

**Strecke** Str. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 4.4+00  
**Richtung** Plochingen  
**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)]
ICE	15		110	420	100	-3	0	54.8	
IC	14	1	110	340	92	0	0	57.8	49.3
IR	10	1	110	205	89	0	0	54.5	47.5
D	1	2	110	340	92	0	0	46.3	52.3
RE/SE/RB	36	3	110	205	30	0	0	64.3	56.5
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>7</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>65.9</b>	<b>58.8</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>67.9</b>	<b>60.8</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.

**Strecke** Str. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 4.4+00 bis km 6.6+30 (Anbindung 4720)  
**Richtung** Plochingen  
**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)]
ICE	15		130	420	100	-3	0	56.2	
IC	14	1	130	340	92	0	0	59.2	50.8
IR	10	1	130	205	89	0	0	55.9	48.9
D	1	2	130	340	92	0	0	47.8	53.8
RE/SE/RB	36	3	130	205	30	0	0	65.7	57.9
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>7</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>67.4</b>	<b>60.2</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>D<sub>Fb</sub> [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>69.4</b>	<b>62.2</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 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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.6+30 (Anbindung 4720) bis km 7.3+00  
**Richtung** Plochingen  
**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)]
ICE	18		130	420	100	-3	0	57.0	
IC	14	1	130	340	92	0	0	59.2	50.8
IR	10	1	130	205	89	0	0	55.9	48.9
D	1	2	130	340	92	0	0	47.8	53.8
RE/SE/RB	36	3	130	205	30	0	0	65.7	57.9
Sg (Güterverkehr)		20	130	400	95	0	0		64.1
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>121</b>	<b>61</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>71.9</b>	<b>73.3</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>73.9</b>	<b>75.3</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 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

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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 7.3+00  
**Richtung** Plochingen  
**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)]
ICE	18		140	420	100	-3	0	57.7	
IC	14	1	140	340	92	0	0	59.9	51.4
IR	10	1	140	205	89	0	0	56.6	49.6
D	1	2	140	340	92	0	0	48.4	54.4
RE/SE/RB	36	3	140	205	30	0	0	66.4	58.6
Sg (Güterverkehr)		20	140	400	95	0	0		64.7
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>121</b>	<b>61</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>72.2</b>	<b>73.5</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>74.2</b>	<b>75.5</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

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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 4.4+00  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
ICE	15		100	420	100	-3	0	54.0	
IC	15		100	340	92	0	0	57.2	
IR	11	1	100	205	89	0	0	54.1	46.7
D		2	100	340	92	0	0		51.5
RE/SE/RB	35	4	100	205	30	0	0	63.3	56.9
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>7</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>65.0</b>	<b>58.3</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>DFb [dB(A)]</b>		
<b>Schotterbett / Betonschwellen</b>							<b>2.0</b>		
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>67.0</b>	<b>60.3</b>	

- Lm,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 Zugart  
**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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 4.4+00 bis km 6.4+00 (Anbindung 4720)  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
ICE	15		130	420	100	-3	0	56.2	
IC	15		130	340	92	0	0	59.5	
IR	11	1	130	205	89	0	0	56.4	48.9
D		2	130	340	92	0	0		53.8
RE/SE/RB	35	4	130	205	30	0	0	65.6	59.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>7</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>67.3</b>	<b>60.6</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>69.3</b>	<b>62.6</b>

Lm,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 schelbengebremsster 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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.4+00 (Anbindung 4720) bis km 7.6+00  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
ICE	17		130	420	100	-3	0	56.8	
IC	15		130	340	92	0	0	59.5	
IR	11	1	130	205	89	0	0	56.4	48.9
D		2	130	340	92	0	0		53.8
RE/SE/RB	35	4	130	205	30	0	0	65.6	59.2
Sg (Güterverkehr)		20	130	400	95	0	0		64.1
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>120</b>	<b>61</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>71.9</b>	<b>73.4</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>73.9</b>	<b>75.4</b>

Lm,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 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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 7.6+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
ICE	17		140	420	100	-3	0	57.4	
IC	15		140	340	92	0	0	60.2	
IR	11	1	140	205	89	0	0	57.0	49.6
D		2	140	340	92	0	0		54.4
RE/SE/RB	35	4	140	205	30	0	0	66.2	59.8
Sg (Güterverkehr)		20	140	400	95	0	0		64.7
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>120</b>	<b>61</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>72.2</b>	<b>73.5</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>74.2</b>	<b>75.5</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

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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 4.8+00  
**Richtung** Esslingen  
**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)]
RE/SE/RB	21	4	80	205	30	0	0	59.2	55.0
S-Bahn-Triebzug	55	10	80	130	100	-2	0	53.6	49.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>60.2</b>	<b>56.0</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>62.2</b>	<b>58.0</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 Zugattung

p prozentualer Anteil scheibengebremster 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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 4.8+00 bis km 6.9+00  
**Richtung** Esslingen  
**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)]
RE/SE/RB	21	4	100	205	30	0	0	61.1	56.9
S-Bahn-Triebzug	55	10	100	130	100	-2	0	55.5	51.1
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>62.2</b>	<b>57.9</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>64.2</b>	<b>59.9</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 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 welchen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

Projekt: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.9+00 bis km 8.0+00  
**Richtung** Esslingen  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
RE/SE/RB	21	4	90	205	30	0	0	60.2	56.0
S-Bahn-Triebzug	55	10	90	130	100	-2	0	54.6	50.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>61.2</b>	<b>57.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>63.2</b>	<b>59.0</b>

Lm,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 schelbengebremsster 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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 8.0+00  
**Richtung** Esslingen  
**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)]
RE/SE/RB	21	4	120	205	30	0	0	62.7	58.5
S-Bahn-Triebzug	55	10	120	130	100	-2	0	57.1	52.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>63.7</b>	<b>59.5</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>65.7</b>	<b>61.5</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.

Projekt: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 4.5+00  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
RE/SE/RB	21	4	90	205	30	0	0	60.2	56.0
S-Bahn-Triebzug	55	10	90	130	100	-2	0	54.6	50.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>61.2</b>	<b>57.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>63.2</b>	<b>59.0</b>

Lm,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 scheinbremsender 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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, km 4.5+00 bis km 4.8+00  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
RE/SE/RB	21	4	70	205	30	0	0	58.0	53.8
S-Bahn-Triebzug	55	10	70	130	100	-2	0	52.4	48.0
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>59.1</b>	<b>54.8</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>61.1</b>	<b>56.8</b>

Lm,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 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: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 4.8+00 bis km 6.9+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
RE/SE/RB	21	4	100	205	30	0	0	61.1	56.9
S-Bahn-Triebzug	55	10	100	130	100	-2	0	55.5	51.1
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>62.2</b>	<b>57.9</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>64.2</b>	<b>59.9</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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.9+00 bis km 7.4+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
RE/SE/RB	21	4	90	205	30	0	0	60.2	56.0
S-Bahn-Triebzug	55	10	90	130	100	-2	0	54.6	50.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>61.2</b>	<b>57.0</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>63.2</b>	<b>59.0</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 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 welchen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.



**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 7.4+00  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
RE/SE/RB	21	4	110	205	30	0	0	61.9	57.7
S-Bahn-Triebzug	55	10	110	130	100	-2	0	56.3	51.9
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>63.0</b>	<b>58.7</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>65.0</b>	<b>60.7</b>

Lm,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 schiebengebremster 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. 4710, Stuttgart - Waiblingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt  
**Richtung** Waiblingen oder Stuttgart  
**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)]
IR	5	1	90	205	89	0	0	49.7	45.8
D	1		90	340	92	0	0	44.6	
RE/SE/RB	28	3	90	205	30	0	0	61.4	54.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>61.8</b>	<b>55.3</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>63.8</b>	<b>57.3</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 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

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. 4710, Stuttgart - Waiblingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
IR	6		90	205	89	0	0	50.5	
D		1	90	340	92	0	0		47.6
RE/SE/RB	27	4	90	205	30	0	0	61.3	56.0
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>61.6</b>	<b>56.6</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>63.6</b>	<b>58.6</b>

Lm,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 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: 97605  Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm  Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH  Wolframstraße 20  70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4713, Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf/Backnang  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 1.0+00  
**Richtung** Waiblingen  
**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)]
IR	1		80	205	89	0	0	41.7	
RE/SE/RB	7		80	205	30	0	0	54.4	
S-Bahn-Triebzug	82	12	80	130	100	-2	0	55.3	50.0
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>90</b>	<b>12</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>58.0</b>	<b>50.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b> Schotterbett / Betonschwellen								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>60.0</b>	<b>52.0</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 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. 4713, Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf/Backnang  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, ab km 1.0+00  
**Richtung** Waiblingen  
**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)]
IR	1		90	205	89	0	0	42.7	
RE/SE/RB	7		90	205	30	0	0	55.4	
S-Bahn-Triebzug	82	12	90	130	100	-2	0	56.3	51.0
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>90</b>	<b>12</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>59.0</b>	<b>51.0</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>61.0</b>	<b>53.0</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 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. 4713, Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf/Backnang  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]	
D	1		90	340	92	0	0	44.6		
RE/SE/RB	7	1	90	205	30	0	0	55.4	50.0	
S-Bahn-Triebzug	82	11	90	130	100	-2	0	56.3	50.6	
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>90</b>	<b>12</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>59.1</b>	<b>53.3</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>61.1</b>	<b>55.3</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 Zugattung

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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, bis km 1.0+00  
**Richtung** Kornwestheim  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
ICE	2		60	420	100	-3	0	40.8	
RE/SE/RB	2	1	60	205	30	0	0	46.4	46.4
Sg (Güterverkehr)		20	60	400	95	0	0		57.4
Dg (Güterverkehr)	34	31	60	500	0	0	0	63.8	66.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	60	200	0	0	0	53.6	52.3
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>46</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>64.3</b>	<b>67.1</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>66.3</b>	<b>69.1</b>

Lm,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 schelbengebremsster 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, ab km 1.0+00 bis km 2.2+28 (Abzweig Abf)  
**Richtung** Kornwestheim  
**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)]
ICE	2		90	420	100	-3	0	44.3	
RE/SE/RB	2	1	90	205	30	0	0	50.0	50.0
Sg (Güterverkehr)		20	90	400	95	0	0		60.9
Dg (Güterverkehr)	34	31	90	500	0	0	0	67.3	69.9
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>46</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>67.8</b>	<b>70.6</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>69.8</b>	<b>72.6</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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, ab km 2.2+28 (Abzweig Abf)  
**Richtung** Kornwestheim  
**Belastungsfall** Prognose-Nullfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
ICE	2		90	420	100	-3	0	44.3	
RE/SE/RB	2	1	90	205	30	0	0	50.0	50.0
Sg (Güterverkehr)		20	90	400	95	0	0		60.9
Dg (Güterverkehr)	42	41	90	500	0	0	0	68.3	71.2
Ng (Güterverkehr)	8	12	90	200	0	0	0	57.1	61.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>54</b>	<b>74</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>68.6</b>	<b>72.0</b>	
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>70.6</b>	<b>74.0</b>

Lm,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 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, bis km 1.4+00  
**Richtung** Untertürkheim  
**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)]
ICE	3		60	420	100	-3	0	42.5	
RE/SE/RB	2		60	205	30	0	0	46.4	
Sg (Güterverkehr)		20	60	400	95	0	0		57.4
Dg (Güterverkehr)	34	31	60	500	0	0	0	63.8	66.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	60	200	0	0	0	53.6	52.3
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>47</b>	<b>54</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>64.3</b>	<b>67.1</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
<b>Schotterbett / Betonschwellen</b>								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>66.3</b>	<b>69.1</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 Zuggattung

p prozentualer Anteil schiebengebremsener 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 1.4+00 bis km 2.2+28 (Abzweig Abf)  
**Richtung** Untertürkheim  
**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)]	
ICE	3		80	420	100	-3	0	45.0		
RE/SE/RB	2		80	205	30	0	0	48.9		
Sg (Güterverkehr)		20	80	400	95	0	0		59.9	
Dg (Güterverkehr)	34	31	80	500	0	0	0	66.3	68.9	
Ng (Güterverkehr)	8	3	80	200	0	0	0	56.1	54.8	
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>47</b>	<b>54</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>66.8</b>	<b>69.6</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>68.8</b>	<b>71.6</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 welchen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

**Strecke** Str. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 2.2+28 (Abzweig Abf) bis km 2.4+00  
**Richtung** Untertürkheim  
**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)]
ICE	3		80	420	100	-3	0	45.0	
RE/SE/RB	2		80	205	30	0	0	48.9	
Sg (Güterverkehr)		20	80	400	95	0	0		59.9
Dg (Güterverkehr)	42	41	80	500	0	0	0	67.2	70.1
Ng (Güterverkehr)	8	12	80	200	0	0	0	56.1	60.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>55</b>	<b>73</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>67.6</b>	<b>71.0</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>69.6</b>	<b>73.0</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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, ab km 2.4+00  
**Richtung** Untertürkheim  
**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)]
ICE	3		90	420	100	-3	0	46.0	
RE/SE/RB	2		90	205	30	0	0	50.0	
Sg (Güterverkehr)		20	90	400	95	0	0		60.9
Dg (Güterverkehr)	42	41	90	500	0	0	0	68.3	71.2
Ng (Güterverkehr)	8	12	90	200	0	0	0	57.1	61.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>55</b>	<b>73</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>68.7</b>	<b>72.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>D<sub>Fb</sub> [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>70.7</b>	<b>74.0</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 Zugart

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. 4721, Abzweig Kienbach  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, ab km 1.6+00  
**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)]
Dg (Güterverkehr)	16	20	60	500	0	0	0	60.5	64.5
Ng (Güterverkehr)	12	2	60	200	0	0	0	55.3	50.5
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>61.7</b>	<b>64.7</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>63.7</b>	<b>66.7</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 schelbengebremsster 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** Abstellbahnhof Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** km 0.1+54 bis km 2.2+28 (bzgl. Str. 4720)  
**Richtung** alle 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)]
Dg (Güterverkehr)	19	23	60	500	0	0	0	61.3	65.1
Ng (Güterverkehr)	30	13	60	200	0	0	0	59.3	58.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>49</b>	<b>36</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>63.4</b>	<b>66.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b> Schotterbett / Betonschwellen								<b>D<sub>Fb</sub> [dB(A)]</b>	
								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>65.4</b>	<b>68.0</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 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 welchen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

**Projekt:** 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b  
**Auftraggeber:** DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**ANLAGE III**  
**Emissionsdaten**  
**Schienenverkehr - Prognose-Planfall**



**Strecke** Str. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.6+30 (Anbindung 4720) bis km 7.3+00  
**Richtung** Plochingen  
**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)]
F (sonstiger FV)		1	130	300	90	0	0		50.5
Sg (Güterverkehr)		20	130	400	95	0	0		64.1
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>70.1</b>	<b>73.1</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>72.1</b>	<b>75.1</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 Zuggattung

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:** 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

**Auftraggeber:** DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, km 7.3+00 bis km 8.7+45 (Anbindung 4703)  
**Richtung** Plochingen  
**Belastungsfall** Prognose-Planfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
F (sonstiger FV)		1	100	300	90	0	0		48.2
Sg (Güterverkehr)		20	100	400	95	0	0		61.8
Dg (Güterverkehr)	34	31	100	500	0	0	0	68.3	70.9
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>68.6</b>	<b>71.5</b>	
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>70.6</b>	<b>73.5</b>

Lm,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 schiebengebremsener 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 welchen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.

**Strecke** Str. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 8.7+45 (Anbindung 4703)  
**Richtung** Plochingen  
**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)]
B (vert. erg. HGV)	14	2	160	205	90	0	0	59.1	53.6
F (sonstiger FV)	2	2	160	300	90	0	0	52.3	55.3
RI (langer Regzug)	40	7	160	205	90	0	0	63.6	59.1
Sg (Güterverkehr)		20	160	400	95	0	0		65.9
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>98</b>	<b>65</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>71.3</b>	<b>73.7</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>73.3</b>	<b>75.7</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 schelbengebremsster 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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.4+00 (Anbindung 4720) bis km 7.6+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
F (sonstiger FV)		1	130	300	90	0	0		50.5
Sg (Güterverkehr)		20	130	400	95	0	0		64.1
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>70.1</b>	<b>73.1</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>72.1</b>	<b>75.1</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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, km 7.6+00 bis km 8.6+50 (Anbindung 4703)  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]	
F (sonstiger FV)		1	100	300	90	0	0		48.2	
Sg (Güterverkehr)		20	100	400	95	0	0		61.8	
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4	
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8	
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>70.1</b>	<b>72.9</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>72.1</b>	<b>74.9</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. 4700, Stuttgart - Plochingen - Ulm  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 8.6+50 (Anbindung 4703)  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
B (vert. erg. HGV)	14	2	160	205	90	0	0	59.1	53.6
F (sonstiger FV)	2	2	200	300	90	0	0	54.2	57.2
RI (langer Regzug)	40	7	160	205	90	0	0	63.6	59.1
Sg (Güterverkehr)		20	160	400	95	0	0		65.9
Dg (Güterverkehr)	34	31	120	500	0	0	0	69.8	72.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>98</b>	<b>65</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>71.3</b>	<b>73.7</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b> Schotterbett / Betonschwellen							<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>		
							2.0		
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>73.3</b>	<b>75.7</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 scheinbremster 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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 4.8+00  
**Richtung** Esslingen  
**Belastungsfall** Prognose-Planfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	80	130	100	-2	0	53.8	48.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>53.8</b>	<b>48.7</b>	
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b> Schotterbett / Betonschwellen								<b>DFb [dB(A)]</b>	
								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>55.8</b>	<b>50.7</b>

Lm,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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 4.8+00 bis km 6.9+00  
**Richtung** Esslingen  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	100	130	100	-2	0	55.7	50.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>55.7</b>	<b>50.7</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>57.7</b>	<b>52.7</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 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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.9+00 bis km 8.0+00  
**Richtung** Esslingen  
**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)]	
S-Bahn-Triebzug	58	9	90	130	100	-2	0	54.8	49.7	
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>54.8</b>	<b>49.7</b>		
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b> Schotterbett / Betonschwellen							<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>			
							2.0			
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>56.8</b>	<b>51.7</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 scheibengebremster 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.

Projekt: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 8.0+00  
**Richtung** Esslingen  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	120	130	100	-2	0	57.3	52.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>57.3</b>	<b>52.2</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>59.3</b>	<b>54.2</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 Zugattung

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.

Projekt: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 4.5+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	90	130	100	-2	0	54.8	49.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>54.8</b>	<b>49.7</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>56.8</b>	<b>51.7</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

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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, km 4.5+00 bis km 4.8+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	70	130	100	-2	0	52.6	47.6
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>52.6</b>	<b>47.6</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>54.6</b>	<b>49.6</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 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. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 4.8+00 bis km 6.9+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	100	130	100	-2	0	55.7	50.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>55.7</b>	<b>50.7</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>57.7</b>	<b>52.7</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.

**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 6.9+00 bis km 7.4+00  
**Richtung** Stuttgart  
**Belastungsfall** Prognose-Planfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	90	130	100	-2	0	54.8	49.7
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>54.8</b>	<b>49.7</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>56.8</b>	<b>51.7</b>

Lm,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 schelbengebremsster 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:** 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

**Auftraggeber:** DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4701, Stuttgart - Esslingen - Plochingen  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, ab km 7.4+00  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	58	9	110	130	100	-2	0	56.6	51.5
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>56.6</b>	<b>51.5</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>58.6</b>	<b>53.5</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.

**Strecke** Str. 4703 (Achsen 61 und 62), Obertürkheimer Kurve  
**Streckenabschnitt** Obertürkheim, Tunnelportal bis Anbindung an 4700  
**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)]
B (vert. erg. HGV)	28	4	160	205	90	0	0	62.1	56.7
F (sonstiger FV)	4	2	160	300	90	0	0	55.3	55.3
RI (langer Regzug)	80	14	160	205	90	0	0	66.7	62.1
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>112</b>	<b>20</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>68.2</b>	<b>63.8</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>73.2</b>	<b>68.8</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 schelbengebremsster 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. 4710, Stuttgart - Waiblingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt  
**Richtung** Waiblingen  
**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)]
B (vert. erg. HGV)	8		90	205	90	0	0	51.7	
F (sonstiger FV)	1		90	300	90	0	0	44.3	
RI (langer Regzug)	40	6	90	205	90	0	0	58.6	53.4
Rk (kurzer Regzug)	4	1	90	105	100	0	0	44.3	41.3
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>53</b>	<b>7</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>59.7</b>	<b>53.7</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>61.7</b>	<b>55.7</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 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. 4710, Stuttgart - Waiblingen  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
B (vert. erg. HGV)	8		90	205	90	0	0	51.7	
F (sonstiger FV)		1	90	300	90	0	0		47.3
Rl (langer Regzug)	40	6	90	205	90	0	0	58.6	53.4
Rk (kurzer Regzug)	4	1	90	105	100	0	0	44.3	41.3
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>52</b>	<b>8</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>59.6</b>	<b>54.6</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>61.6</b>	<b>56.6</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 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

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. 4713, Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf/Backnang  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, bis km 1.0+00  
**Richtung** Waiblingen  
**Belastungsfall** Prognose-Planfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
S-Bahn-Triebzug	82	10	80	130	100	-2	0	55.3	49.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>82</b>	<b>10</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>55.3</b>	<b>49.2</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>57.3</b>	<b>51.2</b>

Lm,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 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. 4713, Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf/Backnang  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, ab km 1.0+00  
**Richtung** Waiblingen  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	82	10	90	130	100	-2	0	56.3	50.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>82</b>	<b>10</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>56.3</b>	<b>50.2</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>D<sub>Fb</sub> [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>58.3</b>	<b>52.2</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

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. 4713, Stuttgart - Waiblingen - Schorndorf/Backnang  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt  
**Richtung** Stuttgart  
**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)]
S-Bahn-Triebzug	82	10	90	130	100	-2	0	56.3	50.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>82</b>	<b>10</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>56.3</b>	<b>50.2</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
<b>Schotterbett / Betonschwellen</b>								<b>2.0</b>	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>58.3</b>	<b>52.2</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 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, bis km 1.0+00  
**Richtung** Kornwestheim  
**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)]
F (sonstiger FV)		1	60	300	90	0	0		43.8
Sg (Güterverkehr)		20	60	400	95	0	0		57.4
Dg (Güterverkehr)	34	31	60	500	0	0	0	63.8	66.4
Ng (Güterverkehr)	8	3	60	200	0	0	0	53.6	52.3
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>64.2</b>	<b>67.1</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>D<sub>Fb</sub> [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>66.2</b>	<b>69.1</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 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 1.0+00 bis km 1.1+80 (Abzweig)  
**Richtung** Kornwestheim  
**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)]
F (sonstiger FV)		1	90	300	90	0	0		47.3
Sg (Güterverkehr)		20	90	400	95	0	0		60.9
Dg (Güterverkehr)	34	31	90	500	0	0	0	67.3	69.9
Ng (Güterverkehr)	8	3	90	200	0	0	0	57.1	55.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>67.7</b>	<b>70.6</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>69.7</b>	<b>72.6</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 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

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.

Projekt: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, ab km 1.1+80 (Abzweig)  
**Richtung** Kornwestheim  
**Belastungsfall** Prognose-Planfall 2015

Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E	
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
F (sonstiger FV)		1	90	300	90	0	0		47.3
Sg (Güterverkehr)		20	90	400	95	0	0		60.9
Dg (Güterverkehr)	42	41	90	500	0	0	0	68.3	71.2
Ng (Güterverkehr)	8	12	90	200	0	0	0	57.1	61.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>50</b>	<b>74</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>68.6</b>	<b>72.0</b>	
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DFb [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>70.6</b>	<b>74.0</b>

Lm,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 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
 Streckenabschnitt Untertürkheim, bis km 1.2+20 (Abzweig)  
 Richtung Untertürkheim  
 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)]		
F (sonstiger FV)		1	60	300	90	0	0		43.8		
Sg (Güterverkehr)		20	60	400	95	0	0		57.4		
Dg (Güterverkehr)	34	31	60	500	0	0	0	63.8	66.4		
Ng (Güterverkehr)	8	3	60	200	0	0	0	53.6	52.3		
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>64.2</b>	<b>67.1</b>			
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b> Schotterbett / Betonschwellen								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>			
								2.0			
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>66.2</b>	<b>69.1</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 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: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Str. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 1.2+20 (Abzweig) bis km 1.4+00  
**Richtung** Untertürkheim  
**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)]	
F (sonstiger FV)		1	60	300	90	0	0		43.8	
Sg (Güterverkehr)		20	60	400	95	0	0		57.4	
Dg (Güterverkehr)	42	41	60	500	0	0	0	64.7	67.6	
Ng (Güterverkehr)	8	12	60	200	0	0	0	53.6	58.3	
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>50</b>	<b>74</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>65.1</b>	<b>68.5</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>67.1</b>	<b>70.5</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 scheinbremsender 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
 Streckenabschnitt Untertürkheim, km 1.4+00 bis km 2.4+00  
 Richtung Untertürkheim  
 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)]
F (sonstiger FV)		1	80	300	90	0	0		46.3
Sg (Güterverkehr)		20	80	400	95	0	0		59.9
Dg (Güterverkehr)	42	41	80	500	0	0	0	67.2	70.1
Ng (Güterverkehr)	8	12	80	200	0	0	0	56.1	60.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>50</b>	<b>74</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>67.6</b>	<b>71.0</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>69.6</b>	<b>73.0</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 schiebengebremsener 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. 4720, Kornwestheim - Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt, ab km 2.4+00  
**Richtung** Untertürkheim  
**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)]
F (sonstiger FV)		1	90	300	90	0	0		47.3
Sg (Güterverkehr)		20	90	400	95	0	0		60.9
Dg (Güterverkehr)	42	41	90	500	0	0	0	68.3	71.2
Ng (Güterverkehr)	8	12	90	200	0	0	0	57.1	61.8
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>50</b>	<b>74</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>68.6</b>	<b>72.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>D<sub>Fb</sub> [dB(A)]</b>	
Schotterbett / Betonschwellen								2.0	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>70.6</b>	<b>74.0</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 Zugattung

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. 4721 (Achse 713), IR-Kurve  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, ab km 1.8+40  
**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)]
B (vert. erg. HGV)	15	1	80	205	90	0	0	53.4	44.6
Dg (Güterverkehr)	16	20	80	500	0	0	0	63.0	67.0
Ng (Güterverkehr)	12	2	80	200	0	0	0	57.8	53.0
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>43</b>	<b>23</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>64.5</b>	<b>67.2</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>66.5</b>	<b>69.2</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 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

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.

**Projekt:** 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b

**Auftraggeber:** DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart

**Strecke** Achsen 214 und 215, Zuführung Bad Cannstatt  
**Streckenabschnitt** Bad Cannstatt und Untertürkheim, km 0.0+00 bis km 1.3+72  
**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)]
A (vertakteter HGV)	1	3	60	420	100	-3	0	37.8	45.5
B (vert. erg. HGV)	1	5	60	205	90	0	0	39.1	49.1
F (sonstiger FV)	4	2	60	300	90	0	0	46.8	46.8
RI (langer Regzug)	18	10	60	205	90	0	0	51.7	52.1
Rk (kurzer Regzug)	16		60	105	100	0	0	46.8	
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>40</b>	<b>20</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>54.1</b>	<b>55.1</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>Df<sub>b</sub> [dB(A)]</b>		
<b>Schotterbett / Betonschwellen</b>							<b>2.0</b>		
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>56.1</b>	<b>57.1</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 Zuggattung

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

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** Achsen 713 und 714, Untertürkheimer Kurve  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 1.0+76 bis km 1.3+70 (Trogbereich)  
**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)]
A (vertakteter HGV)	66	2	80	420	100	-3	0	58.4	46.3
B (vert. erg. HGV)	22	4	80	205	90	0	0	55.0	50.6
V (HGV-Verstärker)	2		80	420	100	-3	0	43.3	
F (sonstiger FV)	1	1	80	300	90	0	0	43.3	46.3
Rl (langer Regzug)	38	14	80	205	90	0	0	57.4	56.1
Rk (kurzer Regzug)	8	2	80	105	100	0	0	46.3	43.3
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>137</b>	<b>23</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>62.2</b>	<b>58.0</b>
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>D<sub>Fb</sub> [dB(A)]</b>		
Feste Fahrbahn ohne Absorptionsbelag							5.0		
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>67.2</b>	<b>63.0</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

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** Achsen 713 und 714, Untertürkheimer Kurve  
**Streckenabschnitt** Untertürkheim, km 1.4+40 bis km 1.8+40 (Überleitung IR-Kurve)  
**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)]
B (vert. erg. HGV)	15	1	80	205	90	0	0	53.4	44.6
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>53.4</b>	<b>44.6</b>	
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>DF<sub>b</sub> [dB(A)]</b>	
<b>Schotterbett / Betonschwellen</b>								<b>2.0</b>	
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>								<b>55.4</b>	<b>46.6</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 schelbengebremsster 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 welchen die tatsächlichen Emissionspegel von den oben ausgewiesenen Werten ab.



ANLAGE III.10		Emissionspegel des Schienenverkehrs					 BERATENDE INGENIEURE VBI			
<b>Strecke</b>		Güterzugwendegleise 105 und 106								
<b>Streckenabschnitt</b>		Untertürkheim, km 0.1+82 (4720) bis km 1.8+40 (A 713)								
<b>Richtung</b>		beide Richtungen								
<b>Belastungsfall</b>		Prognose-Planfall 2015								
Zugart	Anz. Züge		v [km/h]	l [m]	p [%]	DFz [dB(A)]	DAe [dB(A)]	Lm,E		
	tags	nachts						tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]	
Dg (Güterverkehr) <sup>1</sup>	16	20	40	500	0	0	0	57.0	61.0	
Dg (Güterverkehr) <sup>2</sup>	16	20	40	500	0	0	0	57.0	61.0	
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>32</b>	<b>40</b>	<b>Emissionspegel</b>				<b>60.0</b>	<b>64.0</b>		
<b>Korrekturwert für die Fahrbahnart</b> Schotterbett / Betonschwellen							<b>DFb [dB(A)]</b>			
							2.0			
<b>Emissionspegel einschl. Korrekturwert für die Fahrbahnart</b>							<b>62.0</b>	<b>66.0</b>		
Lm,E	Emissionspegel 25m seitlich der Gleisachse tags (6-22 Uhr) bzw. nachts (22-6 Uhr), berechnet nach Schall 03									
<sup>1</sup>	Einfahrbewegungen									
<sup>2</sup>	Ausfahrbewegungen									
v	zulässige Streckengeschwindigkeit bzw. maximale Fahrgeschwindigkeit									
l	Länge eines Zuges der betrachteten Zuggattung									
p	prozentualer Anteil scheibengebremsster 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									
<b>Anmerkung:</b> 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.										
<b>Projekt:</b> 97605 <input type="checkbox"/> Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm <input type="checkbox"/> Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b <b>Auftraggeber:</b> DB Projekt Bau GmbH <input type="checkbox"/> Wolframstraße 20 <input type="checkbox"/> 70191 Stuttgart										

**Strecke** Abstellbahnhof Untertürkheim  
**Streckenabschnitt** km 0.1+54 (bzgl. Str. 4720) bis km 1.3+72 (bzgl. Achse 215)  
**Richtung** alle 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)]
A (vertakteter HGV)	33	3	40	420	100	-3	0	49.4	42.0
B (vert. erg. HGV)	4	4	40	205	90	0	0	41.6	44.6
V (HGV-Verstärker)	1		40	420	100	-3	0	34.2	
F (sonstiger FV)	2	2	40	300	90	0	0	40.2	43.3
RI (langer Regzug)	28	12	40	205	90	0	0	50.1	49.4
Rk (kurzer Regzug)	16	1	40	105	100	0	0	43.3	34.2
<b>Gesamtzahl Züge</b>	<b>84</b>	<b>22</b>	<b>Emissionspegel</b>					<b>53.8</b>	<b>51.9</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>55.8</b>	<b>53.9</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 schelbengebremsster 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.

**ANLAGE  
III.12.1**

**Emissionspegel  
der Parkplätze**



Bezeichnung	Beurteilungs- zeit	N [Stck.]	n [Stck.]	D <sub>p</sub> [dB(A)]	L* <sub>m,E</sub> [dB(A)]
-------------	-----------------------	--------------	--------------	---------------------------	------------------------------

Die Angestelltenparkplätze werden analog zu P + R - Parkplätzen eingestuft

20 PKW-Stellplätze	tags	0,3	20,0	0	44,8
	nachts	0,06	20,0	0	37,8
80 PKW-Stellplätze	tags	0,3	80,0	0	50,8
	nachts	0,06	80,0	0	43,8

$$L^*_{m,E} = 37 + 10 \times \log(N \times n) + D_p$$

- L\*<sub>m,E</sub> = Emissionspegel
- N = Anzahl der Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde
- n = Anzahl der Stellplätze auf der Parkplatzfläche oder -teilfläche
- D<sub>p</sub> = Zuschlag nach Tabelle 6 für unterschiedliche Parkplatztypen

Auszug aus RLS90:


Tabelle6: Zuschlag D<sub>p</sub> für unterschiedliche Parkplatztypen


	Parkplatztyp	Zuschlag D <sub>p</sub> in dB(A)
	1	2
1	Pkw-Stellplätze	0
2	Motorräder-Stellplätze	5
3	Lkw- und Omnibus-Parkplätze	10

Projekt: 97605  Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm  Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b  
 Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH  Wolframstraße 20  70191 Stuttgart

Fritz GmbH, Fehlheimer Straße 24, 64683 Einhausen, Tel.: 06251/ 96 46 - 0

**ANLAGE III.12.1**

ANLAGE III.12.2	Emissionspegel des Straßenverkehrs		 BERATENDE INGENIEURE VBI	
Verkehrsweg	Ein- und Ausfahrt der 10 PKW - Stellplätze			
Straßenabschnitt	komplett			
Straßengattung	interne Verkehrswege			
Belastungsfall	Prognose-Planfall 2015			
<b>Ausgangsdaten</b>				
Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	DTV	Kfz/24h		
Maßgebende Verkehrsstärke nachts	M <sub>nachts</sub>	0,000 DTV		
Gefälle bzw. Steigung	5,0 %			
Straßenoberfläche	nicht geriffelter Gußasphalt, Asphaltbeton oder Splittmastix			
		tags (06 - 22 Uhr)	nachts (22 - 06 Uhr)	
maßgebende stündliche Verkehrsstärke	M	3,0 Kfz/h	0,6 Kfz/h	
maßgebender Lkw-Anteil	p	0 %	0 %	
zul. Höchstgeschwindigkeit für Pkw mindestens 30 km/h und höchstens 130 km/h	v <sub>Pkw</sub>	30 km/h	30 km/h	
zul. Höchstgeschwindigkeit für Lkw mindestens 30 km/h und höchstens 80 km/h	v <sub>Lkw</sub>	30 km/h	30 km/h	
<b>Mittelungspegel</b>	L <sub>m</sub> <sup>(25)</sup>	<b>42,1 dB(A)</b>	<b>35,1 dB(A)</b>	
Korrektur für unterschiedliche Geschwindigkeiten	D <sub>v</sub>	-8,8 dB(A)	-8,8 dB(A)	
Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen	D <sub>strO</sub>	0,0 dB(A)	0,0 dB(A)	
Zuschlag für Steigungen und Gefälle	D <sub>stg</sub>	0,0 dB(A)	0,0 dB(A)	
<b>Emissionspegel</b> 25m seitlich und 3,5m über der Straßenachse, berechnet nach RLS 90	L <sub>m,E</sub>	<b>33,3 dB(A)</b>	<b>26,3 dB(A)</b>	
Anmerkung: Korrekturen D <sub>E</sub> , die die Absorptionseigenschaften von reflektierenden Flächen (nur bei Spiegel- schallquellen) berücksichtigen, sind nicht in den genannten Emissionspegeln enthalten.				
Projekt: 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b Auftraggeber: DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart				

ANLAGE III.12.3	Emissionspegel des Straßenverkehrs		 BERATENDE INGENIEURE VBI	
<b>Verkehrsweg</b> <b>Straßenabschnitt</b> <b>Straßengattung</b> <b>Belastungsfall</b>	Ein- und Ausfahrt der 80 PKW - Stellplätze komplett interne Verkehrswege Prognose-Planfall 2015			
<b>Ausgangsdaten</b> Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke                      DTV                      Kfz/24h Maßgebende Verkehrsstärke nachts                      M <sub>nachts</sub> 0,000 DTV Gefälle bzw. Steigung                      5,0 % Straßenoberfläche                      nicht geriffelter Gußasphalt, Asphaltbeton oder Splittmastix				
			<b>tags</b> (06 - 22 Uhr)	<b>nachts</b> (22 - 06 Uhr)
maßgebende stündliche Verkehrsstärke	M	24,0 Kfz/h                      4,8 Kfz/h		
maßgebender Lkw-Anteil	p	0 %                      0 %		
zul. Höchstgeschwindigkeit für Pkw mindestens 30 km/h und höchstens 130 km/h	V <sub>Pkw</sub>	30 km/h                      30 km/h		
zul. Höchstgeschwindigkeit für Lkw mindestens 30 km/h und höchstens 80 km/h	V <sub>Lkw</sub>	30 km/h                      30 km/h		
<b>Mittelungspegel</b>	L <sub>m</sub> <sup>(25)</sup>	<b>51,1 dB(A)                      44,1 dB(A)</b>		
Korrektur für unterschiedliche Geschwindigkeiten	D <sub>v</sub>	-8,8 dB(A)                      -8,8 dB(A)		
Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen	D <sub>StrO</sub>	0,0 dB(A)                      0,0 dB(A)		
Zuschlag für Steigungen und Gefälle	D <sub>stg</sub>	0,0 dB(A)                      0,0 dB(A)		
<b>Emissionspegel</b> 25m seitlich und 3,5m über der Straßenachse, berechnet nach RLS 90	L <sub>m,E</sub>	<b>42,4 dB(A)                      35,4 dB(A)</b>		
Anmerkung: Korrekturen D <sub>E</sub> , die die Absorptionseigenschaften von reflektierenden Flächen (nur bei Spiegel- schallquellen) berücksichtigen, sind nicht in den genannten Emissionspegeln enthalten.				
<b>Projekt:</b> 97605 □ Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm □ Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b <b>Auftraggeber:</b> DB Projekt Bau GmbH □ Wolframstraße 20 □ 70191 Stuttgart				

**Schallemissionen von LKW bei Rangiervorgängen  
gemäß Technischem Bericht des RWTÜV  
Anlagentechnik GmbH für die HLfU**

Einzelgeräusch	L <sub>WA</sub> [dB(A)]	T [sec]	T <sub>r</sub> [h]	L <sub>WA,r</sub> [dB(A)]
Rangieren	99	120	16	72,2
Motorleerlauf	94	60	16	64,2
Türenschiagen	100	10	16	62,4
Motor anlassen	100	5	16	59,4
Bremsen entlüften	110	5	16	69,4
<b>Summenpegel tags für 1 Vorgang:</b>				<b>L<sub>WA,r</sub> = 74,8</b>
<b>und für n Vorgänge:</b>				
<b>Das Containerfahrzeug, zugehörig zur Wertstoffsammelstelle wechselt an einem Tag maximal 2 mal je einen Preßcontalner.</b>		<b>n [St.] = 2</b>		<b>L<sub>WA,r</sub> = 77,8</b>
$L_{WA,r} = L_{WA} - 10 \lg(T_r/T)$				
<b>Es bedeuten:</b>				
L <sub>WA</sub> =	Schalleistungspegel des Einzelvorganges			
L <sub>WA,r</sub> =	zeitlich gemittelter Schalleistungspegel			
T =	Einwirkzeit in sec			
T <sub>r</sub> =	Beurteilungszeit in h			

**ANLAGE III.12.4**

**Schallemissionen von LKW bei Fahrvorgängen gemäß  
Technischem Bericht des RWTÜV Anlagentechnik GmbH  
für die HLfU**



Bezeichnung	$L_{WA,1h}$ [dB(A)]	n [Stck.]	l [m]	$T_r$ [h]	$L_{WA,r,l}$ [dB(A)]
<b>tags (06:00 - 22:00 Uhr)</b>					
Containerfahrzeug fährt 2 x an und 2 x ab	65	4	1	16	59,0 0,0 0,0
Summenpegel des Streckenabschnittes tags:				$L_{WA,r} =$	59,0
<b>nachts (22:00 - 06:00 Uhr)</b>					
- entfällt -					0,0
- entfällt -					0,0
- entfällt -					0,0
Summenpegel des Streckenabschnittes nachts:				$L_{WA,r} =$	
$L_{WA,r} = L_{WA,1h} + 10 \lg(n) + 10 \lg(l/1m) - 10 \lg(T_r/1h)$					
Es bedeuten:					
$L_{WA,1h} =$	zeitlich gemittelter Schalleistungspegel für 1 Kfz pro Stunde und 1 m Wegelement in dB(A):				
$L_{WA,1h} = 63 \text{ dB(A)}$ ,	wenn Leistung LKW < 105 kW und				
$L_{WA,1h} = 65 \text{ dB(A)}$ ,	wenn Leistung LKW $\geq 105 \text{ kW}$ lt. Technischer Bericht zur Untersuchung der LKW- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen				
$L_{WA,1h} = 55 \text{ dB(A)}$	für PKW's lt. Heften 73 und 136 der hessischen Landesanstalt für Umwelt				
n =	Anzahl der Kfz einer Leistungsklasse in der Beurteilungszeit $T_r$				
l =	Länge eines Streckenabschnitts in m				
$T_r =$	Beurteilungszeit in h				

**ANLAGE III.12.5**

**Schallabstrahlung der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen des Abstellbahnhofes gemäß VDI 2571**



Quelle / Bauteile	$L_i$ [dB(A)]	$R'_w$ [dB]	$L_{WA}''$ [dB(A)]
<b>Außenreinigungsanlage</b>			
Innenpegel analog zu Waschstraßen gemäß Heft 73, Tabelle 15, HLfU			
tags + nachts: Dach + geschlossenen Fassaden	85	20	61,0
tags + nachts: offene Fassaden	85	0	81,0
<b>Innenreinigungsanlage</b>			
Innenpegel gemäß Arbeitsstättenverordnung			
tags + nachts: Außenbauteile von Zügen	85	30	51,0
<b>Technischer Servicepunkt</b>			
Innenpegel gemäß Arbeitsstättenverordnung			
tags + nachts: Dach + geschlossenen Fassaden	85	20	61,0
tags + nachts: offene Fassaden	85	0	81,0

Quelle	$L_{WA}$ [dB(A)]	T [min]	$T_r$ [min]	$L_{WA,r}$ [dB(A)]
<b>Tankanlage</b>				
analog der Abstrahlung von Pumpengehäuse einer Zapfsäule gemäß Heft 275, Anlage 12-16 der HLfU				
tags: 2 Stunden in Betrieb	89	120	960	80,0
nachts: 1 Stunde in Betrieb	89	60	480	80,0
<b>Wertstoffsammelstelle</b>				
analog der Abstrahlung von Preßcontainern gemäß Merkblatt Nr. 25 der LAU Nordrhein-We:				
tags: Preßvorgang 15 min je Stunde	96	240	960	90,0
tags: Bewegen von Containern (4 x je Tag)	87	240	960	81,0
tags: Summe:				90,5

Es bedeuten:

- $L_i$  = mittlerer Innenpegel
- $R'_w$  = resultierendes bewertetes Schalldämm - Maß der Umfassungsbauteile
- $L_{WA}$  = Schalleistungspegel bzw. flächenbezogener Schalleistungspegel der Umfassungsbauteile  $L_{WA}'' = L_i - R'_w - 4$
- $L_{WA,r}$  = bewerteter Schalleistungspegel

**ANLAGE III.12.6**



**ANLAGE IV**  
**Emissionsdaten**  
**sonstiger Verkehrslärmquellen**



**Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b**  
**Emissionspegel der maßgebenden Straßenverkehrswege**  
**Prognosehorizont 2015**



Name des Straßenabschnitts	DTV Kfz/24h	M tags DTV	M tags Kfz/h	p tags %	M nachts DTV	M nachts Kfz/h	p nachts %	Lm25 tags dB(A)	Lm25 nachts dB(A)	v km/h	LmE tags dB(A)	LmE nachts dB(A)
Alte Untertürkheimer Straße	7730	0,060	464	10	0,011	85	3	66,6	57,6	50	62,4	52,2
Am Mittelkai (nördl. Hedelfr. Brücken)	5600	0,060	336	10	0,011	62	3	65,2	56,2	50	61,0	50,8
Am Mittelkai (nördl. O.-Hirsch-Brücken)	3480	0,060	209	10	0,011	38	3	63,1	54,1	50	59,0	48,7
Am Mittelkai (südl. O.-Hirsch-Brücken)	3830	0,060	230	10	0,011	42	3	63,5	54,5	50	59,4	49,2
Am Mittelkai (südl. O.-Konz-Brücken)	2850	0,060	171	10	0,011	31	3	62,2	53,2	50	58,1	47,9
Augsburger Straße (nördl. Deckerstr.)	17540	0,060	1052	5	0,008	140	10	68,9	61,4	50	64,0	57,2
Augsburger Straße (südl. Biklenstr.)	14470	0,060	868	7	0,008	116	10	68,7	60,5	50	64,1	56,4
Augsburger Straße (südl. Deckerstr.)	17540	0,060	1052	5	0,008	140	10	69,1	61,4	50	64,2	57,2
Augsburger Straße (südl. Dietbachstr.)	13360	0,060	802	7	0,008	107	10	68,3	60,2	50	63,8	56,1
Augsburger Straße (südl. Göppinger Str.)	10740	0,060	644	20	0,008	86	10	69,6	59,2	50	66,1	55,1
Augsburger Straße (südl. Hafenbahnstr.)	6380	0,060	383	5	0,011	70	3	64,5	56,7	50	59,6	51,4
Augsburger Straße (südl. Imweg)	880	0,060	53	5	0,011	10	3	55,9	48,1	30	48,5	40,4
Augsburger Straße (südl. Mettinger Str.)	6510	0,060	391	4	0,011	72	3	64,5	56,8	50	59,5	51,5
B10 (nördl. B14)	87710	0,060	5263	20	0,011	965	20	78,7	71,4	70	77,2	69,8
B10 (südl. B14)	62210	0,060	3733	20	0,011	684	20	77,2	69,9	70	75,7	68,4
B10 (südl. Otto-Hirsch-Brücken)	72691	0,060	4361	20	0,011	800	20	77,9	70,5	70	76,4	69,0
B10 (südl. Otto-Konz-Brücken)	61850	0,060	3711	20	0,011	680	20	77,2	69,8	70	75,7	68,3
B14 (Abzweig Benzstraße Süd)	9443	0,060	567	5	0,008	76	10	66,4	58,7	50	61,6	54,5
B14 (Abzweig Benzstraße Nord)	10669	0,060	640	6	0,008	85	10	67,2	59,2	50	62,6	55,1
B14 (östl. Benzstr.)	71440	0,060	4286	9	0,011	786	20	76,1	70,5	70	74,0	69,0
B14 (westl. Benzstr.)	59200	0,060	3552	7	0,011	651	20	74,8	69,7	70	72,5	68,1
Benzstraße (Abzweig B14)	16090	0,060	965	7	0,008	129	10	69,0	61,0	50	64,4	56,9

Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm

**ANLAGE IV.2.1**

FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI - Fehlheimer Straße 24 - 64683 Einhausen  
 Tel. (06251) 96 46-0 - Fax (06251) 96 46-46

**Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b**  
**Emissionspegel der maßgebenden Straßenverkehrswege**  
**Prognosehorizont 2015**



Name des Straßenabschnitts	DTV Kfz/24h	M tags DTV	M tags Kfz/h	p tags %	M nachts DTV	M nachts Kfz/h	p nachts %	Lm25 tags dB(A)	Lm25 nachts dB(A)	v km/h	LmE tags dB(A)	LmE nachts dB(A)
Benzstraße (nördl. Abzweig B14)	13010	0,060	781	7	0,008	104	10	68,1	60,1	50	63,6	55,9
Benzstraße (nördl. Karl-Benz-Platz)	32386	0,060	1943	12	0,008	259	10	73,2	64,0	50	69,2	59,9
Benzstraße (nördl. M.-Schrenk-Weg)	19587	0,060	1175	7	0,008	157	10	69,9	61,9	50	65,4	57,7
Benzstraße (südl. Abzweig B14)	17930	0,060	1076	12	0,008	143	10	70,6	61,5	50	66,7	57,3
Benzstraße (südl. Mercedesstr.)	13010	0,060	781	7	0,008	104	10	68,1	60,1	50	63,5	55,9
Bruckwiesenweg	13010	0,060	781	12	0,008	104	10	69,2	60,1	50	65,2	55,9
Daimlerstraße	12490	0,060	749	20	0,008	100	10	70,3	59,9	50	66,8	55,8
Deckerstraße (östl. Taubenheimstr.)	9959	0,060	598	8	0,011	110	8	67,3	59,9	50	62,9	55,5
Deckerstraße (westl. Taubenheimstr.)	8140	0,060	488	8	0,011	90	8	66,4	59,0	50	62,0	54,6
Dietbachstraße	6000	0,060	360	5	0,008	48	10	64,4	56,7	50	59,5	52,6
Fellbacher Straße	7330	0,060	440	10	0,011	81	3	66,3	57,3	50	62,2	52,0
Göppinger Straße	8680	0,060	521	6	0,011	95	3	66,2	58,1	50	61,5	52,7
Großglocknerstraße	6510	0,060	391	10	0,011	72	3	65,8	56,8	50	61,7	51,5
Hafenbahnstraße (Abzweig O.-Hirsch-Br.)	3779	0,060	227	10	0,008	30	10	63,5	54,7	50	59,3	50,6
Hafenbahnstraße (nördl. O.-Hirsch-Br.)	12640	0,060	758	12	0,008	101	10	69,1	59,9	50	65,1	55,8
Hafenbahnstraße (südl. O.-Hirsch-Br.)	15480	0,060	929	12	0,008	124	10	69,9	60,8	50	66,0	56,7
Hafenbahnstraße (südl. O.-Konz-Brücken)	3380	0,060	203	28	0,011	37	3	65,6	54,0	50	62,3	48,6
Imweg	7150	0,060	429	4	0,011	79	3	64,8	57,2	50	59,7	51,9
Inselstraße	16370	0,060	982	6	0,008	131	10	69,0	61,1	50	64,3	56,9
Karl-Benz-Platz	15303	0,060	918	6	0,008	122	10	68,7	60,8	50	64,0	56,6
Martin-Schrenk-Weg	6232	0,060	374	6	0,011	69	3	64,8	56,6	50	60,1	51,3
Mercedesstraße	23360	0,060	1402	8	0,011	257	8	71,0	63,6	50	66,6	59,2

Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm

**ANLAGE IV.2.2**

FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI - Fehlheimer Straße 24 - 64683 Einhausen  
 Tel. (06251) 96 46-0 - Fax (06251) 96 46-46

**Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b**  
**Emissionspegel der maßgebenden Straßenverkehrswege**  
**Prognosehorizont 2015**



Name des Straßenabschnitts	DTV Kfz/24h	M tags DTV	M tags Kfz/h	p tags %	M nachts DTV	M nachts Kfz/h	p nachts %	Lm25 tags dB(A)	Lm25 nachts dB(A)	v km/h	LmE tags dB(A)	LmE nachts dB(A)
Mercedesstraße	31180	0,060	1871	8	0,011	343	8	72,2	64,8	50	67,8	60,5
Mercedesstraße	19420	0,060	1165	8	0,011	214	8	70,2	62,8	50	65,8	58,4
Mercedesstraße	11410	0,060	685	8	0,011	126	8	67,8	60,5	50	63,5	56,1
Mercedesstraße	2600	0,060	156	10	0,011	29	3	61,8	52,8	50	57,7	47,5
Mettinger Straße	9150	0,060	549	4	0,011	101	3	66,0	58,3	50	61,0	52,9
Nürnbergstraße	8600	0,060	516	15	0,008	69	10	67,9	58,3	50	64,2	54,1
Otto-Hirsch-Brücken (östl. B10)	7640	0,060	458	7	0,008	61	10	65,9	57,8	50	61,4	53,6
Otto-Hirsch-Brücken (westl. B10)	9940	0,060	596	7	0,008	80	10	67,1	58,9	50	62,6	54,8
Otto-Hirsch-Brücken (westl. Hafenstr.)	6510	0,060	391	6	0,008	52	10	65,0	57,1	50	60,4	52,9
Otto-Konz-Brücken (östl. Mittelkai)	9100	0,060	546	15	0,008	73	10	68,2	58,5	50	64,5	54,4
Otto-Konz-Brücken (westl. Mittelkai)	9070	0,060	544	17	0,008	73	10	68,4	58,5	50	64,8	54,4
Schlotterbeckstraße	1799	0,060	108	10	0,011	20	3	60,2	51,2	50	56,1	45,9
Strümpfelbacher Straße	5970	0,060	358	10	0,011	66	3	65,4	56,4	50	61,3	51,1
Talstraße	20370	0,060	1222	6	0,008	163	10	69,9	62,0	50	65,2	57,9
Württembergstraße	2760	0,060	166	10	0,011	30	3	62,1	53,1	50	58,0	47,7
Wunderstraße	22160	0,060	1330	12	0,008	177	10	71,5	62,4	50	67,5	58,2

Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm

**ANLAGE IV.2.3**

FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI - Fehlheimer Straße 24 - 64683 Einhausen  
 Tel. (06251) 96 46-0 - Fax (06251) 96 46-46

**Stuttgart 21, PFA 1.6 a/b**  
**Emissionspegel der maßgebenden Straßenverkehrswege**  
**Prognosehorizont 2015**



**Legende**

Name des Straßenabschnitts		
DTV	Kfz/24h	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
M tags	DTV	maßgebende stündliche Verkehrsstärke tags
M tags	Kfz/h	maßgebende stündliche Verkehrsstärke tags
p tags	%	maßgebender Lkw-Anteil tags
M nachts	DTV	maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts
M nachts	Kfz/h	maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts
p nachts	%	maßgebender Lkw-Anteil nachts
Lm25 tags	dB(A)	Mittelungspegel tags
Lm25 nachts	dB(A)	Mittelungspegel nachts
v	km/h	zulässige Höchstgeschwindigkeit
LmE tags	dB(A)	Emissionspegel tags
LmE nachts	dB(A)	Emissionspegel nachts

Anlage 16.3: Gesamtverkehrslärm

**ANLAGE IV.2.4**

FRITZ GmbH Beratende Ingenieure VBI - Fehlheimer Straße 24 - 64683 Einhausen  
Tel. (06251) 96 46-0 - Fax (06251) 96 46-46

**ANLAGE V**  
**Schallimmissionspläne**  
**Prognose-Nullfall**

**(2 Blätter als Plananlage beigelegt)**