

**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 <sub>m,E</sub>	
	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
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>103</b>	<b>51</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>70.4</b>	<b>70.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
Feste Fahrbahn ohne Absorptionsbelag								5.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>75.4</b>	<b>75.0</b>

L<sub>m,E</sub> 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<sub>b</sub> 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 <sub>m,E</sub>	
	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
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>103</b>	<b>51</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>62.6</b>	<b>65.3</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
Feste Fahrbahn ohne Absorptionsbelag								5.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>67.6</b>	<b>70.3</b>

L<sub>m,E</sub> 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.

**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-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	L <sub>m,E</sub>	
	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
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>87</b>	<b>7</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>53.3</b>	<b>50.1</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>55.3</b>	<b>52.1</b>

L<sub>m,E</sub> 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.

**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 <sub>m,E</sub>	
	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
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>96</b>	<b>16</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>55.1</b>	<b>51.2</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>57.1</b>	<b>53.2</b>

L<sub>m,E</sub> 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<sub>b</sub> 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.