-	-
456		449	W	1.OG	AU	64	54	63	58	-	3,8	56	52	-	-
460	Merklingen, Widderstall 12	450	O	EG	AU	64	54	56	52	-	-	51	47	-	-
460		450	O	1.OG	AU	64	54	56	52	-	-	51	47	-	-
459		451	S	EG	AU	64	54	61	57	-	2,5	55	50	-	-
459		451	S	1.OG	AU	64	54	62	57	-	2,7	55	51	-	-
458		452	W	EG	AU	64	54	60	56	-	1,2	53	49	-	-
458		452	W	1.OG	AU	64	54	60	56	-	1,5	54	49	-	-
472	Temmenhausen, Am Wassergraben 01	453	NW	EG	MI	64	54	60	56	-	1,1	55	50	-	-
472		453	NW	1.OG	MI	64	54	60	56	-	1,5	56	51	-	-
473		454	SW	EG	MI	64	54	63	59	-	4,3	57	53	-	-
473		454	SW	1.OG	MI	64	54	63	59	-	4,4	58	53	-	-
474		455	SO	EG	MI	64	54	61	56	-	1,8	55	51	-	-
474		455	SO	1.OG	MI	64	54	61	56	-	1,8	55	51	-	-
476	Temmenhausen, Am Wassergraben 21	456	SW	EG	AU	64	54	64	60	-	5,2	58	54	-	-
476		456	SW	1.OG	AU	64	54	64	60	-	5,4	59	54	-	-
476		456	SW	2.OG	AU	64	54	64	60	-	5,5	59	55	-	0,2
475		457	NW	EG	AU	64	54	61	57	-	2,2	55	51	-	-
475		457	NW	1.OG	AU	64	54	61	57	-	2,4	56	51	-	-
475		457	NW	2.OG	AU	64	54	61	57	-	2,5	56	52	-	-
477		458	SO	EG	AU	64	54	61	57	-	2,1	55	51	-	-
477		458	SO	1.OG	AU	64	54	61	57	-	2,3	56	51	-	-
477		458	SO	2.OG	AU	64	54	61	57	-	2,4	56	52	-	-
480	Temmenhausen, Eiertgäule 09	459	W	EG	MI	64	54	60	56	-	1,5	55	50	-	-
480		459	W	1.OG	MI	64	54	61	56	-	1,9	55	51	-	-



BAB A8 Karlsruhe - München
Streckenabschnitt Hohenstadt - Ulm-West
 Gegenüberstellung Mittelungspegel ohne/mit Lärmschutz

Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Haus-front HR	Stock-werk	Nutz-ung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag	Nacht	Tag	Nacht	IGW-Überschr.	IGW-Überschr.	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
479	Temmenhausen, Eiergäßle 09	460	S	EG	MI	64	54	60	55	-	0,7	55	50	-	-
479		460	S	1.OG	MI	64	54	60	56	-	1,3	55	51	-	-
478		461	O	EG	MI	64	54	53	49	-	-	52	47	-	-
478		461	O	1.OG	MI	64	54	53	49	-	-	52	47	-	-
482	Temmenhausen, Eiergäßle 11	462	O	EG	MI	64	54	55	51	-	-	53	48	-	-
482		462	O	1.OG	MI	64	54	56	51	-	-	53	48	-	-
481		463	W	EG	MI	64	54	60	56	-	1,4	55	50	-	-
481		463	W	1.OG	MI	64	54	61	56	-	1,8	55	51	-	-
483		464	S	EG	MI	64	54	61	57	-	2,1	56	51	-	-
483		464	S	1.OG	MI	64	54	61	57	-	2,3	56	51	-	-
485	Temmenhausen, Hardtweg 03	465	O	EG	MI	64	54	50	46	-	-	50	45	-	-
485		465	O	1.OG	MI	64	54	52	47	-	-	51	46	-	-
486		466	S	EG	MI	64	54	53	49	-	-	50	45	-	-
486		466	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	53	49	-	-
484		467	W	EG	MI	64	54	54	49	-	-	50	45	-	-
484		467	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	51	47	-	-
488	Temmenhausen, Hardtweg 05	468	S	EG	MI	64	54	57	53	-	-	53	49	-	-
488		468	S	1.OG	MI	64	54	58	53	-	-	54	50	-	-
487		469	W	EG	MI	64	54	54	49	-	-	49	45	-	-
487		469	W	1.OG	MI	64	54	57	52	-	-	51	47	-	-
489		470	O	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	46	-	-
489		470	O	1.OG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-
490	Temmenhausen, Im Kränzle 01	471	O	EG	MI	64	54	51	47	-	-	50	46	-	-
490		471	O	1.OG	MI	64	54	51	47	-	-	51	46	-	-
492		472	S	EG	MI	64	54	54	50	-	-	52	47	-	-
492		472	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	53	49	-	-
491		473	W	EG	MI	64	54	53	49	-	-	49	44	-	-
491		473	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	51	46	-	-
493	Temmenhausen, Im Kränzle 02	474	O	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	46	-	-
493		474	O	1.OG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-
494		475	S	EG	MI	64	54	57	53	-	-	54	49	-	-
494		475	S	1.OG	MI	64	54	58	53	-	-	54	50	-	-
495		476	W	EG	MI	64	54	55	51	-	-	49	45	-	-
495		476	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	51	47	-	-
496	Temmenhausen, Im Kränzle 04	477	O	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-
496		477	O	1.OG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-
498		478	W	EG	MI	64	54	55	51	-	-	50	46	-	-
498		478	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	51	47	-	-
497		479	S	EG	MI	64	54	57	53	-	-	54	49	-	-
497		479	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	54	50	-	-
499	Temmenhausen, Im Kränzle 05	480	O	EG	MI	64	54	50	46	-	-	50	45	-	-
499		480	O	1.OG	MI	64	54	51	47	-	-	51	46	-	-
501		481	W	EG	MI	64	54	55	50	-	-	50	46	-	-
501		481	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	52	47	-	-
500		482	S	EG	MI	64	54	56	51	-	-	52	48	-	-
500		482	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	54	49	-	-
504	Temmenhausen, Im Kränzle 06	483	S	EG	MI	64	54	57	53	-	-	54	50	-	-
504		483	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	54	50	-	-
503		484	W	EG	MI	64	54	56	51	-	-	51	46	-	-
503		484	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	52	47	-	-
502		485	O	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-
502		485	O	1.OG	MI	64	54	51	47	-	-	51	47	-	-
507	Temmenhausen, Im Kränzle 07	486	W	EG	MI	64	54	54	49	-	-	49	44	-	-
507		486	W	1.OG	MI	64	54	56	51	-	-	51	46	-	-
506		487	S	EG	MI	64	54	55	50	-	-	52	47	-	-
506		487	S	1.OG	MI	64	54	57	52	-	-	54	49	-	-
505		488	O	EG	MI	64	54	50	45	-	-	49	45	-	-
505		488	O	1.OG	MI	64	54	51	46	-	-	51	46	-	-
510	Temmenhausen, Im Kränzle 08	489	O	EG	MI	64	54	52	47	-	-	51	47	-	-
510		489	O	1.OG	MI	64	54	51	47	-	-	51	47	-	-
508		490	S	EG	MI	64	54	57	53	-	-	54	49	-	-
508		490	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	54	50	-	-
509		491	W	EG	MI	64	54	54	49	-	-	48	44	-	-
509		491	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	50	46	-	-
512	Temmenhausen, Im Kränzle 09	492	S	EG	MI	64	54	55	51	-	-	53	48	-	-
512		492	S	1.OG	MI	64	54	57	52	-	-	53	49	-	-
513		493	W	EG	MI	64	54	53	48	-	-	49	44	-	-
513		493	W	1.OG	MI	64	54	56	51	-	-	51	46	-	-
511		494	O	EG	MI	64	54	50	45	-	-	49	45	-	-
511		494	O	1.OG	MI	64	54	51	46	-	-	51	46	-	-
514	Temmenhausen, Im Kränzle 10	495	W	EG	MI	64	54	56	51	-	-	51	46	-	-
514		495	W	1.OG	MI	64	54	56	52	-	-	52	47	-	-
515		496	S	EG	MI	64	54	57	53	-	-	54	49	-	-
515		496	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	54	50	-	-
516	Temmenhausen, Im Kränzle 12	497	S	EG	MI	64	54	57	52	-	-	54	49	-	-
516		497	S	1.OG	MI	64	54	57	53	-	-	54	50	-	-
517		498	O	EG	MI	64	54	51	47	-	-	51	47	-	-
517		498	O	1.OG	MI	64	54	51	47	-	-	51	46	-	-



Lfd. Nr.	Immissionsort-name	IP-Nr.	Hausfront HR	Stockwerk	Nutzung	IGW		ohne Lärmschutzmaßnahmen				mit Lärmschutzmaßnahmen			
						Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)		Pegel in dB(A)		IGW-Überschr. in dB(A)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
518	Temmenhausen, Junkerstr. 04	500	O	EG	MI	64	54	57	53	-	-	54	49	-	-
518		500	O	1.OG	MI	64	54	58	53	-	-	54	50	-	-
520		501	S	EG	MI	64	54	61	56	-	1,7	55	51	-	-
520		501	S	1.OG	MI	64	54	61	56	-	2,0	56	51	-	-
521		502	W	EG	MI	64	54	61	56	-	1,8	56	51	-	-
521		502	W	1.OG	MI	64	54	61	57	-	2,3	56	52	-	-
523	Temmenhausen, Junkerstr. 11	503	NW	EG	MI	64	54	60	55	-	0,9	55	51	-	-
523		503	NW	1.OG	MI	64	54	60	56	-	1,1	55	51	-	-
522		504	SW	EG	MI	64	54	63	59	-	4,5	58	53	-	-
522		504	SW	1.OG	MI	64	54	64	59	-	4,6	58	54	-	-
524		505	SO	EG	MI	64	54	63	58	-	3,7	56	52	-	-
524		505	SO	1.OG	MI	64	54	63	58	-	3,8	57	52	-	-
527	Temmenhausen, Junkerstr. 12	506	N	EG	MI	64	54	57	53	-	-	54	50	-	-
527		506	N	1.OG	MI	64	54	58	53	-	-	55	50	-	-
526		507	S	EG	MI	64	54	61	56	-	1,9	55	51	-	-
526		507	S	1.OG	MI	64	54	62	58	-	3,2	56	52	-	-
525		508	W	EG	MI	64	54	62	57	-	3,0	56	52	-	-
525		508	W	1.OG	MI	64	54	63	58	-	3,6	57	52	-	-
436	Merklingen, Robert-Bosch-Straße 9	510	N	EG	MI	64	54	55	50	-	-	55	50	-	-
436		510	N	1.OG	MI	64	54	56	51	-	-	56	51	-	-
427	Merklingen, Auf der Kappel 16	511		(3,5 m) WA		59	49	53	49	-	-	53	49	-	-
427		511		(6,3 m) WA		59	49	53	49	-	-	53	49	-	-
428	Merklingen, Auf der Kappel 21	512		(3,5 m) WA		59	49	48	44	-	-	48	44	-	-
428		512		(6,3 m) WA		59	49	49	44	-	-	49	44	-	-
429	Merklingen, Blumenstraße 4 (Altenheim)	513		(3,5 m) SOK		57	47	51	47	-	-	51	47	-	-
429		513		(6,3 m) SOK		57	47	51	47	-	-	51	47	-	-
429		513		(9,1 m) SOK		57	47	51	47	-	-	51	47	-	-
430	Merklingen, Breitestraße 7/1	514	N	EG	MI	64	54	55	51	-	-	55	51	-	-
430		514	N	1.OG	MI	64	54	55	51	-	-	55	51	-	-
431	Merklingen, Brühlweg 10	515		(3,5 m) MI		64	54	54	50	-	-	54	50	-	-
431		515		(6,3 m) MI		64	54	55	50	-	-	55	50	-	-
431		515		(9,1 m) MI		64	54	55	51	-	-	55	51	-	-
432	Merklingen, Mühlweg 1	516	N	EG	AU	64	54	57	52	-	-	57	52	-	-
432		516	N	1.OG	AU	64	54	57	53	-	-	57	53	-	-
433	Merklingen, Nellinger Straße 7	517		(3,5 m) MI		64	54	56	51	-	-	56	51	-	-
433		517		(6,3 m) MI		64	54	56	52	-	-	56	52	-	-
434	Merklingen, Ohnreineweg 38	518		(3,5 m) EW		64	54	53	48	-	-	53	48	-	-
435	Merklingen, Ohnreineweg 88	519		(3,5 m) EW		64	54	52	48	-	-	52	48	-	-
437	Merklingen, Salbergweg 13	520		(3,5 m) GE		69	59	61	56	-	-	61	56	-	-
437		520		(6,3 m) GE		69	59	62	57	-	-	62	57	-	-
438	Merklingen, Scharenstetter Straße 21	521		(3,5 m) MI		64	54	53	48	-	-	53	48	-	-
438		521		(6,3 m) MI		64	54	53	48	-	-	53	48	-	-
438		521		(9,1 m) MI		64	54	54	50	-	-	54	50	-	-
462	Nellingen, Aichen 16	522	S	EG	AU	64	54	51	47	-	-	51	47	-	-
462		522	S	1.OG	AU	64	54	52	47	-	-	52	47	-	-
461	Nellingen, Aichen 14	523	SO	EG	AU	64	54	54	49	-	-	54	49	-	-
461		523	SO	1.OG	AU	64	54	54	50	-	-	54	50	-	-
464	Nellingen, Aichen 4	525	SO	EG	AU	64	54	53	48	-	-	53	48	-	-
464		525	SO	1.OG	AU	64	54	53	48	-	-	53	48	-	-
463	Nellingen, Aichen 19 (WH an Raststätte)	526	W	EG	AU	64	54	63	58	-	3,9	63	58	-	3,9
463		526	W	1.OG	AU	64	54	63	59	-	4,2	63	59	-	4,2
463		526	W	2.OG	AU	64	54	64	59	-	4,8	64	59	-	4,8
467	Scharenstetten, Beim Kreuzstein 5	530		(9,1 m) WA		59	49	49	45	-	-	49	45	-	-
471	Scharenstetten, Kalmenhof	531		(3,5 m) AU		64	54	51	47	-	-	51	46	-	-
471		531		(6,3 m) AU		64	54	51	47	-	-	51	46	-	-
533	Tomerdingen, Von-Ravenstein-Straße 18	535	S	EG	WA	59	49	50	46	-	-	50	45	-	-
533		535	S	1.OG	WA	59	49	51	46	-	-	51	46	-	-
533		535	S	2.OG	WA	59	49	51	46	-	-	51	46	-	-
528	Tomerdingen, Blumenhauweg 17	536	S	EG	WA	59	49	52	47	-	-	52	47	-	-
528		536	S	1.OG	WA	59	49	52	47	-	-	52	47	-	-
532	Tomerdingen, Martinusstraße 21	537	S	EG	WA	59	49	52	48	-	-	52	48	-	-
532		537	S	1.OG	WA	59	49	52	48	-	-	52	48	-	-
534	Tomerdingen, Wiesenweg 13	538	S	EG	WA	59	49	50	46	-	-	50	45	-	-
534		538	S	1.OG	WA	59	49	50	46	-	-	50	45	-	-
531	Tomerdingen, Hofäckerweg 15	539	SO	EG	WA	59	49	49	44	-	-	49	44	-	-
531		539	SO	1.OG	WA	59	49	49	44	-	-	49	44	-	-



11.2.1
(BAB)

Neubau der Ausbau der
 Bundesautobahn Bundesstraße Landesstraße **Nr. 8**

Von Betriebs-km 145+477 bis km 122+815
 Bau-km 18+478 bis km 41+111

Nächster Ort: Stadt Ulm

Baulänge: 22,633

Länge der Anschlüsse: 9,82 km
 kreuzende Straßen

Straßenbauverwaltung
 Baden-Württemberg
 Regierungspräsidium Tübingen
 Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr -
 Ref. 44 - Planung

A 8 Karlsruhe - München

6-streifiger Ausbau im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West

PLANFESTSTELLUNG

(NBS-PFA 2.3)

Erläuterungsbericht

zu

Ergebnisse Luftschadstoffberechnung nach MLuS 2005

Aufgestellt: Tübingen, den 23.09.2005 Abt. 4 - Straßenwesen und Verkehr - Ref. 44 - Planung 	<div style="text-align: center;"> </div> Festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/ DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West

A 8, München – Karlsruhe
6streifiger Ausbau zwischen Hohenstadt und Ulm-West
Schadstoffuntersuchung
Grobscreening nach MLuS 02

Backnang, den 21.09.2005

Dipl.-Geogr. Klaus Wilhelm

Projekt Nr. kw-0066-d

im Auftrag des Ingenieurbüros Walter Keller GmbH, Saarbrücken

Inhaltsübersicht

1. AUFGABENSTELLUNG UND ERGEBNISÜBERSICHT	3
2. GRUNDLAGEN DER BEURTEILUNG.....	4
3. BERECHNUNGSMETHODIK.....	5
4. FALLBESCHREIBUNG.....	6
4.1 STRAßENMERKMALE, TOPOGRAPHIE.....	6
4.2 VERKEHRSVERHÄLTNISSE, GESCHWINDIGKEITEN	8
4.3 METEOROLOGISCHE GEGEBENHEITEN	8
4.4 VORBELASTUNG DURCH SCHADSTOFFE	9
4.5 BEURTEILUNG DER IMMISSIONEN (PROGNOSE FÜR DAS JAHR 2015 UND 2020)	11
LITERATUR.....	14

1. Aufgabenstellung und Ergebnisübersicht

Für den 6-streifigen Ausbau der Autobahn A 8 wurde von Plan-km 18+478 (nächster Ort: Hohenstadt) bis Bau-km 41+111 (nächster Ort: Dornstadt) eine Abschätzung der relevanten Kfz-bedingten Luftschadstoffe vorgenommen.

Die Abschätzung der statistischen Kennwerte erfolgte nach dem **Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005)** [1]. Die Beurteilung erfolgte nach den Grenzwerten der 22. BImSchV [3]. Die Anwendbarkeit des MLuS ist prinzipiell gegeben, da die Anforderungen an die topografische, bauliche und verkehrliche Situation erfüllt werden bzw. durch Worst-Case-Annahmen eine Unterschätzung der Belastung ausgeschlossen werden kann. Die Berechnungen des MLuS beschränken sich auf einen Fahrbahnabstand von 200 m.

In Widderstall werden die Grenzwerte durch den Schutz des Lärmschutzbauwerkes und die relativ niedrige Vorbelastung problemlos eingehalten. Keine Überschreitungen sind auch in Merklingen, Temmenhausen und der Wohnbebauung von Dornstadt, wo die Ortsränder jeweils weit genug von der Autobahn entfernt liegen, zu erwarten.

Kritisch sieht es in den gewerblich genutzten Bereichen von Dornstadt und an der Tank- und Rastanlage Aichen aus.

An der Tank- und Rastanlage können die erhöhten Schadstoffbelastungen als betriebsbedingt angesehen werden, da die Anlage auf den Bestand der Autobahn angewiesen ist. Die maximale Arbeitsplatzkonzentration liegt nach TRGS 900 [7] für NO₂ liegt derzeit bei 9 mg/m³, die für Feinstaub (allgemein) bei 6 mg/m³ bzw. schadstoffspezifisch darunter.

Im Bereich von Dornstadt wird der Grenzwert für den Jahresdurchschnitt selbst in 200 m Entfernung noch überschritten. Betroffen ist westlich der B 10 der Bereich der Autobahnmeisterei Ulm/Dornstadt (als Anlage der Straße) und östlich der B 10 einige Gewerbebetriebe und gewerbliche Entwicklungsflächen. Die Kaserne liegt weit genug außerhalb des 200 m Bandes. Hier ist nicht mit Überschreitungen zu rechnen.

Die Ursache der hohen Prognosewerte liegt vor allem in einer sehr konservativen Einschätzung der Vorbelastung, da keine lokalen Vorbelastungsmessungen vorliegen und das Modell des MLuS in einigen Bereichen darüber hinaus an seine Grenzen stößt, was entsprechende Sicherheitszuschläge rechtfertigt.

Da sich nach dem aktuellen Wissensstand im betroffenen Bereich keine Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen befinden und die innerhalb der Gewerbebetriebe maßgebenden maximalen Arbeitsplatzkonzentrationen weit über den Grenzwerten der 22. BImSchV liegen, führen die Grenzwertüberschreitungen jedoch aktuell ohnehin nicht zu Konflikten. Auf eine vertiefende Untersuchung unter Einbeziehung der lokalen Vorbelastungsquellen und der Relief- und Böschungsverhältnisse kann daher verzichtet werden.

2. Grundlagen der Beurteilung

Die Notwendigkeit zur Sicherung der lufthygienischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahme ist im **Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)** [2], § 50 festgeschrieben:

„Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.“

§ 48a BImSchG liefert dabei die Grundlage zur Festlegung von Grenzwerten durch die **Verordnungen zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV)**. Zur Beurteilung der Schadstoffimmissionen bietet sich die 22. BImSchV an, auch wenn Ihre eigentliche Bestimmung in der Regelung von Überwachungsmessungen, Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen liegt. Werden die Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten, heißt das nicht zwingend, dass das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist. Vielmehr ist in diesem Falle zu klären, ob das geplante Vorhaben einer allgemeinen Entwicklung zur Einhaltung der Grenzwerte z.B. im Rahmen eines Luftreinhalteplans prinzipiell entgegensteht. Bei der

Beurteilung sind daher insbesondere auch die Prognosen zur Entwicklung der Vorbelastung relevant.

Um eine Vereinheitlichung der Beurteilungsmethodik zu gewährleisten, empfiehlt der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Anwendung des **Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02)**.

3. Berechnungsmethodik

Für die Planung von Neubaumaßnahmen und die Änderung bestehender Verkehrswege müssen Schadstoff-Prognosen erstellt werden, die um 10-20 Jahre in die Zukunft blicken lassen. Messungen scheiden aus diesem Grund für die Beurteilung einer Planung grundsätzlich aus.

Auf der Grundlage des MLuS wurde eine Datenbank entwickelt, die als PC-Programm in der Lage ist, eine überschlägige Berechnung der Schadstoffimmissionen im Bereich von je 200 m beidseits der Straße durchzuführen.

Das MLuS-Berechnungsprogramm gliedert sich in ein Emissionsmodul, in dem die Emissionen in Anlehnung an das aktuelle Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA, 02/2004)[4] bestimmt werden, und ein Ausbreitungsmodul, das ohne differenzierte Berücksichtigung landschaftlicher oder meteorologischer Einflussparameter auf der Basis empirisch gewonnener und verifizierter Daten eine Grobabschätzung der Immissionsbelastung vornimmt. Die Schätzung ist auf Grund der geringen Zahl von Eingangsparametern sehr konservativ, d.h. überschätzend ausgelegt, um auch unter ungünstigen Rahmenbedingungen eine belastbare Aussage zu liefern.

Der Schwerpunkt der Aussage dieses Modells liegt daher nicht auf den ermittelten Immissionswerten, sondern auf der Entscheidung, ob es notwendig ist, mit einem wesentlich aufwändigeren Feinscreening-Verfahren die tatsächlichen Immissionen genauer abzuschätzen. Gegebenenfalls kann bereits eine argumentative Betrachtung der Lokalitäten ein Feinscreening verzichtbar machen.

Die Emissionsberechnung für Feinstaub wurde im MLuS vollkommen neu überarbeitet, wodurch die Fassung von 2005 deutlich niedrigere PM₁₀-Immissionswerte prognostiziert als ihre Vorläuferversion.

Die Verlässlichkeit der Immissionsprognose mit MLuS setzt voraus, dass vor der Anwendung eine ganze Reihe von Grundvoraussetzungen geprüft werden:

Straße:

- Verkehrsstärken: über 500 Kfz/24h
- Geschwindigkeiten: über 50 km/h
- Trogtiefen und Dammhöhen unter 15 m
- Längsneigung max. 6%

Bebauung:

- maximaler Abstand vom Fahrbahnrand: 200 m
- minimaler Abstand vom Fahrbahnrand: 2-fache Gebäudehöhe
- Lücken innerhalb der Randbebauung: mind. 50 %
- maximale Gebäudebreite: 2-fache Gebäudehöhe

Weitere Einschränkungen:

- keine engen und tief eingeschnittenen Täler oder Kessel
- kein außergewöhnlich windgeschützter Bereich
- keine relevanten Kaltluftabflüsse oder -seen

4. Fallbeschreibung

4.1 Straßenmerkmale, Topographie

Das Untersuchungsgebiet beginnt bei Plan-km 18+478, nachdem die A 8 den Alaufstieg in Richtung Ulm überwunden hat und nun über die flachwellige Hochfläche verläuft.

Bei km 18+700 liegt nördlich der Trasse die **Kleinsiedlung Widderstall** von der mehrere Gebäude bis auf 110 m an den Fahrbahnrand heranreichen. Als Längsneigungsklasse wurde $\pm 2\%$ gewählt. Im Bereich Widderstall ist ein Schallschutzbauwerk mit 10 m Gesamthöhe vorgesehen.

Von Plan-km 21+600 bis 23+100 liegt südlich der Trasse der Ort **Merklingen** der fast in die 200-m-Zone hineinreicht. Er wird in die Betrachtung aufgenommen. Die Trasse läuft fast horizontal und wird der Längsneigungsklasse $\pm 0\%$ zugeordnet.

Die **Tank- und Rastanlage Aichen** folgt bei Plan-km 25+900. In diesem Bereich kreuzt die Autobahn ein Tal, in dem Kaltluftbewegungen zu erwarten sind. Die dabei eventuell verlagerten Schadstoffemissionen werden jedoch durch bewaldetes Gebiet ohne Ansiedlungen abgeleitet und durch die Vegetation gefiltert. Die Längsneigung beträgt $\pm 2\%$.

Die Siedlung Scharenstetten, bei Plan-km 28+500 nördlich der Trasse gelegen, befindet sich weit außerhalb der 200-m-Zone und wird nicht berücksichtigt.

Die Autobahn fällt nun über eine relativ weite Strecke ab und folgt dabei bei ca. Plan-km 30+000 einem topografischen Einschnitt. Die Längsneigungsklasse liegt auch hier bei $\pm 2\%$. Bei Plan-km 31+600 liegt die Gemeinde **Temmenhausen**. Die Gradienten gehen hier zwar in die Längsneigungsklasse $\pm 0\%$ zurück, jedoch dürften die Schadstoffimmissionen noch stark durch die Steigungsstrecke beeinflusst sein. Daher wird auch hier die Längsneigungsklasse $\pm 2\%$ zur Emissionsberechnung herangezogen. Im Bereich Temmenhausen sind Schallschutzbauwerke von 6 - 7 m Höhe vorgesehen.

Die nördlich der Trasse gelegene Gemeinde Tomerdingen bei Plan-km 35+100 liegt weit außerhalb der 200-m-Zone.

Auch die südlich der Trasse bei Plan-km 36+500 anschließenden Gemeinden Böttingen und Bollingen liegen außerhalb des Untersuchungsbereichs.

Die bei Plan-km 37+400 nördlich der Autobahn beginnende Gemeinde **Dornstadt** ragt ab Plan-km 38+400 bis an die 200-m-Zone heran. Hier sind Lärmschutzbauwerke mit einer Höhe von bis zu 10 m vorgesehen.

Auch südlich der Trasse sind bei Plan-km 39+600 Gebäude im Untersuchungsgebiet zu finden (Autobahnmeisterei Ulm/ Dornstadt). Sie werden durch eine Lärmschutzwand geschützt, die in die MLuS-Berechnung aufgenommen werden kann.

Östlich der B10 grenzen beidseits der Autobahn Gewerbegebiete und gewerbliche Entwicklungsflächen an die Trasse. Hier ist ein 3 m hoher Lärmschutz vorgesehen, der in einer Berechnung nach MLuS nicht berücksichtigt werden kann.

Im Bereich Dornstadt quert die Autobahn eine Senke. Es wird der Längsneigungsbereich $\pm 2\%$ eingesetzt, da die Immissionen hier durch die zunächst ab- und dann wieder ansteigende Gradienten dominiert werden. Nördlich der Trasse sind Schallschutzbauwerke vorgesehen.

Hinter der AS Dornstadt endet das Untersuchungsgebiet.

4.2 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten

Auf der A 8 liegt für Pkw im Untersuchungsbereich keine Geschwindigkeitsbegrenzung vor.

Folgende Verkehrszahlen gehen auf der Basis der aktuellen Verkehrsuntersuchung (für 2020 04/2005, für 2015 Mitteilung 07/2005) des Büro Modus Consult, Ulm in die Untersuchung ein:

Jahr	2015		2020	
	Widderstall	Merklingen - Dornstadt	Widderstall	Merklingen - Dornstadt
DTV (werktag)	80760	81900	84800	86000
Lkw > 2,8 t	19950	20230	21400	21600
	24,7%	24,7%	25,2%	25,1%

4.3 Meteorologische Gegebenheiten

Zur Schätzung der mittleren Windgeschwindigkeiten kann auf die Untersuchung von Dr. -Ing. H. Gross, Büro für Technische Messungen im benachbarten Planfeststellungsabschnitt „Albaufstieg“ zurückgegriffen werden, da es im Bereich Widderstall eine Überschneidung der Untersuchungsgebiete gibt. Es macht einen wesentlichen Unterschied, ob eine Berechnung mit richtungsabhängiger Windstatistik oder mit einem pauschalen Worst-Case-Ansatz durchgeführt wird.

Die Untersuchung von Dr. Groß wurde mit einer kompletten Windstatistik durchgeführt, wodurch der Einfluss der sehr hohen Lärmschutzbauwerke besser einzuschätzen ist. In Anlehnung an die dort berechneten Immissionswerte wurde die mittlere Windgeschwindigkeit für die MLuS- Untersuchung bei **Widderstall** mit 2 m/s so kalibriert, dass zwischen den Werten von Dr. Groß und den MLuS-Ergebnissen noch ein Sicherheitspuffer für im weiteren Verlauf der Strecke abweichende Windrosen bleibt.

Merklingen wurde ebenfalls mit 2 m/s berechnet.

Für die **Tank- und Rastanlage Aichen** können mit MLuS nicht alle Emissionen erfasst werden, deshalb wurde die Windgeschwindigkeit gesenkt.

Der Bereich **Temmenhausen** liegt bezüglich der Haupt-Windrichtungen etwas geschützt, deshalb wurden auch hier nur 1,5 m/s angesetzt.

In **Dornstadt** schließlich nimmt die Bebauung selbst Einfluss auf die Windgeschwindigkeit, mit der die Autobahn angeströmt wird weshalb auch hier nur 1,5 m/s angesetzt wurden.

Die Windgeschwindigkeiten liegen unterhalb der Schätzungen des Solar- und Windenergieatlas der LfU Baden Württemberg, wobei diese Quelle jedoch darauf hinweist, dass die Daten nur grob geschätzt sind und im Einzelfall deutlich abweichen können. Die Annahmen folgen somit dem Worst-Case-Prinzip des MLuS.

4.4 Vorbelastung durch Schadstoffe

Zur Vorbelastung liegen in der Untersuchung von Dr. Groß im Abschnitt „Albaufstieg“ Messungen vor, die z.T. deutlich über der Landschaftstypisierung nach MLuS liegen. Dr. Groß schlägt daher für Widderstall den Landschaftstyp „Freiland mittel“ und für Mühlhausen „Kleinstadt mittel“ vor, wobei die Werte der Stoffe NO₂, PM₁₀ und Benzol auf der Basis der MLuS Werte für 2003 durch seine korrigierten Messwerte ersetzt werden.

Hieraus ergibt sich folgender Ansatz, der mit den Korrekturfaktoren des MLuS auf die Jahre 2015 und 2020 hochgerechnet wurde:

Freiland mittel	Bezugsjahr 2003		Prognose 2015		Prognose 2020	
	Mittel	P98	Mittel	P98	Mittel	P98
CO (MLuS)	239,00		204,00		198,00	
PM10 (Dr. Groß)	20,00		18,10		17,90	
NO (MLuS)	3,63		3,20		3,00	
NO2 (Dr. Groß)	14,50	33,30	13,20	31,80	12,90	31,00
PB (MLuS)	0,04		0,04		0,04	
SO2 (MLuS)	4,10		3,30		3,30	
Benzol (Dr. Groß)	0,80		0,60		0,60	

Kleinstadt mittel	Bezugsjahr 2003		Prognose 2015		Prognose 2020	
	Mittel	P98	Mittel	P98	Mittel	P98
CO (MLuS)	559,00		476,00		462,00	
PM10 (Dr. Groß)	23,00		20,90		20,70	
NO (MLuS)	22,47		18,30		17,70	
NO2 (Dr. Groß)	30,00	68,10	25,80	64,40	25,10	62,80
PB (MLuS)	0,07		0,07		0,07	
SO2 (MLuS)	6,20		4,90		4,90	
Benzol (Dr. Groß)	2,20		1,80		1,70	

Der Ansatz „Freiland Mittel“ wurde nur für **Widderstall** verwendet. Prinzipiell wäre er auf den ersten Blick auch für Merklingen und Temmenhausen anwendbar, da die möglicherweise am Ortsrand betroffenen Gebäude bei Wind aus Richtung Autobahn nicht im Einflussbereich der selbst produzierten lokalen Vorbelastung liegen. Es gibt jedoch Gründe für eine konservativere Abschätzung, die im einzelnen erläutert werden:

Zunächst scheint es unsinnig zu sein, in den anderen Bereichen Vorbelastungswerte in der Höhe der in Mühlhausen gemessenen Konzentrationen anzunehmen, zumal die großstädtische Luftmessstation Ulm ähnlich hohe Werte zeigt.

Vergleicht man Ulm mit anderen Messstationen in Baden-Württemberg, so wird jedoch deutlich, dass eine einfache Korrelation zwischen der Stadtgröße und der Belastung nicht möglich ist, weil die lokalen Verhältnisse rund um die Messstationen zu unterschiedlich sind. Eine erhöhte Vorbelastung kann auf der Albhochfläche jedoch aus folgenden Gründen nicht generell ausgeschlossen werden:

Durch die *größtenteils achsenparallele Ausrichtung der Hauptwindrichtungen* wirken Straßenabschnitte, die bei der Untersuchung der Zusatzbelastung nicht erfasst werden können, häufig im Sinne einer erhöhten Vorbelastung an der Summe der Gesamtbelastung mit.

Die **Tank- und Rastanlage Aichen** wurde aufgrund der lokal erhöhten Emissionen wie eine mittel belastete Kleinstadt eingestuft.

Die Autobahnmissionen, die **Merklingen** erreichen, werden zwar mit relativ gering belasteten Luftmassen aus dem Freiland eingetragen, die erhöhte Vorbelastung durch die Anschlussstelle sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden. Deshalb wurde auch hier die mittel belastete Kleinstadt angesetzt.

Temmenhausen liegt im Bereich eines Hanges, der quer zur Autobahn verläuft. Unter ungünstigen Windverhältnissen aus östlichen Richtungen kann es zu

Stauungen und Umlenkungen von schadstoffbefrachteten Luftmassen kommen. Deshalb wurde auch hier die Kleinstadt mit mittlerer Vorbelastung gewählt.

Dornstadt trägt als einziger Ort wirklich selbst im Sinne einer Kleinstadt zur Vorbelastung bei, da sich der Ort beidseits der Autobahn erstreckt und das Untersuchungsgebiet von der B 10 und einer großflächig emittierenden kleeblattförmigen Anschlussstelle berührt wird. Im Bereich Dornstadt kommt darüber hinaus der Einfluss der Donautalinversionen hinzu, was sich an den häufigen Nebellagen zeigt. Im Inversionsbereich kann es zu Schadstoffanreicherungen kommen, die aus den Schadstoffquellen im Donautal gespeist werden.

4.5 Beurteilung der Immissionen (Prognose für das Jahr 2015 und 2020)

Für die Untersuchung sind aus der 22. BImSchV folgende Grenzwerte relevant:

PM ₁₀	40 µg	Jahresmittelwert
	50 µg	als an maximal 35 Tagen pro Jahr zulässiger Tagesmittelwert
NO ₂	40 µg	Jahresmittelwert
	200 µg	als an maximal 18 Stunden pro Jahr zulässiger Stundenmittelwert

Die ebenfalls in der 22. BImSchV genannten Schadstoffe Kohlenmonoxid, Benzol, Schwefeldioxid und Blei verhalten sich unkritisch, da keine Bedingungen zur CO-Anreicherung bestehen und die drei anderen Schadstoffe emissionsseitig einen deutlichen Abwärtstrend zeigen, der sich in den kommenden Jahren aufgrund der verschärften Rechtsbestimmungen weiter fortsetzen wird. Für Stickstoffmonoxid gibt es keine Grenzwerte.

Als kritische Schadstoffe bleiben somit nur NO₂ und PM₁₀.

2015	kritischer Abstand ab Fbr.	Bebauung	Widderstall	Merklingen	T+R Aichen	Temmenhausen	Dornstadt Wall>6m	Dornstadt Wand 4 m	Dornstadt Wand<4m
			60 m	> 200 m	50 m	200 m	>200 m	130 m	130 m
		NO2 Jahresmittel	30 m	170 m	>200 m	130 m	130 m	>200 m	>200 m
		NO2 Spitzenstunden	30 m	170 m	>200 m	130 m	130 m	>200 m	>200 m
		PM10 Jahresmittel	30 m	10 m	10 m	30 m	30 m	10 m	10 m
		PM10 Spitzentage	30 m	80 m	110 m	80 m	80 m	100 m	110 m
2020	kritischer Abstand ab Fbr.	NO2 Jahresmittel	30 m	140 m	200 m	100 m	100 m	170 m	200 m
		NO2 Spitzenstunden	30 m	140 m	200 m	100 m	100 m	170 m	200 m
		PM10 Jahresmittel	30 m	10 m	10 m	30 m	30 m	10 m	10 m
		PM10 Spitzentage	30 m	70 m	110 m	80 m	80 m	100 m	110 m
Vorbelastung			Freiland	wie Kleinstadt mit mittlerer Vorbelastung					
mittlere Windgeschwindigkeit			2,0 m/s	2,0 m/s	1,5 m/s	1,5 m/s	1,5 m/s	1,5 m/s	1,5 m/s
Lärmschutzhöhe			10 m	---	---	7 m	10 m	4 m	3 m
max. mögliche Berücksichtigung			6 m	---	---	6 m	6 m	4 m	---

(Die Wandhöhen sind an die begrenzten Eingabemöglichkeiten des MLuS 02 angepasst)

Die obige Tabelle zeigt die Abstände vom Fahrbahnrand, bis zu denen die Grenzwerte gerade noch eingehalten werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Werte deutlich zu hoch liegen, wo Lärmschutzmaßnahmen > 6 m Höhe vorgesehen sind, da das MLuS nur die Eingabe von maximal 6 m Höhe erlaubt. Die Effekte von Lärmschutzwänden/-wällen werden in den nachfolgenden Grafiken verdeutlicht

(aus MLuS 02)

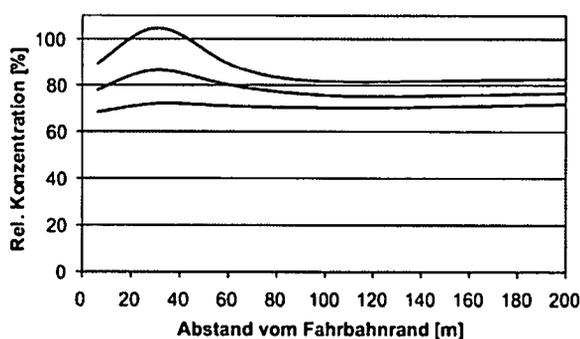


Bild 3.5.2: Lärmschutzwälle $a_F = 5,5$ m; $h = 4/5/6$ m (oben/Mitte/unten)

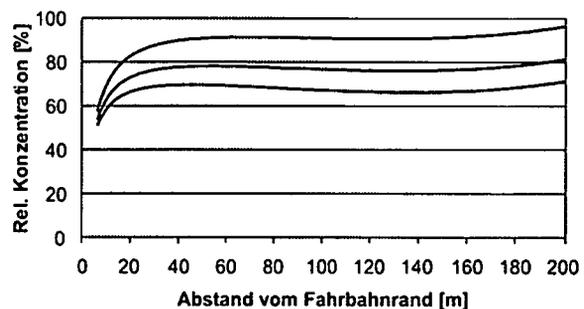


Bild 3.5.1: Lärmschutzwände $a_F = 7$ m; $h = 4/5/6$ m (oben/Mitte/unten)

In Widderstall werden die Grenzwerte durch den Schutz des Lärmschutzbauwerkes problemlos eingehalten. Ebenfalls nicht zu Grenzwertüberschreitungen kommt es auch in Merklingen, Temmenhausen und der Wohnbebauung von Dornstadt, wo der Ortsrand jeweils weit genug von der Autobahn entfernt liegt.

Kritisch sieht es dagegen in den gewerblich genutzten Bereichen von Dornstadt und an der Tank- und Rastanlage Aichen aus.

An der Tank- und Rastanlage können die erhöhten Schadstoffbelastungen als betriebsbedingt angesehen werden, da die Anlage auf den Bestand der Autobahn angewiesen ist. Daher ist es dem Betreiber zuzumuten, selbst für eine Einhaltung der arbeitsschutzrechtlich geforderten maximalen Innenraumkonzentrationen zu sorgen.

In Dornstadt wird der Grenzwert für den Jahresdurchschnitt westlich der B 10 im Bereich der Autobahnmeisterei und östlich der B 10 in Gewerbe- und gewerbliche Entwicklungsflächen selbst in 200 m Entfernung noch überschritten. Die Kaserne liegt weit genug außerhalb des 200 m Bandes. Hier ist nicht mit Überschreitungen zu rechnen.

Da sich nach dem aktuellen Wissensstand im betroffenen Bereich keine Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen befinden und die maximalen Arbeitsplatzkonzentrationen weit über den Grenzwerten der 22. BImSchV liegen, führen die Grenzwertüberschreitungen nicht zu Konflikten (Die maximale Arbeitsplatzkonzentration liegt nach TRGS 900 [7] für NO₂ liegt derzeit bei 9 mg/m³, die für Feinstaub (allgemein) bei 6 mg/m³ bzw. schadstoffspezifisch darunter).

Es liegen auch keine rechtskräftigen Bebauungspläne vor, die auf eine Wohnbebauung im Nahbereich der Autobahn abzielen.

Literatur

- [1] Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02) geänderte Fassung 2005
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit.
- [2] Bundesimmissionsschutzgesetz - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002, zuletzt geändert 12/2004
(BGBl. I Nr. 71 vom 04.10.2002 S. 3830)
- [3] Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft - Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) vom 11. September 2002, zuletzt geändert 07/2004
(BGBl. I Nr. 66 vom 17.09.2002 S. 3626)
- [4] HBEFA - Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 2.1, 02/2004.
INFRAS, Bern, in Zusammenarbeit mit IFEU, Heidelberg für das Umweltbundesamt, Berlin.
- [5] BAB A8 Karlsruhe-München, 6-streifiger Ausbau, Streckenabschnitt AS Mühlhausen – AS Hohenstadt, km 10+200 – 18+795 (05/2005)
Dr. Ing. H. Gross, Büro für technische Messungen, Filderstadt
- [6] VDI 3782-8E Umweltmeteorologie - Ausbreitungsrechnung für Kfz-Emissionen. Zurückgezogener Entwurf
VDI Verein Deutscher Ingenieure
- [7] TRGS 900 Grenzwerte in der Luft am Arbeitsplatz Ausgabe Oktober 2000, zuletzt geändert 07/2004
Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung
- [8] http://www2.lfu.baden-wuerttemberg.de/lfu/abt3/luft/entwicklung_derluftqualitaet/index.html
Statistiken und Karten zur Entwicklung der Luftqualität.
- [9] <http://www2.lfu.baden-wuerttemberg.de/lfu/abt3/luft/umweltmeteorologie/index.html>
Meteorologische Statistiken

11.2.2
(BAB)

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2015

Widderstall



Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West



Widderstall

200 m

150 m

100 m

50 m

18+460

18+659

10m

10m

19+117
19+137
19+157
19+177

±2.0 %

±3.1 %

±3.0 %

±3.0 %

±2.7 %

±2.5 %

±2.3 %

±2.0 %

±1.7 %

±1.5 %

±1.2 %

±1.0 %

±0.7 %

±0.5 %

±0.5 %

±0.3 %

±0.3 %

±0.5 %

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

Argerhause

Arger

Widderstall

Widderstall

Gartenweg

Gartenweg

Gartenweg

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen nach dem
Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
Aufpunkt : Ortsrand Widderstall --- 110 m ab Fahrbahnrand
Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2015 DTV (Werktagwert) : 80760 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 24,7%
Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzgeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 80414 Kfz/24h
Windgeschwindigkeit : 2,0 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wall
Höhe der Maßnahme : 6,0 m Wallfußabstand : 6,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 24,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 16:07:11):

CO : 4612,578 NOx : 2290,714 Pb : 0,000 SO2 : 4,813 Benzol: 7,949 PM10 : 273,427

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
	JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
	204	3,2	13,2	31,8	0,039	3,3	0,65	18,14

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	116,3	27,64	15,36	32,77	0,0000	0,12	0,200	6,892
40,0	105,3	24,38	14,90	31,82	0,0000	0,11	0,181	6,240
50,0	95,4	21,54	14,34	30,63	0,0000	0,10	0,164	5,654
60,0	86,6	19,08	13,74	29,37	0,0000	0,09	0,149	5,133
70,0	79,2	17,04	13,21	28,25	0,0000	0,08	0,136	4,695
80,0	73,0	15,32	12,77	27,30	0,0000	0,08	0,126	4,328
90,0	67,6	13,84	12,37	26,46	0,0000	0,07	0,117	4,010
100,0	62,9	12,53	12,00	25,68	0,0000	0,07	0,108	3,726
110,0	58,6	11,36	11,66	24,95	0,0000	0,06	0,101	3,471
120,0	54,7	10,31	11,34	24,27	0,0000	0,06	0,094	3,241
130,0	51,2	9,37	11,05	23,65	0,0000	0,05	0,088	3,033
140,0	47,9	8,50	10,77	23,07	0,0000	0,05	0,083	2,842
150,0	45,0	7,71	10,52	22,53	0,0000	0,05	0,078	2,667
160,0	42,2	6,98	10,27	22,00	0,0000	0,04	0,073	2,503
170,0	39,6	6,29	10,03	21,49	0,0000	0,04	0,068	2,349
180,0	37,2	5,65	9,80	20,99	0,0000	0,04	0,064	2,204
190,0	34,9	5,05	9,57	20,50	0,0000	0,04	0,060	2,066
200,0	32,6	4,49	9,33	20,00	0,0000	0,03	0,056	1,935

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]								
s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	320	30,8	28,5	48,1	0,039	3,4	0,85	25,04
40,0	309	27,5	28,1	47,4	0,039	3,4	0,83	24,38
50,0	299	24,7	27,5	46,5	0,039	3,4	0,81	23,80
60,0	290	22,2	26,9	45,6	0,039	3,4	0,80	23,28
70,0	283	20,2	26,4	44,8	0,039	3,4	0,78	22,84
80,0	277	18,5	25,9	44,2	0,039	3,3	0,77	22,47
90,0	271	17,0	25,5	43,6	0,039	3,3	0,76	22,15
100,0	267	15,7	25,2	43,0	0,039	3,3	0,76	21,87
110,0	262	14,5	24,8	42,6	0,039	3,3	0,75	21,62
120,0	258	13,5	24,5	42,1	0,039	3,3	0,74	21,39
130,0	255	12,5	24,2	41,7	0,039	3,3	0,74	21,18
140,0	252	11,7	23,9	41,4	0,039	3,3	0,73	20,99
150,0	249	10,9	23,7	41,0	0,039	3,3	0,72	20,81
160,0	246	10,1	23,4	40,7	0,039	3,3	0,72	20,65
170,0	243	9,4	23,2	40,4	0,039	3,3	0,72	20,49
180,0	241	8,8	23,0	40,1	0,039	3,3	0,71	20,35
190,0	239	8,2	22,7	39,8	0,039	3,3	0,71	20,21
200,0	236	7,6	22,5	39,5	0,039	3,3	0,70	20,08

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]					
NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO₂, PM₁₀: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)NO₂: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO ₂	PM ₁₀	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m ³
0,0	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-
30,0	(9)	(29)	30,0	1657
40,0	9	27	40,0	1600
50,0	9	25	50,0	1549
60,0	8	24	60,0	1503
70,0	8	23	70,0	1465
80,0	8	22	80,0	1433
90,0	8	21	90,0	1405
100,0	8	20	100,0	1381
110,0	7	20	110,0	1358
120,0	7	19	120,0	1338
130,0	7	19	130,0	1320
140,0	7	18	140,0	1303
150,0	7	18	150,0	1288
160,0	7	18	160,0	1274
170,0	7	17	170,0	1260
180,0	7	17	180,0	1248
190,0	6	17	190,0	1236
200,0	6	17	200,0	1224

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

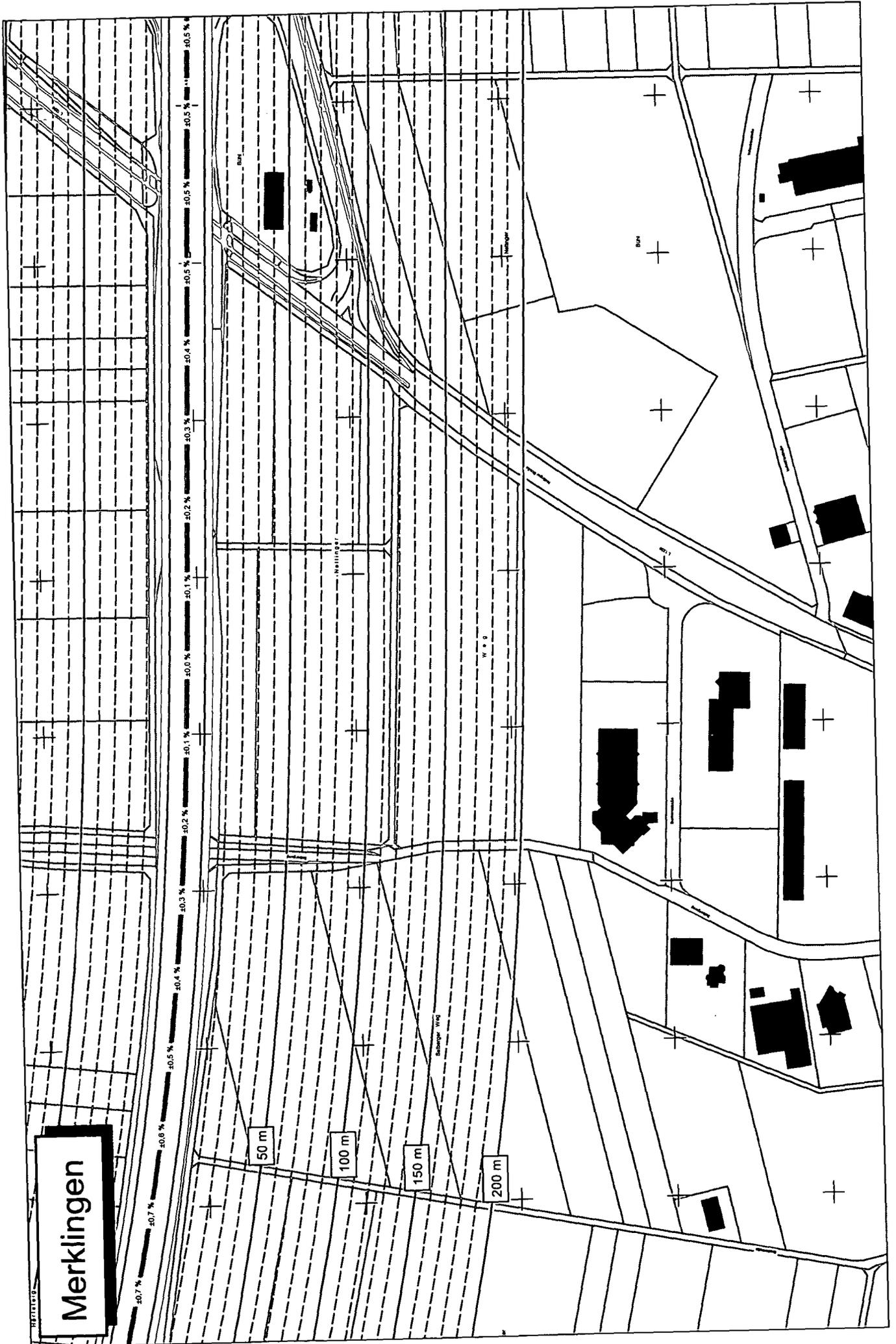
NO₂ : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2015

Merklingen

Merklingen



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
 Aufpunkt : Ortsrand Merklingen --- mehr als 200 m ab Fahrbahnrand
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2015 DTV (Werktagswert) : 81900 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 24,7%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : 0% Mittl. Fzggeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 81549 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 2,0 m/s

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 16:11:38):

CO : 2340,287 NOx : 2043,460 Pb : 0,000 SO2 : 4,336 Benzol: 7,091 PM10 : 279,002

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10	
JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	
476	19,7	27,2	61,8	0,068	3,3	1,78	20,87

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10	
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	
0,0	180,3	85,19	26,83	56,87	0,0000	0,33	0,546	21,497
10,0	108,5	47,45	22,02	46,92	0,0000	0,20	0,329	12,940
20,0	89,2	37,49	20,39	43,50	0,0000	0,17	0,270	10,633
30,0	77,5	31,57	19,30	41,20	0,0000	0,14	0,235	9,243
40,0	69,2	27,35	18,45	39,41	0,0000	0,13	0,210	8,245
50,0	62,6	24,10	17,74	37,91	0,0000	0,12	0,190	7,466
60,0	57,3	21,45	17,12	36,61	0,0000	0,11	0,174	6,827
70,0	52,7	19,22	16,57	35,44	0,0000	0,10	0,160	6,286
80,0	48,8	17,30	16,07	34,38	0,0000	0,09	0,148	5,815
90,0	45,3	15,62	15,60	33,39	0,0000	0,08	0,137	5,400
100,0	42,2	14,13	15,17	32,46	0,0000	0,08	0,128	5,028
110,0	39,3	12,78	14,76	31,59	0,0000	0,07	0,119	4,691
120,0	36,8	11,57	14,36	30,75	0,0000	0,07	0,111	4,383
130,0	34,4	10,46	13,99	29,95	0,0000	0,06	0,104	4,100
140,0	32,2	9,44	13,62	29,18	0,0000	0,06	0,098	3,837
150,0	30,1	8,51	13,27	28,43	0,0000	0,06	0,091	3,593
160,0	28,2	7,64	12,93	27,70	0,0000	0,05	0,086	3,364
170,0	26,4	6,83	12,59	26,98	0,0000	0,05	0,080	3,149
180,0	24,7	6,07	12,26	26,28	0,0000	0,05	0,075	2,946
190,0	23,1	5,37	11,94	25,59	0,0000	0,04	0,070	2,754
200,0	21,6	4,71	11,62	24,90	0,0000	0,04	0,065	2,572

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	657	104,9	54,0	88,5	0,068	3,6	2,33	42,36
<u>10,0</u>	585	67,2	49,2	81,8	0,068	3,5	2,11	<u>33,81</u>
20,0	566	57,2	47,6	79,6	0,068	3,4	2,05	31,50
30,0	554	51,3	46,5	78,2	0,068	3,4	2,02	30,11
40,0	546	47,1	45,7	77,2	0,068	3,4	1,99	29,11
50,0	539	43,8	45,0	76,3	0,068	3,4	1,97	28,33
60,0	534	41,1	44,3	75,6	0,068	3,4	1,95	27,69
70,0	529	38,9	43,8	75,0	0,068	3,4	1,94	27,15
80,0	525	37,0	43,3	74,4	0,068	3,4	1,93	26,68
90,0	522	35,3	42,8	73,9	0,068	3,4	1,92	26,27
100,0	519	33,8	42,4	73,4	0,068	3,3	1,91	25,89
110,0	516	32,5	42,0	73,0	0,068	3,3	1,90	25,56
120,0	513	31,3	41,6	72,6	0,068	3,3	1,89	25,25
130,0	511	30,2	41,2	72,2	0,068	3,3	1,88	24,97
140,0	509	29,1	40,8	71,8	0,068	3,3	1,88	24,70
150,0	506	28,2	40,5	71,5	0,068	3,3	1,87	24,46
160,0	505	27,3	40,1	71,1	0,068	3,3	1,87	24,23
<u>170,0</u>	503	26,5	<u>39,8</u>	70,8	0,068	3,3	1,86	24,01
180,0	501	25,8	39,5	70,5	0,068	3,3	1,86	23,81
190,0	499	25,1	39,2	70,2	0,068	3,3	1,85	23,62
200,0	498	24,4	38,8	69,9	0,068	3,3	1,85	23,44

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	44	115	0,0	3401
10,0	33	65	10,0	3030
20,0	30	53	20,0	2929
30,0	28	47	30,0	2869
40,0	26	43	40,0	2826
50,0	25	40	50,0	2792
60,0	24	38	60,0	2764
70,0	23	36	70,0	2741
<u>80,0</u>	23	<u>34</u>	80,0	2720
90,0	22	32	90,0	2702
100,0	21	31	100,0	2686
110,0	21	30	110,0	2671
120,0	20	29	120,0	2658
130,0	20	28	130,0	2646
140,0	20	28	140,0	2634
150,0	19	27	150,0	2624
160,0	19	26	160,0	2614
<u>170,0</u>	<u>18</u>	26	170,0	2604
180,0	18	25	180,0	2595
190,0	18	25	190,0	2587
200,0	17	24	200,0	2579

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

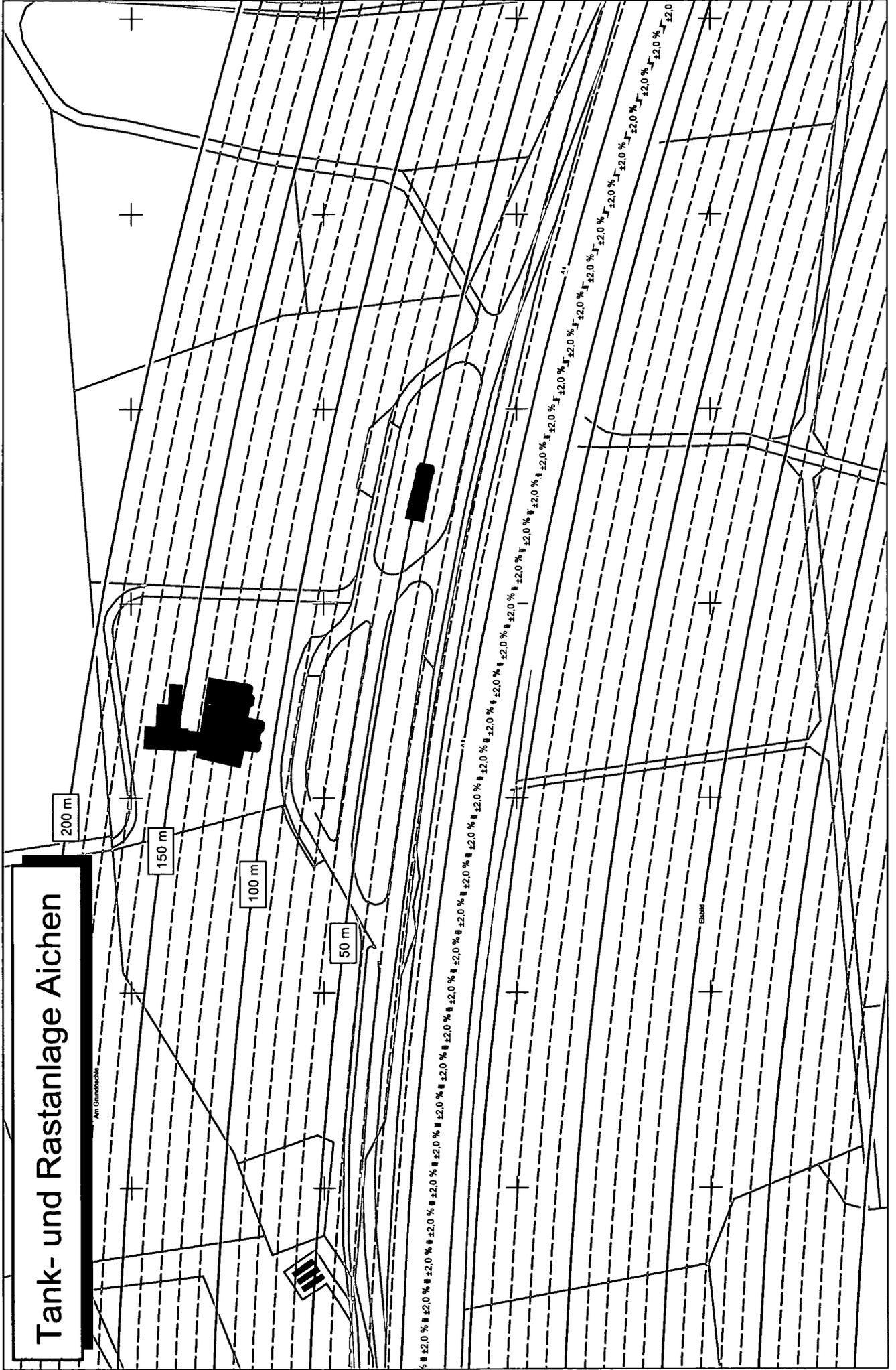
MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2015

Tank- und Rastanlage Aichen

Tank- und Rastanlage Aichen

An Grundriss



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
 Aufpunkt : Tank- und Rastanlage Aichen --- 50/100 m ab Fahrbahnrand
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2015 DTV (Werktagswert) : 81900 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 24,7%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzggeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 81549 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 16:14:36):

CO : 4677,689 NOx : 2323,049 Pb : 0,000 SO2 : 4,881 Benzol: 8,061 PM10 : 277,286

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10	
JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	
476	19,7	27,2	61,8	0,068	4,9	1,78	20,87

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	480,6	135,13	31,45	66,24	0,0000	0,50	0,828	28,487
10,0	289,3	76,80	25,89	54,95	0,0000	0,30	0,499	17,147
20,0	237,7	61,34	23,99	51,02	0,0000	0,25	0,410	14,090
30,0	206,6	52,11	22,72	48,37	0,0000	0,22	0,356	12,248
40,0	184,3	45,53	21,72	46,29	0,0000	0,19	0,318	10,926
50,0	166,9	40,43	20,89	44,56	0,0000	0,17	0,288	9,894
60,0	152,6	36,28	20,17	43,04	0,0000	0,16	0,263	9,047
70,0	140,5	32,77	19,53	41,69	0,0000	0,15	0,242	8,329
80,0	130,0	29,75	18,94	40,45	0,0000	0,14	0,224	7,706
90,0	120,7	27,10	18,39	39,30	0,0000	0,13	0,208	7,156
100,0	112,4	24,74	17,88	38,22	0,0000	0,12	0,194	6,663
110,0	104,9	22,62	17,40	37,19	0,0000	0,11	0,181	6,216
120,0	98,0	20,69	16,94	36,22	0,0000	0,10	0,169	5,808
130,0	91,7	18,93	16,50	35,28	0,0000	0,10	0,158	5,433
140,0	85,8	17,30	16,07	34,38	0,0000	0,09	0,148	5,085
150,0	80,3	15,80	15,65	33,50	0,0000	0,08	0,138	4,761
160,0	75,2	14,41	15,25	32,64	0,0000	0,08	0,130	4,458
170,0	70,4	13,11	14,86	31,81	0,0000	0,07	0,121	4,173
180,0	65,9	11,89	14,47	30,98	0,0000	0,07	0,113	3,904
190,0	61,6	10,75	14,09	30,17	0,0000	0,06	0,106	3,650
200,0	57,5	9,68	13,71	29,36	0,0000	0,06	0,099	3,408

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	957	154,8	58,7	95,5	0,068	5,4	2,61	49,35
<u>10,0</u>	766	96,5	53,1	87,2	0,068	5,2	2,28	<u>38,01</u>
20,0	714	81,0	51,2	84,5	0,068	5,2	2,19	34,96
30,0	683	71,8	49,9	82,7	0,068	5,2	2,14	33,11
40,0	661	65,2	48,9	81,4	0,068	5,1	2,10	31,79
50,0	643	60,1	48,1	80,3	0,068	5,1	2,07	30,76
60,0	629	56,0	47,4	79,3	0,068	5,1	2,04	29,91
70,0	617	52,5	46,7	78,5	0,068	5,1	2,02	29,20
80,0	606	49,5	46,2	77,8	0,068	5,1	2,00	28,57
90,0	597	46,8	45,6	77,1	0,068	5,1	1,99	28,02
100,0	589	44,4	45,1	76,5	0,068	5,1	1,97	27,53
110,0	581	42,3	44,6	75,9	0,068	5,1	1,96	27,08
120,0	574	40,4	44,2	75,4	0,068	5,0	1,95	26,67
130,0	568	38,6	43,7	74,9	0,068	5,0	1,94	26,30
140,0	562	37,0	43,3	74,4	0,068	5,0	1,93	25,95
150,0	557	35,5	42,9	74,0	0,068	5,0	1,92	25,63
160,0	552	34,1	42,5	73,5	0,068	5,0	1,91	25,32
170,0	547	32,8	42,1	73,1	0,068	5,0	1,90	25,04
180,0	542	31,6	41,7	72,7	0,068	5,0	1,89	24,77
190,0	538	30,5	41,3	72,3	0,068	5,0	1,89	24,52
<u>200,0</u>	534	29,4	<u>40,9</u>	71,9	0,068	5,0	1,88	24,27

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]	-	-	[m]	µg/m³
0,0	58	161	0,0	4957
10,0	41	88	10,0	3966
20,0	37	71	20,0	3699
30,0	34	61	30,0	3538
40,0	32	55	40,0	3422
50,0	30	50	50,0	3332
60,0	29	46	60,0	3258
70,0	28	43	70,0	3195
80,0	27	41	80,0	3141
90,0	26	39	90,0	3093
100,0	25	37	100,0	3050
<u>110,0</u>	25	<u>35</u>	110,0	3011
120,0	24	34	120,0	2975
130,0	23	33	130,0	2942
140,0	23	31	140,0	2912
150,0	22	30	150,0	2883
160,0	22	29	160,0	2857
170,0	21	29	170,0	2832
180,0	21	28	180,0	2809
190,0	20	27	190,0	2786
<u>200,0</u>	<u>20</u>	26	200,0	2765

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

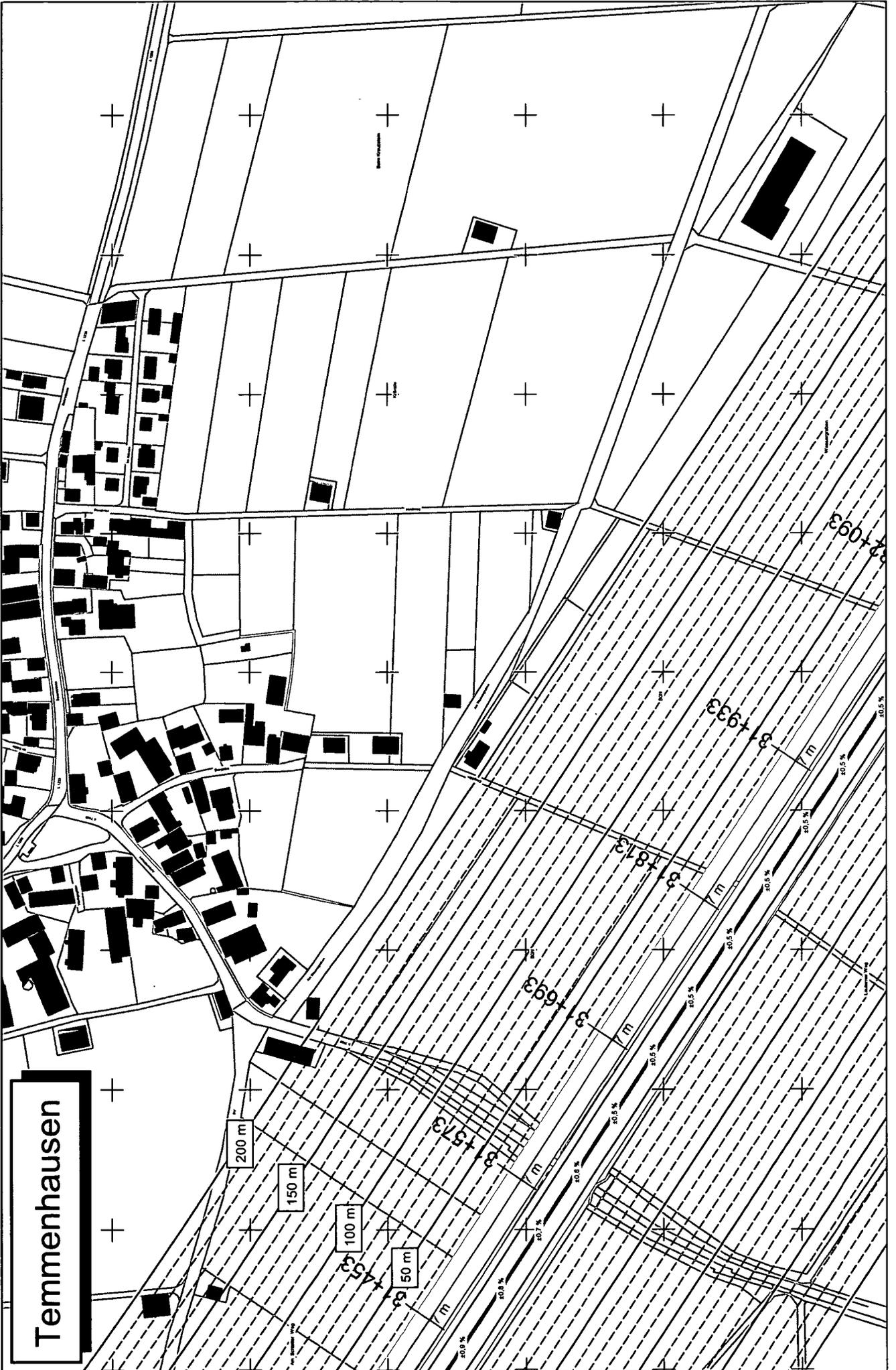
NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2015

Temmenhausen



Temmenhausen

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
 Aufpunkt : Ortsrand Temmenhausen --- 150/200 m ab Fahrbahnrand
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2015 DTV (Werktagswert) : 81900 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 24,7%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzggeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 81549 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wall
 Höhe der Maßnahme : 6,0 m Wallfußabstand : 6,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
 Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 24,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 16:19:13):

CO : 4677,689 NOx : 2323,049 Pb : 0,000 SO2 : 4,881 Benzol: 8,061 PM10 : 277,286

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
	JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
	476	19,7	27,2	61,8	0,068	4,9	1,78	20,87

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	157,2	39,65	17,28	36,80	0,0000	0,16	0,271	9,319
40,0	142,3	35,16	16,78	35,75	0,0000	0,15	0,245	8,438
50,0	129,0	31,24	16,15	34,43	0,0000	0,13	0,222	7,645
60,0	117,1	27,83	15,48	33,02	0,0000	0,12	0,202	6,940
70,0	107,1	24,98	14,88	31,77	0,0000	0,11	0,185	6,348
80,0	98,7	22,60	14,38	30,72	0,0000	0,10	0,170	5,852
90,0	91,5	20,54	13,94	29,77	0,0000	0,10	0,158	5,422
100,0	85,0	18,71	13,52	28,90	0,0000	0,09	0,146	5,038
110,0	79,2	17,08	13,14	28,08	0,0000	0,08	0,136	4,693
120,0	73,9	15,61	12,78	27,33	0,0000	0,08	0,127	4,382
130,0	69,2	14,29	12,45	26,63	0,0000	0,07	0,119	4,101
140,0	64,8	13,08	12,14	25,98	0,0000	0,07	0,112	3,843
150,0	60,8	11,97	11,86	25,37	0,0000	0,06	0,105	3,606
160,0	57,1	10,94	11,58	24,78	0,0000	0,06	0,098	3,384
170,0	53,6	9,98	11,31	24,21	0,0000	0,06	0,092	3,177
180,0	50,3	9,08	11,05	23,65	0,0000	0,05	0,087	2,980
190,0	47,1	8,23	10,78	23,10	0,0000	0,05	0,081	2,794
200,0	44,1	7,43	10,52	22,54	0,0000	0,05	0,076	2,616

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>30,0</u>	634	59,4	44,5	75,7	0,068	5,1	2,05	<u>30,19</u>
40,0	619	54,9	44,0	75,1	0,068	5,1	2,03	29,30
50,0	605	51,0	43,4	74,4	0,068	5,1	2,00	28,51
60,0	593	47,6	42,7	73,7	0,068	5,1	1,98	27,81
70,0	583	44,7	42,1	73,1	0,068	5,1	1,96	27,21
80,0	575	42,3	41,6	72,6	0,068	5,0	1,95	26,72
90,0	568	40,3	41,2	72,1	0,068	5,0	1,94	26,29
100,0	561	38,4	40,7	71,7	0,068	5,0	1,93	25,90
110,0	556	36,8	40,4	71,3	0,068	5,0	1,92	25,56
120,0	550	35,3	40,0	71,0	0,068	5,0	1,91	25,25
<u>130,0</u>	546	34,0	<u>39,7</u>	70,7	0,068	5,0	1,90	24,97
140,0	541	32,8	39,4	70,4	0,068	5,0	1,89	24,71
150,0	537	31,7	39,1	70,1	0,068	5,0	1,89	24,47
160,0	533	30,7	38,8	69,9	0,068	5,0	1,88	24,25
170,0	530	29,7	38,5	69,6	0,068	5,0	1,87	24,04
180,0	527	28,8	38,3	69,4	0,068	5,0	1,87	23,85
190,0	523	28,0	38,0	69,2	0,068	5,0	1,86	23,66
200,0	520	27,2	37,7	68,9	0,068	5,0	1,86	23,48

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-
30,0	24	48	30,0	3282
40,0	24	44	40,0	3205
50,0	23	41	50,0	3136
60,0	22	38	60,0	3074
70,0	21	36	70,0	3022
80,0	20	34	80,0	2979
90,0	20	33	90,0	2941
100,0	19	31	100,0	2908
110,0	19	30	110,0	2878
120,0	19	29	120,0	2850
130,0	18	28	130,0	2826
140,0	18	28	140,0	2803
150,0	18	27	150,0	2783
160,0	17	26	160,0	2763
170,0	17	26	170,0	2745
180,0	17	25	180,0	2728
190,0	16	25	190,0	2712
200,0	16	24	200,0	2696

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

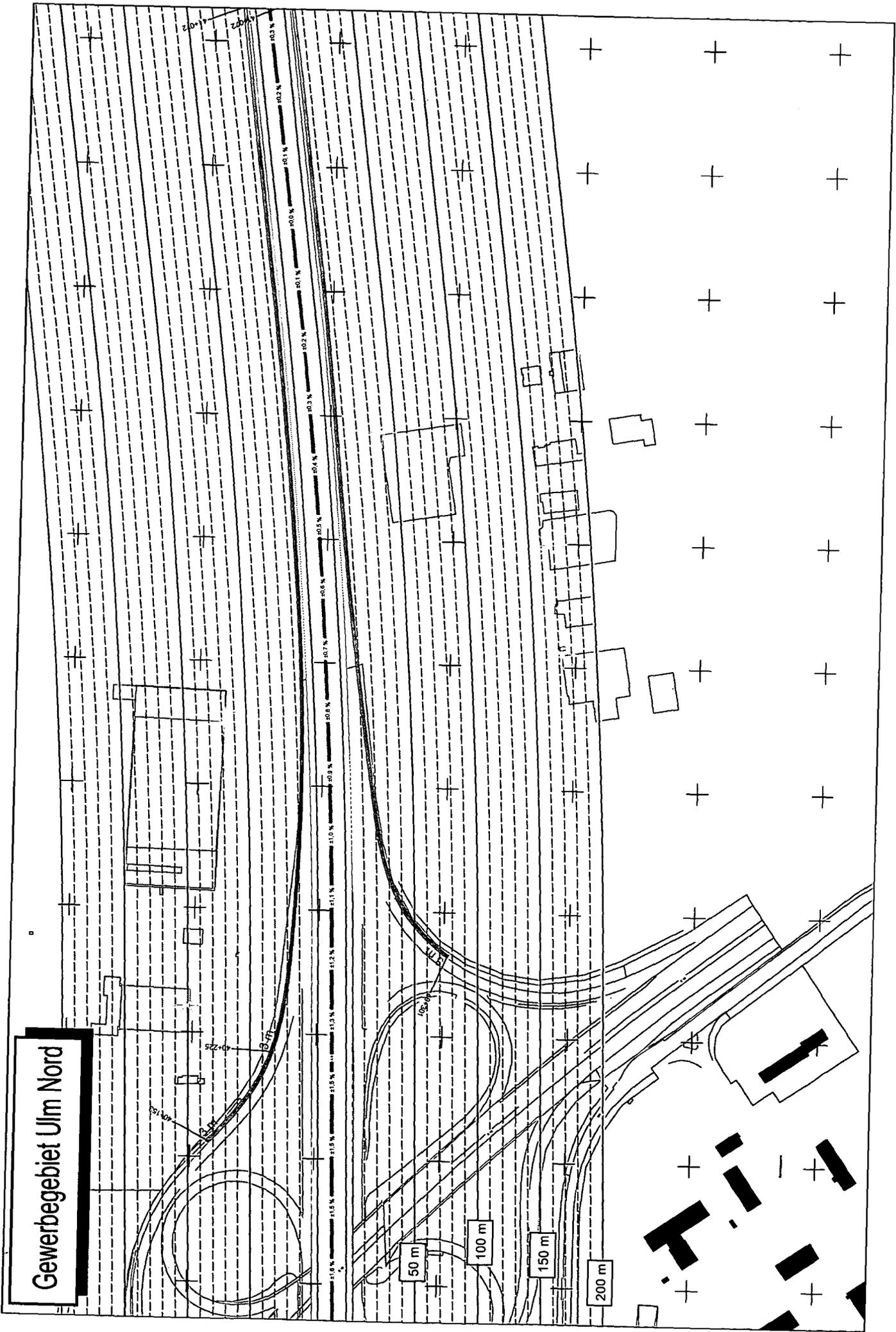
PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2015

Gewerbegebiet Ulm Nord

Gewerbegebiet Ulm Nord



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005

Aufpunkt : Gewerbegebiet Ulm Nord ohne Lärmschutz

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2015 DTV (Werktagswert) : 81900 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 24,7%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzggeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 81549 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 16:31:23):

CO : 4677,689 NOx : 2323,049 Pb : 0,000 SO2 : 4,881 Benzol: 8,061 PM10 : 277,286

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
476	19,7	27,2	61,8	0,068	4,9	1,78	20,87

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	480,6	135,13	31,45	66,24	0,0000	0,50	0,828	28,487
10,0	289,3	76,80	25,89	54,95	0,0000	0,30	0,499	17,147
20,0	237,7	61,34	23,99	51,02	0,0000	0,25	0,410	14,090
30,0	206,6	52,11	22,72	48,37	0,0000	0,22	0,356	12,248
40,0	184,3	45,53	21,72	46,29	0,0000	0,19	0,318	10,926
50,0	166,9	40,43	20,89	44,56	0,0000	0,17	0,288	9,894
60,0	152,6	36,28	20,17	43,04	0,0000	0,16	0,263	9,047
70,0	140,5	32,77	19,53	41,69	0,0000	0,15	0,242	8,329
80,0	130,0	29,75	18,94	40,45	0,0000	0,14	0,224	7,706
90,0	120,7	27,10	18,39	39,30	0,0000	0,13	0,208	7,156
100,0	112,4	24,74	17,88	38,22	0,0000	0,12	0,194	6,663
110,0	104,9	22,62	17,40	37,19	0,0000	0,11	0,181	6,216
120,0	98,0	20,69	16,94	36,22	0,0000	0,10	0,169	5,808
130,0	91,7	18,93	16,50	35,28	0,0000	0,10	0,158	5,433
140,0	85,8	17,30	16,07	34,38	0,0000	0,09	0,148	5,085
150,0	80,3	15,80	15,65	33,50	0,0000	0,08	0,138	4,761
160,0	75,2	14,41	15,25	32,64	0,0000	0,08	0,130	4,458
170,0	70,4	13,11	14,86	31,81	0,0000	0,07	0,121	4,173
180,0	65,9	11,89	14,47	30,98	0,0000	0,07	0,113	3,904
190,0	61,6	10,75	14,09	30,17	0,0000	0,06	0,106	3,650
200,0	57,5	9,68	13,71	29,36	0,0000	0,06	0,099	3,408

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	957	154,9	58,7	95,5	0,068	5,4	2,61	49,35
<u>10,0</u>	766	96,5	53,1	87,2	0,068	5,2	2,28	<u>38,01</u>
20,0	714	81,1	51,2	84,5	0,068	5,2	2,19	34,96
30,0	683	71,8	49,9	82,7	0,068	5,2	2,14	33,11
40,0	661	65,3	48,9	81,4	0,068	5,1	2,10	31,79
50,0	643	60,2	48,1	80,3	0,068	5,1	2,07	30,76
60,0	629	56,0	47,4	79,3	0,068	5,1	2,04	29,91
70,0	617	52,5	46,7	78,5	0,068	5,1	2,02	29,20
80,0	606	49,5	46,2	77,8	0,068	5,1	2,00	28,57
90,0	597	46,8	45,6	77,1	0,068	5,1	1,99	28,02
100,0	589	44,5	45,1	76,5	0,068	5,1	1,97	27,53
110,0	581	42,3	44,6	75,9	0,068	5,1	1,96	27,08
120,0	574	40,4	44,2	75,4	0,068	5,0	1,95	26,67
130,0	568	38,7	43,7	74,9	0,068	5,0	1,94	26,30
140,0	562	37,0	43,3	74,4	0,068	5,0	1,93	25,95
150,0	557	35,5	42,9	74,0	0,068	5,0	1,92	25,63
160,0	552	34,1	42,5	73,5	0,068	5,0	1,91	25,32
170,0	547	32,8	42,1	73,1	0,068	5,0	1,90	25,04
180,0	542	31,6	41,7	72,7	0,068	5,0	1,89	24,77
190,0	538	30,5	41,3	72,3	0,068	5,0	1,89	24,52
<u>200,0</u>	534	29,4	<u>40,9</u>	71,9	0,068	5,0	1,88	24,27

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten.

CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	58	161	0,0	4957
10,0	41	88	10,0	3966
20,0	37	71	20,0	3699
30,0	34	61	30,0	3538
40,0	32	55	40,0	3422
50,0	30	50	50,0	3332
60,0	29	46	60,0	3258
70,0	28	43	70,0	3195
80,0	27	41	80,0	3141
90,0	26	39	90,0	3093
100,0	25	37	100,0	3050
<u>110,0</u>	25	<u>35</u>	110,0	3011
120,0	24	34	120,0	2975
130,0	23	33	130,0	2942
140,0	23	31	140,0	2912
150,0	22	30	150,0	2883
160,0	22	29	160,0	2857
170,0	21	29	170,0	2832
180,0	21	28	180,0	2809
190,0	20	27	190,0	2786
<u>200,0</u>	<u>20</u>	26	200,0	2765

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

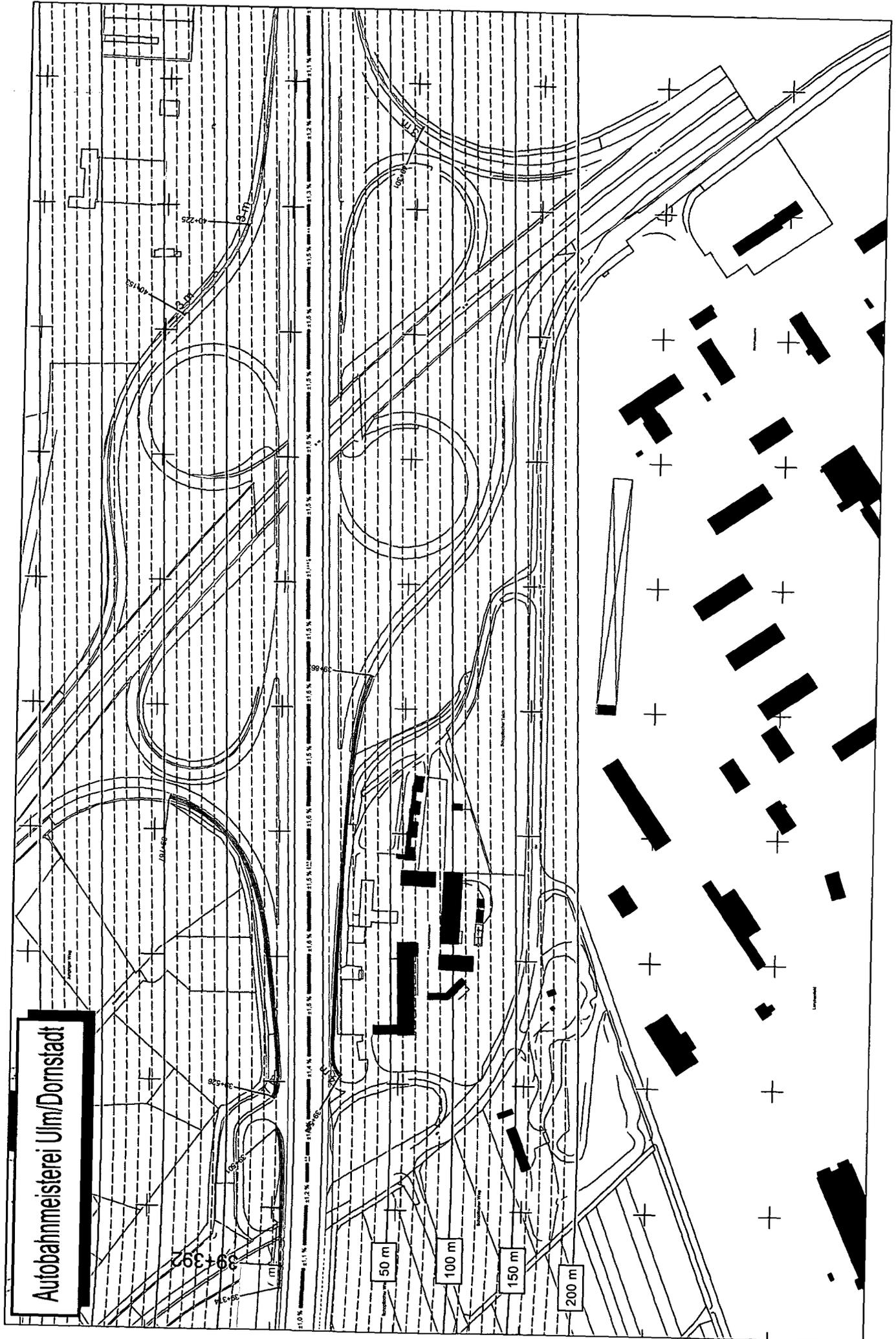
PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2015

Autobahnmeisterei Ulm/Dornstadt

Autobahnmeisterei Ulm/Dornstadt



Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>10,0</u>	680	73,8	45,4	76,8	0,068	5,2	2,13	<u>32,93</u>
20,0	674	70,7	47,1	78,9	0,068	5,2	2,12	32,56
30,0	658	65,4	47,1	79,0	0,068	5,1	2,09	31,61
40,0	642	60,6	46,7	78,5	0,068	5,1	2,07	30,69
50,0	628	56,5	46,2	77,8	0,068	5,1	2,04	29,86
60,0	616	52,9	45,6	77,1	0,068	5,1	2,02	29,13
70,0	605	49,7	45,1	76,4	0,068	5,1	2,00	28,48
80,0	595	46,9	44,5	75,8	0,068	5,1	1,99	27,91
90,0	586	44,4	44,0	75,2	0,068	5,1	1,97	27,39
100,0	579	42,2	43,5	74,6	0,068	5,1	1,96	26,93
110,0	572	40,3	43,0	74,1	0,068	5,0	1,94	26,51
120,0	565	38,5	42,6	73,6	0,068	5,0	1,93	26,14
130,0	560	36,9	42,2	73,2	0,068	5,0	1,92	25,80
140,0	554	35,5	41,8	72,8	0,068	5,0	1,91	25,49
150,0	550	34,1	41,5	72,5	0,068	5,0	1,91	25,21
160,0	545	32,9	41,2	72,2	0,068	5,0	1,90	24,96
170,0	541	31,9	41,0	71,9	0,068	5,0	1,89	24,73
180,0	538	30,8	40,7	71,7	0,068	5,0	1,89	24,52
190,0	535	29,9	40,6	71,6	0,068	5,0	1,88	24,33
<u>200,0</u>	532	29,1	<u>40,4</u>	71,4	0,068	5,0	1,88	24,15

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
 Aufpunkt : Autobahnmeisterei Ulm/Dornstadt --- 50 m ab Fahrbahnrand
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2015 DTV (Werktagwert) : 81900 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 24,7%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzgeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 81549 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wand/Steilwall
 Höhe der Maßnahme : 4,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
 Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 7,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 16:27:19):

CO : 4677,689 NOx : 2323,049 Pb : 0,000 SO2 : 4,881 Benzol: 8,061 PM10 : 277,286

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
476	19,7	27,2	61,8	0,068	4,9	1,78	20,87

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	203,5	54,04	18,22	38,66	0,0000	0,21	0,351	12,065
20,0	197,3	50,92	19,92	42,36	0,0000	0,21	0,340	11,698
30,0	181,2	45,71	19,93	42,43	0,0000	0,19	0,312	10,744
40,0	165,6	40,92	19,52	41,60	0,0000	0,17	0,285	9,819
50,0	151,7	36,75	18,99	40,50	0,0000	0,16	0,261	8,992
60,0	139,4	33,13	18,42	39,31	0,0000	0,15	0,240	8,262
70,0	128,5	29,96	17,85	38,11	0,0000	0,13	0,221	7,615
80,0	118,8	27,18	17,30	36,95	0,0000	0,12	0,205	7,040
90,0	110,1	24,71	16,77	35,83	0,0000	0,11	0,190	6,525
100,0	102,3	22,52	16,27	34,78	0,0000	0,11	0,176	6,063
110,0	95,3	20,55	15,81	33,79	0,0000	0,10	0,164	5,647
120,0	88,9	18,78	15,37	32,87	0,0000	0,09	0,153	5,271
130,0	83,2	17,18	14,97	32,02	0,0000	0,09	0,143	4,931
140,0	78,0	15,73	14,61	31,25	0,0000	0,08	0,134	4,623
150,0	73,3	14,42	14,28	30,56	0,0000	0,08	0,126	4,343
160,0	69,0	13,22	13,99	29,95	0,0000	0,07	0,119	4,089
170,0	65,1	12,12	13,74	29,42	0,0000	0,07	0,112	3,859
180,0	61,6	11,12	13,53	28,97	0,0000	0,06	0,106	3,650
190,0	58,4	10,20	13,36	28,61	0,0000	0,06	0,101	3,461
200,0	55,5	9,34	13,23	28,33	0,0000	0,06	0,096	3,288

NO₂, PM₁₀: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)NO₂: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO ₂	PM ₁₀	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m ³
0,0	-	-	-	-
10,0	24	61	10,0	3463
20,0	26	59	20,0	3431
30,0	26	54	30,0	3346
40,0	26	50	40,0	3264
50,0	25	46	50,0	3191
60,0	24	43	60,0	3126
70,0	23	40	70,0	3069
80,0	23	38	80,0	3018
90,0	22	36	90,0	2973
<u>100,0</u>	21	<u>35</u>	100,0	2932
110,0	21	33	110,0	2895
120,0	20	32	120,0	2862
130,0	20	31	130,0	2832
140,0	19	30	140,0	2804
150,0	19	29	150,0	2779
160,0	19	28	160,0	2757
<u>170,0</u>	<u>18</u>	27	170,0	2737
180,0	18	27	180,0	2718
190,0	18	26	190,0	2701
200,0	18	26	200,0	2686

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO₂ : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2015

Dornstadt



Dornstadt

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005

Aufpunkt : Dornstadt/200 m ab Fahrbahnrand

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2015 DTV (Werktagwert) : 81900 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 24,7%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzgeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 81549 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wall
 Höhe der Maßnahme : 6,0 m Wallfußabstand : 6,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
 Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 24,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 16:23:40):

CO : 4677,689 NOx : 2323,049 Pb : 0,000 SO2 : 4,881 Benzol: 8,061 PM10 : 277,286

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
	JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
	476	19,7	27,2	61,8	0,068	4,9	1,78	20,87

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	157,2	39,65	17,28	36,80	0,0000	0,16	0,271	9,319
40,0	142,3	35,16	16,78	35,75	0,0000	0,15	0,245	8,438
50,0	129,0	31,24	16,15	34,43	0,0000	0,13	0,222	7,645
60,0	117,1	27,83	15,48	33,02	0,0000	0,12	0,202	6,940
70,0	107,1	24,98	14,88	31,77	0,0000	0,11	0,185	6,348
80,0	98,7	22,60	14,38	30,72	0,0000	0,10	0,170	5,852
90,0	91,5	20,54	13,94	29,77	0,0000	0,10	0,158	5,422
100,0	85,0	18,71	13,52	28,90	0,0000	0,09	0,146	5,038
110,0	79,2	17,08	13,14	28,08	0,0000	0,08	0,136	4,693
120,0	73,9	15,61	12,78	27,33	0,0000	0,08	0,127	4,382
130,0	69,2	14,29	12,45	26,63	0,0000	0,07	0,119	4,101
140,0	64,8	13,08	12,14	25,98	0,0000	0,07	0,112	3,843
150,0	60,8	11,97	11,86	25,37	0,0000	0,06	0,105	3,606
160,0	57,1	10,94	11,58	24,78	0,0000	0,06	0,098	3,384
170,0	53,6	9,98	11,31	24,21	0,0000	0,06	0,092	3,177
180,0	50,3	9,08	11,05	23,65	0,0000	0,05	0,087	2,980
190,0	47,1	8,23	10,78	23,10	0,0000	0,05	0,081	2,794
200,0	44,1	7,43	10,52	22,54	0,0000	0,05	0,076	2,616

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]								
s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>30,0</u>	634	59,4	44,5	75,7	0,068	5,1	2,05	<u>30,19</u>
40,0	619	54,9	44,0	75,1	0,068	5,1	2,03	29,30
50,0	605	51,0	43,4	74,4	0,068	5,1	2,00	28,51
60,0	593	47,6	42,7	73,7	0,068	5,1	1,98	27,81
70,0	583	44,7	42,1	73,1	0,068	5,1	1,96	27,21
80,0	575	42,3	41,6	72,6	0,068	5,0	1,95	26,72
90,0	568	40,3	41,2	72,1	0,068	5,0	1,94	26,29
100,0	561	38,4	40,7	71,7	0,068	5,0	1,93	25,90
110,0	556	36,8	40,4	71,3	0,068	5,0	1,92	25,56
120,0	550	35,3	40,0	71,0	0,068	5,0	1,91	25,25
<u>130,0</u>	546	34,0	<u>39,7</u>	70,7	0,068	5,0	1,90	24,97
140,0	541	32,8	39,4	70,4	0,068	5,0	1,89	24,71
150,0	537	31,7	39,1	70,1	0,068	5,0	1,89	24,47
160,0	533	30,7	38,8	69,9	0,068	5,0	1,88	24,25
170,0	530	29,7	38,5	69,6	0,068	5,0	1,87	24,04
180,0	527	28,8	38,3	69,4	0,068	5,0	1,87	23,85
190,0	523	28,0	38,0	69,2	0,068	5,0	1,86	23,66
200,0	520	27,2	37,7	68,9	0,068	5,0	1,86	23,48

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]					
NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-
30,0	24	48	30,0	3282
40,0	24	44	40,0	3205
50,0	23	41	50,0	3136
60,0	22	38	60,0	3074
70,0	21	36	70,0	3022
<u>80,0</u>	20	<u>34</u>	80,0	2979
90,0	20	33	90,0	2941
100,0	19	31	100,0	2908
110,0	19	30	110,0	2878
120,0	19	29	120,0	2850
<u>130,0</u>	<u>18</u>	28	130,0	2826
140,0	18	28	140,0	2803
150,0	18	27	150,0	2783
160,0	17	26	160,0	2763
170,0	17	26	170,0	2745
180,0	17	25	180,0	2728
190,0	16	25	190,0	2712
200,0	16	24	200,0	2696

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

11.2.3
(BAB)

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2020

Widderstall



Festgestellt mit
Planfeststellungsbeschluss des
Regierungspräsidiums Tübingen vom
12. November 2008, Az.: 15-3/0513.2-21/
DB NBS PFA 2.3 / A 8 Hohenstadt - Ulm-West

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
 Aufpunkt : Ortsrand Widderstall --- 110 m ab Fahrbahnrand
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : (2020) DTV (Werktagswert) : 84800 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 25%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzggeschw. : 121,5 km/h DTV (Jahreswert) : 84437 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 2,0 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wall
 Höhe der Maßnahme : 6,0 m Wallfußabstand : 6,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
 Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 24,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 15:01:45):

CO : 4676,510 NOx : 2076,456 Pb : 0,000 SO2 : 4,861 Benzol: 8,152 PM10 : 281,058

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
198	3,0	12,9	31,0	0,039	3,3	0,64	17,94

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	117,9	24,50	14,77	31,54	0,0000	0,12	0,205	7,085
40,0	106,7	21,56	14,34	30,62	0,0000	0,11	0,186	6,414
50,0	96,7	19,01	13,79	29,48	0,0000	0,10	0,169	5,812
60,0	87,8	16,80	13,22	28,26	0,0000	0,09	0,153	5,276
70,0	80,3	14,96	12,71	27,18	0,0000	0,08	0,140	4,826
80,0	74,0	13,43	12,28	26,27	0,0000	0,08	0,129	4,449
90,0	68,6	12,10	11,90	25,46	0,0000	0,07	0,120	4,122
100,0	63,7	10,93	11,54	24,70	0,0000	0,07	0,111	3,830
110,0	59,4	9,88	11,21	24,00	0,0000	0,06	0,103	3,568
120,0	55,4	8,94	10,91	23,35	0,0000	0,06	0,097	3,331
130,0	51,9	8,09	10,62	22,75	0,0000	0,05	0,090	3,117
140,0	48,6	7,32	10,36	22,19	0,0000	0,05	0,085	2,922
150,0	45,6	6,61	10,12	21,67	0,0000	0,05	0,079	2,741
160,0	42,8	5,95	9,88	21,16	0,0000	0,04	0,075	2,573
170,0	40,2	5,34	9,65	20,67	0,0000	0,04	0,070	2,415
180,0	37,7	4,77	9,42	20,19	0,0000	0,04	0,066	2,266
190,0	35,3	4,23	9,20	19,71	0,0000	0,04	0,062	2,124
200,0	33,1	3,73	8,98	19,24	0,0000	0,03	0,058	1,989

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]								
s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	316	27,5	27,6	46,7	0,039	3,4	0,84	25,02
40,0	304	24,6	27,2	46,0	0,039	3,4	0,82	24,35
50,0	294	22,1	26,6	45,1	0,039	3,4	0,80	23,75
60,0	285	19,8	26,1	44,3	0,039	3,4	0,79	23,21
70,0	278	18,0	25,6	43,5	0,039	3,4	0,78	22,76
80,0	272	16,5	25,1	42,9	0,039	3,3	0,76	22,39
90,0	266	15,1	24,8	42,3	0,039	3,3	0,76	22,06
100,0	261	14,0	24,4	41,8	0,039	3,3	0,75	21,77
110,0	257	12,9	24,1	41,3	0,039	3,3	0,74	21,51
120,0	253	12,0	23,8	40,9	0,039	3,3	0,73	21,27
130,0	250	11,1	23,5	40,6	0,039	3,3	0,73	21,06
140,0	246	10,4	23,2	40,2	0,039	3,3	0,72	20,86
150,0	243	9,7	23,0	39,9	0,039	3,3	0,72	20,68
160,0	240	9,0	22,7	39,6	0,039	3,3	0,71	20,51
170,0	238	8,4	22,5	39,3	0,039	3,3	0,71	20,35
180,0	235	7,8	22,3	39,0	0,039	3,3	0,70	20,20
190,0	233	7,3	22,1	38,7	0,039	3,3	0,70	20,06
200,0	231	6,8	21,8	38,5	0,039	3,3	0,69	19,93

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]					
NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-
30,0	9	29	30,0	1635
40,0	9	27	40,0	1577
50,0	8	25	50,0	1525
60,0	8	23	60,0	1479
70,0	8	22	70,0	1440
80,0	8	21	80,0	1407
90,0	7	21	90,0	1379
100,0	7	20	100,0	1354
110,0	7	19	110,0	1331
120,0	7	19	120,0	1311
130,0	7	18	130,0	1293
140,0	7	18	140,0	1276
150,0	7	18	150,0	1260
160,0	6	17	160,0	1246
170,0	6	17	170,0	1232
180,0	6	17	180,0	1219
190,0	6	17	190,0	1207
200,0	6	16	200,0	1195

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2020

Merklingen

Merklingen



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
 Aufpunkt : Ortsrand Merklingen --- mehr als 200 m ab Fahrbahnrand
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : (2020) DTV (Werktagswert) : 86000 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 25,1%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : 0% Mittl. Fzgeschw. : 121,4 km/h DTV (Jahreswert) : 85631 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 2,0 m/s

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 14:59:09):

CO : 2386,079 NOx : 1841,606 Pb : 0,000 SO2 : 4,376 Benzol: 7,472 PM10 : 287,424

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10	
JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	
462	19,0	26,6	60,4	0,068	3,3	1,75	20,63

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10	
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	
0,0	183,8	75,73	25,77	54,70	0,0000	0,34	0,576	22,146
10,0	110,7	41,92	21,14	45,08	0,0000	0,20	0,347	13,331
20,0	90,9	33,01	19,57	41,78	0,0000	0,17	0,285	10,954
30,0	79,0	27,71	18,52	39,56	0,0000	0,14	0,248	9,522
40,0	70,5	23,95	17,70	37,84	0,0000	0,13	0,221	8,494
50,0	63,9	21,04	17,02	36,40	0,0000	0,12	0,200	7,692
60,0	58,4	18,67	16,43	35,14	0,0000	0,11	0,183	7,033
70,0	53,8	16,69	15,90	34,02	0,0000	0,10	0,168	6,475
80,0	49,7	14,98	15,42	33,00	0,0000	0,09	0,156	5,991
90,0	46,2	13,48	14,97	32,05	0,0000	0,08	0,145	5,563
100,0	43,0	12,15	14,55	31,16	0,0000	0,08	0,135	5,180
110,0	40,1	10,96	14,16	30,32	0,0000	0,07	0,126	4,833
120,0	37,5	9,88	13,78	29,52	0,0000	0,07	0,117	4,516
130,0	35,1	8,90	13,42	28,75	0,0000	0,06	0,110	4,224
140,0	32,8	7,99	13,07	28,00	0,0000	0,06	0,103	3,953
150,0	30,7	7,16	12,73	27,28	0,0000	0,06	0,096	3,701
160,0	28,8	6,39	12,40	26,58	0,0000	0,05	0,090	3,466
170,0	26,9	5,68	12,08	25,90	0,0000	0,05	0,084	3,244
180,0	25,2	5,01	11,77	25,22	0,0000	0,05	0,079	3,035
190,0	23,6	4,39	11,46	24,56	0,0000	0,04	0,074	2,837
200,0	22,0	3,80	11,15	23,90	0,0000	0,04	0,069	2,650

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	646	94,7	52,4	85,9	0,068	3,6	2,32	42,77
<u>10,0</u>	573	60,9	47,7	79,4	0,068	3,5	2,10	<u>33,96</u>
20,0	553	52,0	46,2	77,4	0,068	3,4	2,03	31,58
30,0	541	46,7	45,1	76,0	0,068	3,4	2,00	30,15
40,0	533	42,9	44,3	75,0	0,068	3,4	1,97	29,12
50,0	526	40,0	43,6	74,2	0,068	3,4	1,95	28,32
60,0	521	37,7	43,0	73,5	0,068	3,4	1,93	27,66
70,0	516	35,7	42,5	72,9	0,068	3,4	1,92	27,10
80,0	512	34,0	42,0	72,4	0,068	3,4	1,90	26,62
90,0	509	32,5	41,6	71,9	0,068	3,4	1,89	26,19
100,0	505	31,2	41,2	71,5	0,068	3,3	1,88	25,81
110,0	502	30,0	40,8	71,1	0,068	3,3	1,87	25,46
120,0	500	28,9	40,4	70,7	0,068	3,3	1,87	25,14
130,0	497	27,9	40,0	70,3	0,068	3,3	1,86	24,85
<u>140,0</u>	495	27,0	<u>39,7</u>	70,0	0,068	3,3	1,85	24,58
150,0	493	26,2	39,3	69,6	0,068	3,3	1,84	24,33
160,0	491	25,4	39,0	69,3	0,068	3,3	1,84	24,09
170,0	489	24,7	38,7	69,0	0,068	3,3	1,83	23,87
180,0	488	24,0	38,4	68,7	0,068	3,3	1,83	23,66
190,0	486	23,4	38,1	68,4	0,068	3,3	1,82	23,47
200,0	484	22,8	37,7	68,1	0,068	3,3	1,82	23,28

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	40	118	0,0	3347
10,0	30	66	10,0	2968
20,0	27	54	20,0	2866
30,0	25	47	30,0	2804
40,0	24	43	40,0	2760
50,0	23	40	50,0	2726
60,0	22	37	60,0	2697
<u>70,0</u>	22	<u>35</u>	70,0	2673
80,0	21	34	80,0	2652
90,0	20	32	90,0	2634
100,0	20	31	100,0	2618
110,0	19	30	110,0	2603
120,0	19	29	120,0	2589
130,0	19	28	130,0	2576
<u>140,0</u>	<u>18</u>	27	140,0	2565
150,0	18	26	150,0	2554
160,0	17	26	160,0	2544
170,0	17	25	170,0	2534
180,0	17	25	180,0	2525
190,0	17	24	190,0	2517
200,0	16	24	200,0	2509

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2020

Tank- und Rastanlage Aichen

Tank- und Rastanlage Aichen

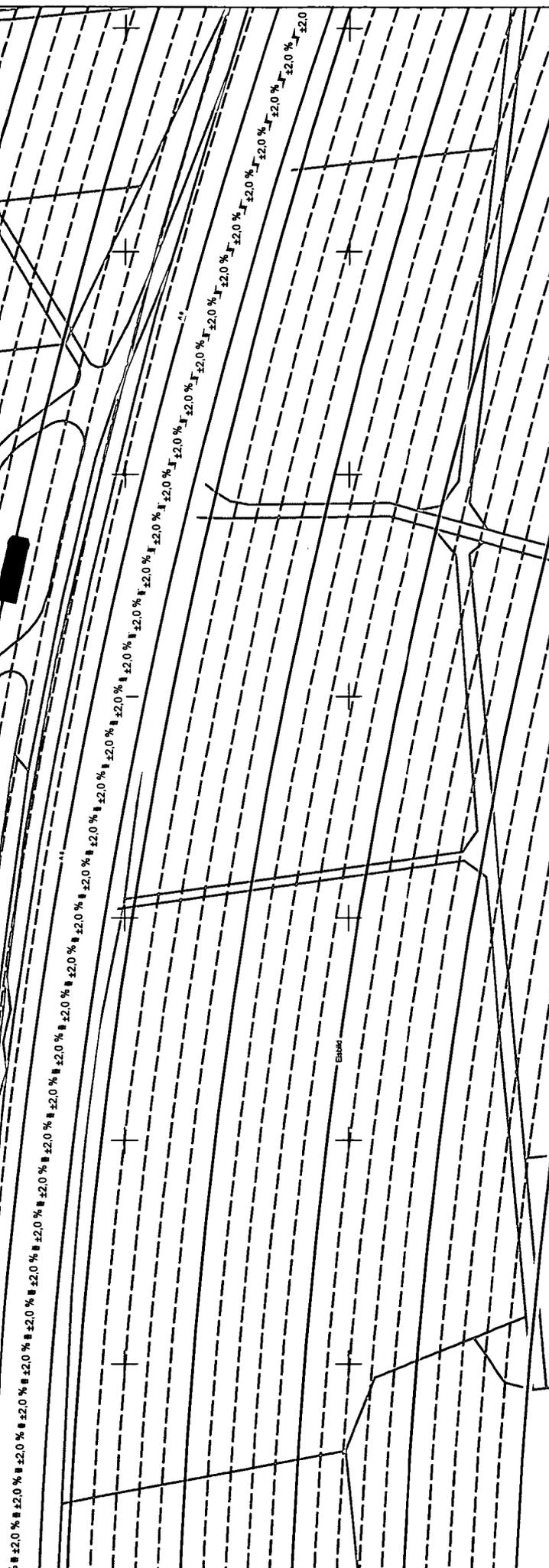
Am Grundstücke

200 m

150 m

100 m

50 m



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005

Aufpunkt : Tank- und Rastanlage Aichen --- 50/100 m ab Fahrbahnrand

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : 2020 DTV (Werktagswert) : 86000 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 25,1%

Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit

Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzgggeschw. : 121,4 km/h DTV (Jahreswert) : 85631 Kfz/24h

Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 20.07.2005 18:06:53):

CO : 4740,323 NOx : 2110,219 Pb : 0,000 SO2 : 4,937 Benzol: 8,273 PM10 : 285,691

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
462	19,0	26,6	60,4	0,068	4,9	1,75	20,63

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	487,0	121,61	30,33	63,98	0,0000	0,51	0,850	29,350
10,0	293,1	68,84	24,95	53,00	0,0000	0,31	0,512	17,667
20,0	240,9	54,86	23,11	49,19	0,0000	0,25	0,420	14,517
30,0	209,4	46,52	21,88	46,62	0,0000	0,22	0,365	12,619
40,0	186,8	40,58	20,92	44,61	0,0000	0,19	0,326	11,257
50,0	169,1	35,98	20,12	42,93	0,0000	0,18	0,295	10,194
60,0	154,7	32,23	19,42	41,47	0,0000	0,16	0,270	9,321
70,0	142,4	29,08	18,80	40,16	0,0000	0,15	0,248	8,582
80,0	131,7	26,36	18,23	38,96	0,0000	0,14	0,230	7,940
90,0	122,3	23,97	17,71	37,85	0,0000	0,13	0,213	7,373
100,0	113,9	21,84	17,22	36,81	0,0000	0,12	0,199	6,865
110,0	106,3	19,93	16,75	35,82	0,0000	0,11	0,185	6,405
120,0	99,3	18,19	16,31	34,88	0,0000	0,10	0,173	5,984
130,0	92,9	16,61	15,88	33,98	0,0000	0,10	0,162	5,598
140,0	86,9	15,15	15,47	33,10	0,0000	0,09	0,152	5,239
150,0	81,4	13,80	15,07	32,26	0,0000	0,08	0,142	4,905
160,0	76,2	12,55	14,68	31,43	0,0000	0,08	0,133	4,593
170,0	71,3	11,38	14,30	30,62	0,0000	0,07	0,124	4,299
180,0	66,7	10,29	13,93	29,83	0,0000	0,07	0,116	4,022
190,0	62,4	9,27	13,56	29,04	0,0000	0,06	0,109	3,760
200,0	58,3	8,31	13,20	28,27	0,0000	0,06	0,102	3,512

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	949	140,6	56,9	92,8	0,068	5,5	2,60	49,98
<u>10,0</u>	755	87,8	51,5	84,7	0,068	5,3	2,26	<u>38,30</u>
20,0	703	73,9	49,7	82,1	0,068	5,2	2,17	35,15
30,0	672	65,5	48,5	80,4	0,068	5,2	2,11	33,25
40,0	649	59,6	47,5	79,1	0,068	5,1	2,07	31,89
50,0	631	55,0	46,7	78,1	0,068	5,1	2,04	30,82
60,0	617	51,2	46,0	77,2	0,068	5,1	2,02	29,95
70,0	605	48,1	45,4	76,4	0,068	5,1	2,00	29,21
80,0	594	45,4	44,8	75,7	0,068	5,1	1,98	28,57
90,0	585	43,0	44,3	75,0	0,068	5,1	1,96	28,00
100,0	576	40,8	43,8	74,5	0,068	5,1	1,95	27,49
110,0	569	38,9	43,3	73,9	0,068	5,1	1,93	27,03
120,0	562	37,2	42,9	73,4	0,068	5,0	1,92	26,61
130,0	555	35,6	42,5	72,9	0,068	5,0	1,91	26,23
140,0	549	34,1	42,1	72,5	0,068	5,0	1,90	25,87
150,0	544	32,8	41,7	72,0	0,068	5,0	1,89	25,53
160,0	539	31,5	41,3	71,6	0,068	5,0	1,88	25,22
170,0	534	30,4	40,9	71,2	0,068	5,0	1,87	24,93
180,0	529	29,3	40,5	70,8	0,068	5,0	1,87	24,65
190,0	525	28,3	40,2	70,4	0,068	5,0	1,86	24,39
<u>200,0</u>	521	27,3	<u>39,8</u>	70,1	0,068	5,0	1,85	24,14

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO₂, PM₁₀: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)NO₂: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO ₂	PM ₁₀	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m ³
0,0	-	-	0,0	4917
10,0	52	164	10,0	3913
20,0	38	90	20,0	3643
30,0	34	72	30,0	3479
40,0	31	62	40,0	3362
50,0	29	55	50,0	3271
60,0	27	47	60,0	3196
70,0	26	43	70,0	3132
80,0	25	41	80,0	3077
90,0	24	39	90,0	3029
100,0	23	37	100,0	2985
<u>110,0</u>	23	<u>35</u>	110,0	2945
120,0	22	34	120,0	2909
130,0	22	32	130,0	2876
140,0	21	31	140,0	2845
150,0	21	30	150,0	2816
160,0	20	29	160,0	2790
170,0	20	28	170,0	2764
180,0	19	27	180,0	2741
190,0	19	27	190,0	2718
<u>200,0</u>	<u>18</u>	26	200,0	2697

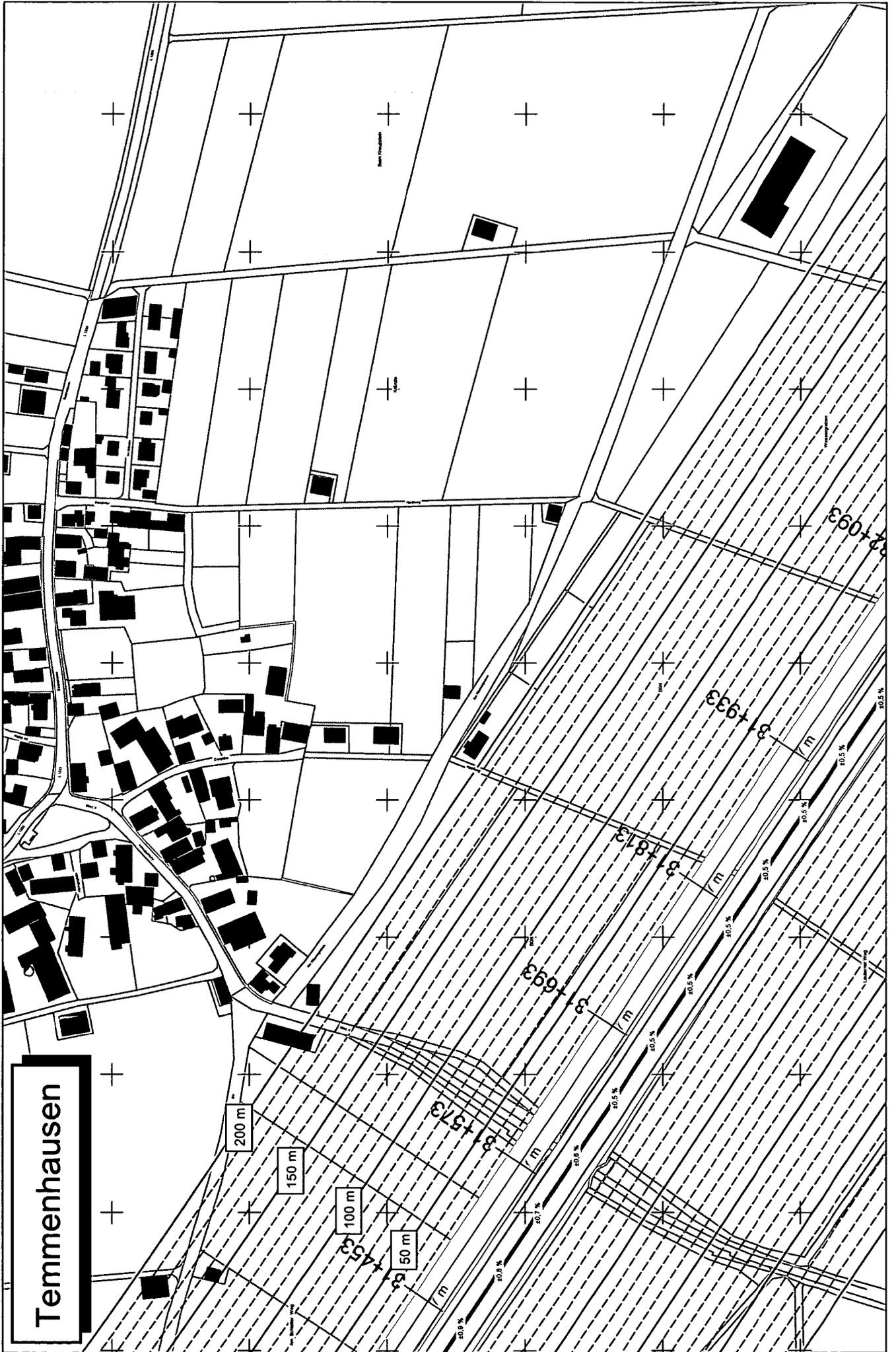
Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO₂ : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2020

Temmenhausen



Temmenhausen

200 m

150 m

100 m

50 m

3+1373

3+669

3+813

3+933

3+093

20.5 %

20.5 %

20.5 %

20.5 %

20.5 %

20.5 %

20.5 %

20.5 %

20.5 %

PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005

Aufpunkt : Ortsrand Temmenhausen --- 150/200 m ab Fahrbahnrand

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : (2020) DTV (Werktagwert) : 86000 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 25,1%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzgeschw. : 121,4 km/h DTV (Jahreswert) : 85631 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wall
 Höhe der Maßnahme : 6,0 m Wallfußabstand : 6,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
 Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 24,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 15:06:38):

CO : 4740,323 NOx : 2110,219 Pb : 0,000 SO2 : 4,937 Benzol: 8,273 PM10 : 285,691

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
	JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
	462	19,0	26,6	60,4	0,068	4,9	1,75	20,63

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	159,3	35,40	16,65	35,47	0,0000	0,17	0,278	9,602
40,0	144,2	31,34	16,16	34,45	0,0000	0,15	0,252	8,693
50,0	130,7	27,81	15,55	33,18	0,0000	0,14	0,228	7,877
60,0	118,6	24,73	14,90	31,81	0,0000	0,12	0,207	7,151
70,0	108,5	22,16	14,33	30,61	0,0000	0,11	0,189	6,541
80,0	100,1	20,02	13,85	29,59	0,0000	0,10	0,175	6,030
90,0	92,7	18,16	13,42	28,68	0,0000	0,10	0,162	5,586
100,0	86,1	16,52	13,02	27,83	0,0000	0,09	0,150	5,191
110,0	80,2	15,05	12,65	27,04	0,0000	0,08	0,140	4,836
120,0	74,9	13,73	12,30	26,32	0,0000	0,08	0,131	4,515
130,0	70,1	12,54	11,99	25,64	0,0000	0,07	0,122	4,225
140,0	65,7	11,45	11,69	25,02	0,0000	0,07	0,115	3,960
150,0	61,6	10,45	11,41	24,43	0,0000	0,06	0,108	3,715
160,0	57,9	9,53	11,15	23,86	0,0000	0,06	0,101	3,487
170,0	54,3	8,67	10,89	23,31	0,0000	0,06	0,095	3,273
180,0	51,0	7,86	10,63	22,77	0,0000	0,05	0,089	3,071
190,0	47,8	7,10	10,38	22,23	0,0000	0,05	0,083	2,879
200,0	44,7	6,38	10,13	21,70	0,0000	0,05	0,078	2,696

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	622	54,4	43,2	73,7	0,068	5,1	2,03	30,23
40,0	607	50,4	42,8	73,2	0,068	5,1	2,00	29,32
50,0	593	46,8	42,1	72,5	0,068	5,1	1,98	28,51
60,0	581	43,8	41,5	71,8	0,068	5,1	1,96	27,78
70,0	571	41,2	40,9	71,2	0,068	5,1	1,94	27,17
80,0	562	39,0	40,4	70,7	0,068	5,0	1,92	26,66
90,0	555	37,2	40,0	70,3	0,068	5,0	1,91	26,22
100,0	548	35,5	39,6	69,9	0,068	5,0	1,90	25,82
110,0	543	34,1	39,2	69,5	0,068	5,0	1,89	25,46
120,0	537	32,8	38,9	69,2	0,068	5,0	1,88	25,14
130,0	532	31,6	38,6	68,9	0,068	5,0	1,87	24,85
140,0	528	30,5	38,3	68,6	0,068	5,0	1,86	24,59
150,0	524	29,5	38,0	68,4	0,068	5,0	1,86	24,34
160,0	520	28,6	37,7	68,1	0,068	5,0	1,85	24,12
170,0	517	27,7	37,5	67,9	0,068	5,0	1,84	23,90
180,0	513	26,9	37,2	67,7	0,068	5,0	1,84	23,70
190,0	510	26,1	37,0	67,5	0,068	5,0	1,83	23,51
200,0	507	25,4	36,7	67,2	0,068	5,0	1,83	23,32

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-
30,0	23	48	30,0	3220
40,0	22	44	40,0	3142
50,0	21	41	50,0	3072
60,0	20	38	60,0	3009
70,0	20	36	70,0	2957
80,0	19	34	80,0	2913
90,0	19	32	90,0	2875
100,0	18	31	100,0	2841
110,0	18	30	110,0	2810
120,0	17	29	120,0	2783
130,0	17	28	130,0	2758
140,0	17	27	140,0	2735
150,0	16	27	150,0	2714
160,0	16	26	160,0	2695
170,0	16	25	170,0	2676
180,0	16	25	180,0	2659
190,0	15	24	190,0	2642
200,0	15	24	200,0	2627

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

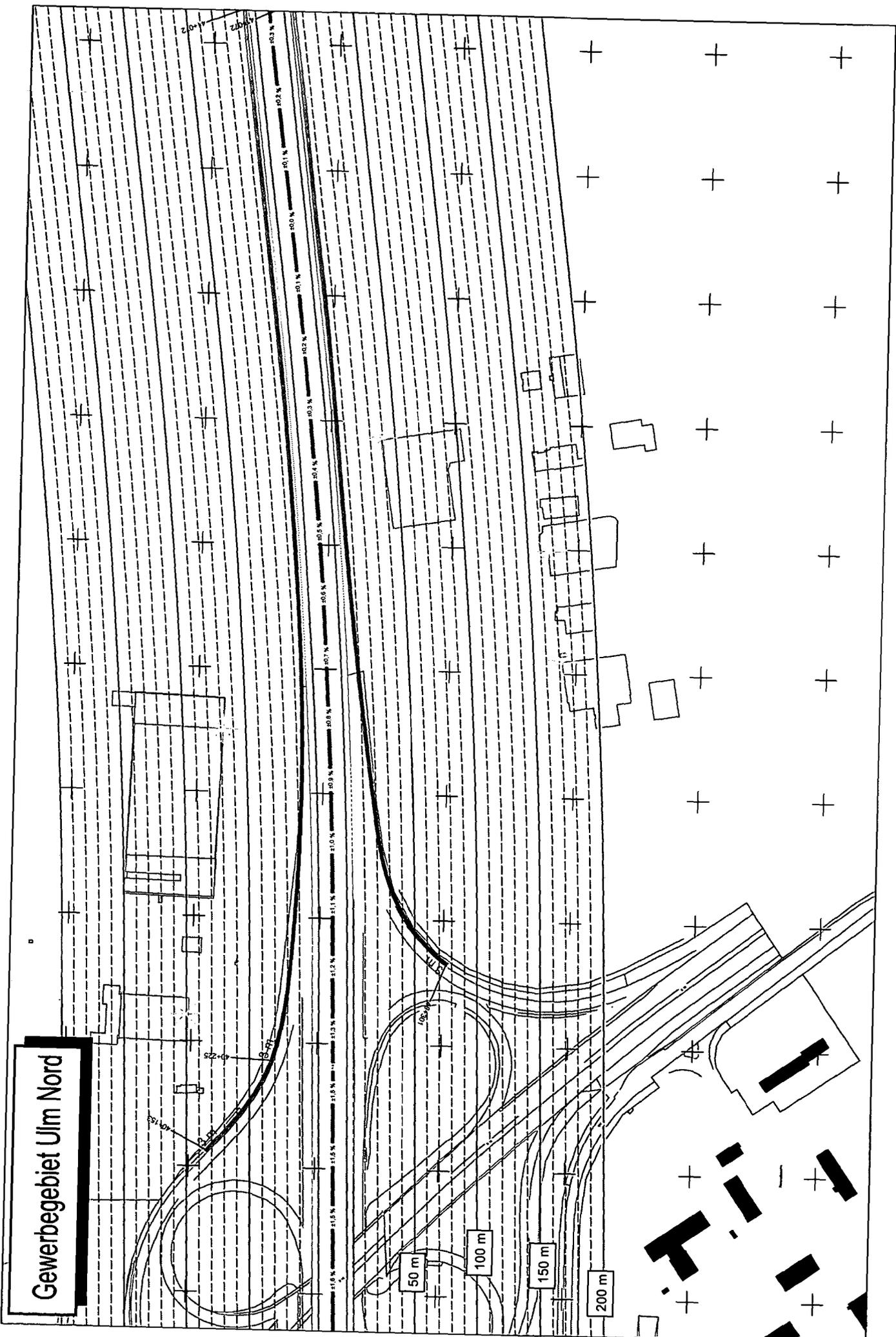
PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2020

Gewerbegebiet Ulm Nord

Gewerbegebiet Ulm Nord



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem
Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005

Aufpunkt : Gewerbegebiet Ulm Nord ohne Lärmschutz
Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : (2020) DTV (Werktagwert) : 86000 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 25,1%
Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzggeschw. : 121,4 km/h DTV (Jahreswert) : 85631 Kfz/24h
Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 15:20:50):

CO : 4740,323 NOx : 2110,219 Pb : 0,000 SO2 : 4,937 Benzol: 8,273 PM10 : 285,691

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

CO	NO	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10	
JM-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V	
462	19,0	26,6	60,4	0,068	4,9	1,75	20,63

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10	
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	
0,0	487,0	121,61	30,33	63,98	0,0000	0,51	0,850	29,350
10,0	293,1	68,84	24,95	53,00	0,0000	0,31	0,512	17,667
20,0	240,9	54,86	23,11	49,19	0,0000	0,25	0,420	14,517
30,0	209,4	46,52	21,88	46,62	0,0000	0,22	0,365	12,619
40,0	186,8	40,58	20,92	44,61	0,0000	0,19	0,326	11,257
50,0	169,1	35,98	20,12	42,93	0,0000	0,18	0,295	10,194
60,0	154,7	32,23	19,42	41,47	0,0000	0,16	0,270	9,321
70,0	142,4	29,08	18,80	40,16	0,0000	0,15	0,248	8,582
80,0	131,7	26,36	18,23	38,96	0,0000	0,14	0,230	7,940
90,0	122,3	23,97	17,71	37,85	0,0000	0,13	0,213	7,373
100,0	113,9	21,84	17,22	36,81	0,0000	0,12	0,199	6,865
110,0	106,3	19,93	16,75	35,82	0,0000	0,11	0,185	6,405
120,0	99,3	18,19	16,31	34,88	0,0000	0,10	0,173	5,984
130,0	92,9	16,61	15,88	33,98	0,0000	0,10	0,162	5,598
140,0	86,9	15,15	15,47	33,10	0,0000	0,09	0,152	5,239
150,0	81,4	13,80	15,07	32,26	0,0000	0,08	0,142	4,905
160,0	76,2	12,55	14,68	31,43	0,0000	0,08	0,133	4,593
170,0	71,3	11,38	14,30	30,62	0,0000	0,07	0,124	4,299
180,0	66,7	10,29	13,93	29,83	0,0000	0,07	0,116	4,022
190,0	62,4	9,27	13,56	29,04	0,0000	0,06	0,109	3,760
200,0	58,3	8,31	13,20	28,27	0,0000	0,06	0,102	3,512

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	949	140,6	56,9	92,8	0,068	5,5	2,60	49,98
<u>10,0</u>	755	87,9	51,5	84,7	0,068	5,3	2,26	<u>38,30</u>
20,0	703	73,9	49,7	82,1	0,068	5,2	2,17	35,15
30,0	672	65,5	48,5	80,4	0,068	5,2	2,11	33,25
40,0	649	59,6	47,5	79,1	0,068	5,1	2,07	31,89
50,0	631	55,0	46,7	78,1	0,068	5,1	2,04	30,82
60,0	617	51,3	46,0	77,2	0,068	5,1	2,02	29,95
70,0	605	48,1	45,4	76,4	0,068	5,1	2,00	29,21
80,0	594	45,4	44,8	75,7	0,068	5,1	1,98	28,57
90,0	585	43,0	44,3	75,0	0,068	5,1	1,96	28,00
100,0	576	40,9	43,8	74,5	0,068	5,1	1,95	27,49
110,0	569	39,0	43,3	73,9	0,068	5,1	1,93	27,03
120,0	562	37,2	42,9	73,4	0,068	5,0	1,92	26,61
130,0	555	35,6	42,5	72,9	0,068	5,0	1,91	26,23
140,0	549	34,2	42,1	72,5	0,068	5,0	1,90	25,87
150,0	544	32,8	41,7	72,0	0,068	5,0	1,89	25,53
160,0	539	31,6	41,3	71,6	0,068	5,0	1,88	25,22
170,0	534	30,4	40,9	71,2	0,068	5,0	1,87	24,93
180,0	529	29,3	40,5	70,8	0,068	5,0	1,87	24,65
190,0	525	28,3	40,2	70,4	0,068	5,0	1,86	24,39
<u>200,0</u>	521	27,3	<u>39,8</u>	70,1	0,068	5,0	1,85	24,14

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO₂, PM₁₀: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)NO₂: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO ₂	PM ₁₀	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m ³
0,0	52	164	0,0	4917
10,0	38	90	10,0	3913
20,0	34	72	20,0	3643
30,0	31	62	30,0	3479
40,0	29	55	40,0	3362
50,0	28	50	50,0	3271
60,0	27	47	60,0	3196
70,0	26	43	70,0	3132
80,0	25	41	80,0	3077
90,0	24	39	90,0	3029
100,0	23	37	100,0	2985
<u>110,0</u>	23	<u>35</u>	110,0	2945
120,0	22	34	120,0	2909
130,0	22	32	130,0	2876
140,0	21	31	140,0	2845
150,0	21	30	150,0	2816
160,0	20	29	160,0	2790
170,0	20	28	170,0	2764
180,0	19	27	180,0	2741
190,0	19	27	190,0	2718
<u>200,0</u>	<u>18</u>	26	200,0	2697

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

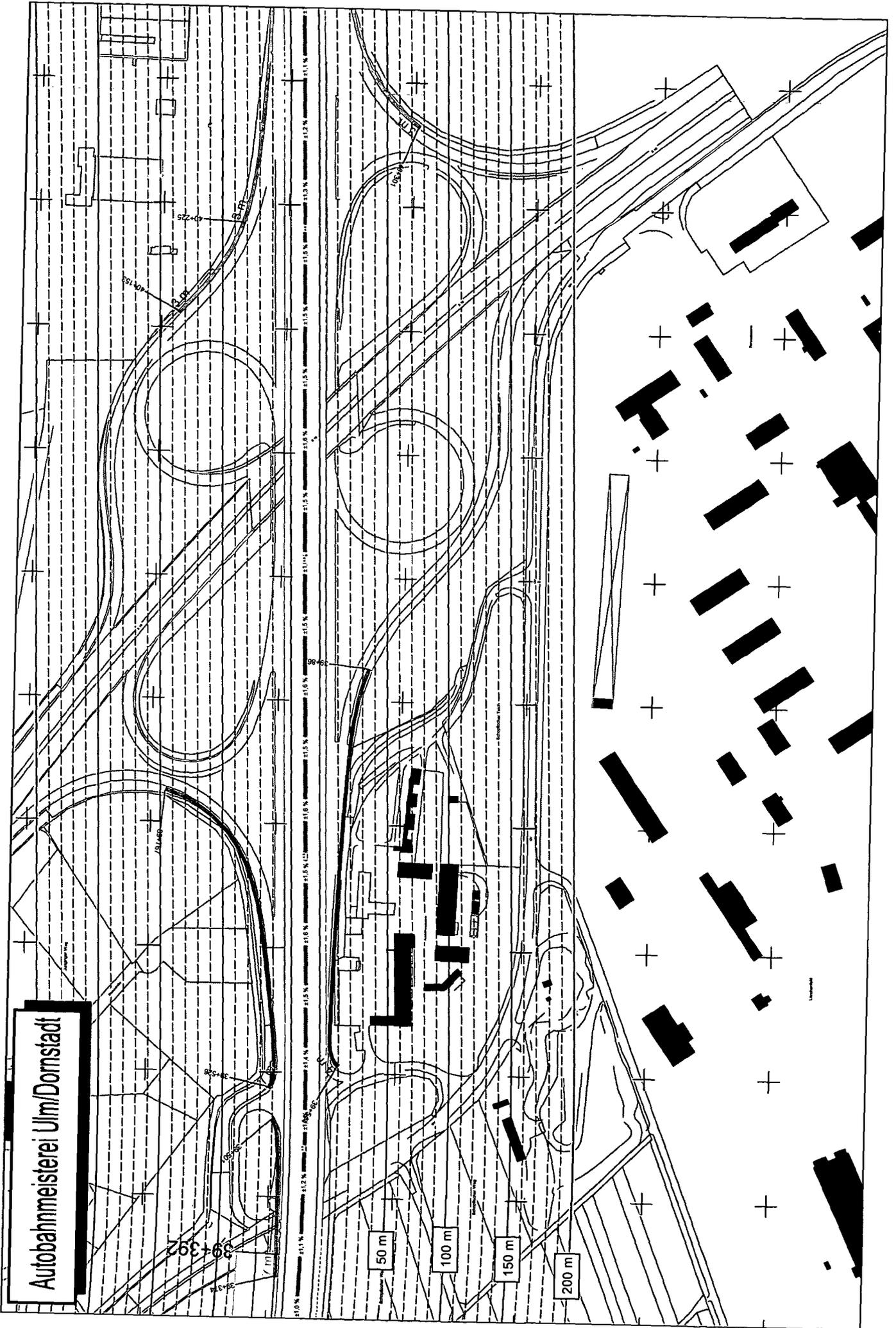
NO₂ : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18PM₁₀: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2020

Autobahnmeisterei Ulm/Dornstadt

Autobahnmeisterei Ulm/Dornstadt



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005
 Aufpunkt : Autobahnmeisterei Ulm/Dornstadt --- 50 m ab Fahrbahnrand
 Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : (2020) DTV (Werktagswert) : 86000 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 25,1%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzggeschw. : 121,4 km/h DTV (Jahreswert) : 85631 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wand/Steilwall
 Höhe der Maßnahme : 4,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
 Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 7,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 15:18:06):

CO : 4740,323 NOx : 2110,219 Pb : 0,000 SO2 : 4,937 Benzol: 8,273 PM10 : 285,691

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
	JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
	462	19,0	26,6	60,4	0,068	4,9	1,75	20,63

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	206,2	48,43	17,55	37,29	0,0000	0,21	0,360	12,430
20,0	200,0	45,55	19,19	40,84	0,0000	0,21	0,349	12,053
30,0	183,7	40,81	19,19	40,89	0,0000	0,19	0,321	11,069
40,0	167,9	36,47	18,80	40,09	0,0000	0,17	0,293	10,117
50,0	153,7	32,70	18,29	39,02	0,0000	0,16	0,268	9,265
60,0	141,2	29,44	17,74	37,87	0,0000	0,15	0,246	8,512
70,0	130,2	26,58	17,19	36,71	0,0000	0,14	0,227	7,846
80,0	120,3	24,08	16,66	35,59	0,0000	0,13	0,210	7,253
90,0	111,6	21,86	16,15	34,51	0,0000	0,12	0,195	6,723
100,0	103,7	19,88	15,67	33,50	0,0000	0,11	0,181	6,247
110,0	96,5	18,10	15,22	32,54	0,0000	0,10	0,168	5,818
120,0	90,1	16,51	14,80	31,65	0,0000	0,09	0,157	5,431
130,0	84,3	15,07	14,41	30,84	0,0000	0,09	0,147	5,080
140,0	79,0	13,77	14,06	30,09	0,0000	0,08	0,138	4,763
150,0	74,2	12,59	13,75	29,43	0,0000	0,08	0,130	4,475
160,0	69,9	11,51	13,47	28,83	0,0000	0,07	0,122	4,213
170,0	66,0	10,53	13,23	28,32	0,0000	0,07	0,115	3,976
180,0	62,4	9,62	13,02	27,89	0,0000	0,06	0,109	3,761
190,0	59,2	8,79	12,86	27,54	0,0000	0,06	0,103	3,566
200,0	56,2	8,02	12,73	27,27	0,0000	0,06	0,098	3,388

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>10,0</u>	669	67,5	44,1	74,7	0,068	5,2	2,11	<u>33,06</u>
20,0	662	64,6	45,8	76,8	0,068	5,2	2,10	32,68
30,0	646	59,8	45,8	76,8	0,068	5,1	2,07	31,70
40,0	630	55,5	45,4	76,3	0,068	5,1	2,04	30,75
50,0	616	51,7	44,9	75,7	0,068	5,1	2,02	29,89
60,0	604	48,5	44,3	75,1	0,068	5,1	2,00	29,14
70,0	593	45,6	43,8	74,4	0,068	5,1	1,98	28,47
80,0	583	43,1	43,3	73,8	0,068	5,1	1,96	27,88
90,0	574	40,9	42,7	73,2	0,068	5,1	1,94	27,35
100,0	566	38,9	42,3	72,7	0,068	5,1	1,93	26,88
110,0	559	37,1	41,8	72,2	0,068	5,0	1,92	26,45
120,0	552	35,5	41,4	71,7	0,068	5,0	1,91	26,06
130,0	547	34,1	41,0	71,3	0,068	5,0	1,90	25,71
140,0	541	32,8	40,7	71,0	0,068	5,0	1,89	25,39
150,0	537	31,6	40,3	70,6	0,068	5,0	1,88	25,10
160,0	532	30,5	40,1	70,3	0,068	5,0	1,87	24,84
<u>170,0</u>	528	29,6	<u>39,8</u>	70,1	0,068	5,0	1,86	24,61
180,0	525	28,6	39,6	69,9	0,068	5,0	1,86	24,39
190,0	521	27,8	39,5	69,7	0,068	5,0	1,85	24,19
200,0	519	27,0	39,3	69,6	0,068	5,0	1,85	24,02

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	-	-	-	-
10,0	24	61	10,0	3463
20,0	26	59	20,0	3431
30,0	26	54	30,0	3346
40,0	26	50	40,0	3264
50,0	25	46	50,0	3191
60,0	24	43	60,0	3126
70,0	23	40	70,0	3069
80,0	23	38	80,0	3018
90,0	22	36	90,0	2973
<u>100,0</u>	21	<u>35</u>	100,0	2932
110,0	21	33	110,0	2895
120,0	20	32	120,0	2862
130,0	20	31	130,0	2832
140,0	19	30	140,0	2804
150,0	19	29	150,0	2779
160,0	19	28	160,0	2757
<u>170,0</u>	<u>18</u>	27	170,0	2737
180,0	18	27	180,0	2718
190,0	18	26	190,0	2701
200,0	18	26	200,0	2686

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35

MLuS 02 - Berechnungsergebnisse

Prognosejahr 2020

Dornstadt



PC-Berechnungsverfahren zur Abschätzung von verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Strassen (MLuS 02, geänderte Fassung 2005), Version 6.0d vom 13.01.2005

Vorgang : Aktualisierung der Verkehrsmengen und Schadstoffemissionsansätze 2005

Aufpunkt : Dornstadt/200 m ab Fahrbahnrand

Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung und Lärmschutz

Eingabeparameter Straße:

Prognosejahr : (2020) DTV (Werktagswert) : 86000 Kfz/24h Lkw-Anteil (>2,8 t) : 25,1%
 Straßenkategorie : BAB, ohne Tempolimit
 Anzahl Fahrstreifen : 6 Längsneigungsklasse : +/-2% Mittl. Fzgeschw. : 121,4 km/h DTV (Jahreswert) : 85631 Kfz/24h
 Windgeschwindigkeit : 1,5 m/s

Lärmschutzparameter:

Maßnahme : Wall
 Höhe der Maßnahme : >6,0 m Wallfußabstand : 6,0 m Ort der Maßnahme : Gleiche Straßenseite
 Immissionswerte sind gültig ab einer Entfernung von 24,0 m

Ergebnisse Emissionen [g/(km*h)] (Berechnungsdatum: 22.07.2005 15:14:25):

CO : 4740,323 NOx : 2110,219 Pb : 0,000 SO2 : 4,937 Benzol: 8,273 PM10 : 285,691

Vorbelastung (JM-V, 98P-V) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
	JM-V	JM-V	JM-V	98P-V	JM-V	JM-V	JM-V	JM-V
	462	19,0	26,6	60,4	0,068	4,9	1,75	20,63

Zusatzbelastung (JM-Z, 98P-Z) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-Z	JM-Z	JM-Z	98P-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z	JM-Z
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
30,0	159,3	35,40	16,65	35,47	0,0000	0,17	0,278	9,602
40,0	144,2	31,34	16,16	34,45	0,0000	0,15	0,252	8,693
50,0	130,7	27,81	15,55	33,18	0,0000	0,14	0,228	7,877
60,0	118,6	24,73	14,90	31,81	0,0000	0,12	0,207	7,151
70,0	108,5	22,16	14,33	30,61	0,0000	0,11	0,189	6,541
80,0	100,1	20,02	13,85	29,59	0,0000	0,10	0,175	6,030
90,0	92,7	18,16	13,42	28,68	0,0000	0,10	0,162	5,586
100,0	86,1	16,52	13,02	27,83	0,0000	0,09	0,150	5,191
110,0	80,2	15,05	12,65	27,04	0,0000	0,08	0,140	4,836
120,0	74,9	13,73	12,30	26,32	0,0000	0,08	0,131	4,515
130,0	70,1	12,54	11,99	25,64	0,0000	0,07	0,122	4,225
140,0	65,7	11,45	11,69	25,02	0,0000	0,07	0,115	3,960
150,0	61,6	10,45	11,41	24,43	0,0000	0,06	0,108	3,715
160,0	57,9	9,53	11,15	23,86	0,0000	0,06	0,101	3,487
170,0	54,3	8,67	10,89	23,31	0,0000	0,06	0,095	3,273
180,0	51,0	7,86	10,63	22,77	0,0000	0,05	0,089	3,071
190,0	47,8	7,10	10,38	22,23	0,0000	0,05	0,083	2,879
200,0	44,7	6,38	10,13	21,70	0,0000	0,05	0,078	2,696

Gesamtbelastung (JM-G, 98P-G) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

s	CO	NO	NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
[m]	JM-G	JM-G	JM-G	98P-G	JM-G	JM-G	JM-G	JM-G
0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>30,0</u>	622	54,4	43,2	73,7	0,068	5,1	2,03	<u>30,23</u>
40,0	607	50,4	42,8	73,2	0,068	5,1	2,00	29,32
50,0	593	46,8	42,1	72,5	0,068	5,1	1,98	28,51
60,0	581	43,8	41,5	71,8	0,068	5,1	1,96	27,78
70,0	571	41,2	40,9	71,2	0,068	5,1	1,94	27,17
80,0	562	39,0	40,4	70,7	0,068	5,0	1,92	26,66
90,0	555	37,2	40,0	70,3	0,068	5,0	1,91	26,22
<u>100,0</u>	548	35,5	<u>39,6</u>	69,9	0,068	5,0	1,90	25,82
110,0	543	34,1	39,2	69,5	0,068	5,0	1,89	25,46
120,0	537	32,8	38,9	69,2	0,068	5,0	1,88	25,14
130,0	532	31,6	38,6	68,9	0,068	5,0	1,87	24,85
140,0	528	30,5	38,3	68,6	0,068	5,0	1,86	24,59
150,0	524	29,5	38,0	68,4	0,068	5,0	1,86	24,34
160,0	520	28,6	37,7	68,1	0,068	5,0	1,85	24,12
170,0	517	27,7	37,5	67,9	0,068	5,0	1,84	23,90
180,0	513	26,9	37,2	67,7	0,068	5,0	1,84	23,70
190,0	510	26,1	37,0	67,5	0,068	5,0	1,83	23,51
200,0	507	25,4	36,7	67,2	0,068	5,0	1,83	23,32

Beurteilungswerte (JM-B, 98P-B) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

NO2	NO2	Pb	SO2	Benzol	PM10
JM-B	98P-B	JM-B	JM-B	JM-B	JM-B
40,0	200,0	0,5	20,0	5,0	40,0

NO2, PM10: Überschreitungshäufigkeiten. CO: Gleitender 8h-Mittelwert, Beurteilungswert:10000 µg/m³)

NO2: 200 µg/m³-1h-Mittelwert;

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert

s	NO2	PM10	s	CO-8h-MW
[m]			[m]	µg/m³
0,0	-	-	-	-
10,0	-	-	-	-
20,0	-	-	-	-
30,0	23	48	30,0	3220
40,0	22	44	40,0	3142
50,0	21	41	50,0	3072
60,0	20	38	60,0	3009
70,0	20	36	70,0	2957
80,0	19	34	80,0	2913
90,0	19	32	90,0	2875
100,0	18	31	100,0	2841
110,0	18	30	110,0	2810
120,0	17	29	120,0	2783
130,0	17	28	130,0	2758
140,0	17	27	140,0	2735
150,0	16	27	150,0	2714
160,0	16	26	160,0	2695
170,0	16	25	170,0	2676
180,0	16	25	180,0	2659
190,0	15	24	190,0	2642
200,0	15	24	200,0	2627

Anzahl der zulässigen Überschreitungen [-]

NO2 : 200 µg/m³- 1h-Mittelwert: 18

PM10: 50 µg/m³-24h-Mittelwert: 35