

ANLAGE II
Emissionsdaten

Strecke Str. 4813, Neubaustrecke Stuttgart - Ulm
Streckenabschnitt Planfeststellungsabschnitt 2.4: Portalbereich Dornstadt
Richtung beide Richtungen
Belastungsfall Prognose 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	L _{m,E}	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
A: vertakteter HGV	81	7	250	420	100	-3	0	69.2	61.6
B: ergänzender FV	16	2	230	205	90	0	0	62.8	56.8
V: HGV-Verstärker	6	2	250	420	100	-3	0	57.9	56.2
Sg: Schnellgüterzug		40	160	400	95	0	0		68.9
Gesamtzahl Züge	103	51	Emissionspegel					70.4	70.0
Korrekturwert für die Fahrbahnart								DF_b [dB(A)]	
Feste Fahrbahn ohne Absorptionsbelag								5.0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								75.4	75.0

L_{m,E} Emissionspegel 25m seitlich der Gleisachse tags (6-22 Uhr) bzw. nachts (22-6 Uhr), berechnet nach Schall 03

v zulässige Streckengeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit

l Länge eines Zuges der betrachteten Zuggattung

p prozentualer Anteil schiebengebremsster Fahrzeuge an der Länge des Zuges einschl. Lok

DFz Pegeldifferenz durch den Einfluß der Fahrzeugart

DAe Pegeldifferenz durch aerodynamische Einflüsse bei Geschwindigkeiten v > 250 km/h

DF_b Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnarten

Anmerkung:

Korrekturen, die den Einfluß des Fahrweges berücksichtigen, sind in oben ausgewiesenen Emissionspegeln lediglich bezüglich der Fahrbahnart enthalten. An Brücken, Bahnübergängen oder in Kurven mit engen Radien weichen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

Strecke Str. 4813, Neubaustrecke Stuttgart - Ulm
Streckenabschnitt Planfeststellungsabschnitt 2.4: Portalbereich Ulm
Richtung beide Richtungen
Belastungsfall Prognose 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	L _{m,E}	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
A: vertakteter HGV	81	7	100	420	100	-3	0	61.3	53.7
B: ergänzender FV	16	2	100	205	90	0	0	55.6	49.6
V: HGV-Verstärker	6	2	100	420	100	-3	0	50.0	48.2
Sg: Schnellgüterzug		40	100	400	95	0	0		64.8
Gesamtzahl Züge	103	51	Emissionspegel					62.6	65.3
Korrekturwert für die Fahrbahnart								DF_b [dB(A)]	
Feste Fahrbahn ohne Absorptionsbelag								5.0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								67.6	70.3

L_{m,E} Emissionspegel 25m seitlich der Gleisachse tags (6-22 Uhr) bzw. nachts (22-6 Uhr), berechnet nach Schall 03

v zulässige Streckengeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit

l Länge eines Zuges der betrachteten Zuggattung

p prozentualer Anteil schiebengebremsster Fahrzeuge an der Länge des Zuges einschl. Lok

DFz Pegeldifferenz durch den Einfluß der Fahrzeugart

DAe Pegeldifferenz durch aerodynamische Einflüsse bei Geschwindigkeiten v > 250 km/h

DFb Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnarten

Anmerkung:

Korrekturen, die den Einfluß des Fahrweges berücksichtigen, sind in oben ausgewiesenen Emissionspegeln lediglich bezüglich der Fahrbahnart enthalten. An Brücken, Bahnübergängen oder in Kurven mit engen Radien weichen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

Strecke Str. 4760 Aalen - Ulm
Streckenabschnitt Planfeststellungsabschnitt 2.4: Bahnhof Ulm (Gl. 405 und 406)
Richtung beide Richtungen
Belastungsfall Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	L _{m,E}	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
Rk: kurzer Regiozug	80	5	40	105	100	0	0	50.2	41.2
Ng: Nahgüterzug	1	1	40	500	0	0	0	45.0	48.0
Dg: Ferngüterzug	6	1	40	200	0	0	0	48.8	44.0
Gesamtzahl Züge	87	7	Emissionspegel					53.3	50.1
Korrekturwert für die Fahrbahnart								DF_b [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								55.3	52.1

L_{m,E} Emissionspegel 25m seitlich der Gleisachse tags (6-22 Uhr) bzw. nachts (22-6 Uhr), berechnet nach Schall 03

v zulässige Streckengeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit

l Länge eines Zuges der betrachteten Zugattung

p prozentualer Anteil schiebgebremster Fahrzeuge an der Länge des Zuges einschl. Lok

DFz Pegeldifferenz durch den Einfluß der Fahrzeugart

DAe Pegeldifferenz durch aerodynamische Einflüsse bei Geschwindigkeiten v > 250 km/h

DFb Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnarten

Anmerkung:

Korrekturen, die den Einfluß des Fahrweges berücksichtigen, sind in oben ausgewiesenen Emissionspegeln lediglich bezüglich der Fahrbahnart enthalten. An Brücken, Bahnübergängen oder in Kurven mit engen Radien weichen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

Projekt: 02441 □ Anlage 13.1: Schall - Bahnbetrieb □ ABS/NBS Stuttgart - Augsburg, PFA 2.4
Auftraggeber: DB ProjektBau GmbH □ Mönchstraße 29 □ 70191 Stuttgart

Strecke Str. 4760 Aalen - Ulm
Streckenabschnitt Planfeststellungsabschnitt 2.4: Bahnhof Ulm (Gl. 405 und 406)
Richtung beide Richtungen
Belastungsfall Prognose-Planfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	L _{m,E}	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
Rk: kurzer Regiozug	82	12	40	105	100	0	0	50.4	45.0
Ng: Nahgüterzug	2		40	500	0	0	0	48.0	
Dg: Ferngüterzug	12	4	40	200	0	0	0	51.8	50.0
Gesamtzahl Züge	96	16	Emissionspegel					55.1	51.2
Korrekturwert für die Fahrbahnart								DF_b [dB(A)]	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart								57.1	53.2

L_{m,E} Emissionspegel 25m seitlich der Gleisachse tags (6-22 Uhr) bzw. nachts (22-6 Uhr), berechnet nach Schall 03

v zulässige Streckengeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit

l Länge eines Zuges der betrachteten Zuggattung

p prozentualer Anteil schiebengebremsster Fahrzeuge an der Länge des Zuges einschl. Lok

DFz Pegeldifferenz durch den Einfluß der Fahrzeugart

DAe Pegeldifferenz durch aerodynamische Einflüsse bei Geschwindigkeiten v > 250 km/h

DF_b Pegeldifferenz durch unterschiedliche Fahrbahnarten

Anmerkung:

Korrekturen, die den Einfluß des Fahrweges berücksichtigen, sind in oben ausgewiesenen Emissionspegeln lediglich bezüglich der Fahrbahnart enthalten. An Brücken, Bahnübergängen oder in Kurven mit engen Radien weichen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.