

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg

Regierungspräsidium Tübingen

Bundestraße B 27

von NK 7520 060 n NK 7420 003 Stat. 048 bis NK 7420 003 n NK 7420 062 Stat. 0 696

B 27 Tübingen (Bläsibad) – B 28, Schindhaubasistunnel

PROJIS-Nr.: 08 91 8082 00

# Feststellungsentwurf

## UNTERLAGE 17.2

### Gesamtlärm

Aufgestellt:  
Regierungspräsidium Tübingen  
Abt. 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen  
Ref. 44 - Planung

Tübingen, den 28.06.2024

## Unterlage 17.2

# SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

<b>VORHABEN:</b>	<b>B 27, Tübingen (Bläsibad) – B 28; Schindhaubasistunnel</b>
<b>UMFANG:</b>	Untersuchung der Veränderung des Gesamtverkehrslärms
<b>AUFTRAGGEBER:</b>	Regierungspräsidium Tübingen Referat 44 - Planung Konrad-Adenauer-Straße 20 72072 Tübingen
<b>BEARBEITUNG:</b>	<b>KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH</b> Heinrich-Hertz-Straße 2   64295 Darmstadt T 06151 885-383   F 06151 885-220
<b>AKTENZEICHEN:</b>	2019-8036-804-VVG-1
<b>DATUM:</b>	Darmstadt, 28.08.2024

Dieser Bericht umfasst 15 Seiten und 4 Anhänge mit 66 Seiten. Gesamt 81 Seiten.

Dieser Bericht ist nur für den Gebrauch des Auftraggebers im Zusammenhang mit dem oben genannten Planvorhaben bestimmt. Eine darüberhinausgehende Verwendung, vor allem durch Dritte, unterliegt dem Schutz des Urheberrechts gemäß UrhG.



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Sachverhalt und Aufgabenstellung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Bearbeitungsgrundlagen</b>	<b>6</b>
2.1	Rechtsgrundlagen und Regelwerke	6
2.2	Daten- und Planunterlagen	6
<b>3</b>	<b>Anforderungen an den Schallschutz</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Untersuchungsergebnisse</b>	<b>9</b>
4.1	Emissionen	9
4.2	Immissionsermittlung	11
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>13</b>

## **Tabellenverzeichnis**

<b>Tabelle 1</b>	Immissionsorte mit bedenklicher bis kritischer Bewertung Gesamtlärm	13
------------------	---	----

## **Anhang**

<b>Anhang 1</b>	Übersichtspläne
<b>Anhang 2</b>	Emissionen Straßen- und Schienenverkehr
<b>Anhang 3</b>	Berechnungsergebnisse Gesamtverkehrslärm
<b>Anhang 4</b>	Pegeldifferenzen Gesamtverkehrslärm

# 1 Sachverhalt und Aufgabenstellung

Das Regierungspräsidium Tübingen beabsichtigt den Neubau des Schindhaubasistunnels im Zuge der Bundesstraße B 27. Der Träger der Baulast ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Vorhabensträger, das Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen - beabsichtigt den Neubau der Bundesverkehrswegeplanungsmaßnahme, „B27 Tübingen (Bläsibad) – B28, Schindhaubasistunnel“: Ziel der Bundesmaßnahme ist es der Lückenschluss der Bundesverkehrsachse B27 im Bereich Tübingen, Entlastung der Ortsdurchfahrt der B27 Hechinger Straße –Stuttgarter Straße vom Durchgangsverkehr und Minderung der Unfallrisiken.

Ziel der Maßnahme ist es, die Ortsdurchfahrt der B 27 Hechinger Straße - Stuttgarter Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Zusätzlich zur Beurteilung der Straßenverkehrslärmimmissionen der neu zu errichtenden Straßenabschnitte nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**) /16/ ist für das Planvorhaben eine Gesamtlärbetrachtung vorzunehmen, in der die Lärmimmissionen sämtlicher Verkehrsträger (Schiene und Straße) im Planungsraum berücksichtigt sind.

Im Rahmen der vorliegenden Betrachtung ist zu untersuchen, welche Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm zukünftig an schutzwürdigen Nutzungen zu verzeichnen sind. Als Beurteilungsgrundlage für eine Bewertung der projekt-bedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ werden die **Änderungen** der Verkehrslärmimmissionen herangezogen. Zur Klärung des Sachverhaltes werden die Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm im

- Analyse-Nullfall 2021** (gegenwärtige Situation),
- Prognose-Nullfall 2035** (künftige Situation ohne Umsetzung des Planvorhabens),
- Prognose-Planfall 2035** (künftige Situation mit Realisierung des Projektes inklusive aller geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen)

im Einwirkungsbereich des Vorhabens ermittelt und beurteilt.

Die Untersuchungsbereiche sind **Anhang 1.1** (Bestandssituation, Analyse- und Prognose-Nullfall) bzw. **Anhang 1.2** (vorgesehene Situation, Prognose-Planfall) zu entnehmen.

Die Baumaßnahme beginnt im südlichen Stadtteil Derendingen. Die B 27 neu verläuft von der B 27 Hechinger Straße nördlich der Anschlussstelle Derendingen als 2-bahnige Straße durch den neu zu errichtenden Schindhaubasistunnel. Unmittelbar südlich der B 28 Reutlinger Straße verlässt sie den Tunnel und schwenkt nördlich der B 28 wieder in die B 27 Stuttgarter Straße im

Bereich der Anschlussstelle Stuttgarter Straße / B 27 Richtung Filderstadt (wieder auf die B 27 alt ein.

Im südlichen Bereich wird die Anschlussstelle Derendingen baulich angepasst. Die B27 alt Hechinger Straße wird an den vorhandenen Kreisverkehr Steinlachwasen / Hechinger Straße angebunden und nutzt abschnittsweise die Hechinger Straße, die derzeit ein Gewerbegebiet erschließt.

Im nördlichen Bereich wird die in West-Ost-Richtung verlaufende B 28 Reutlinger Straße von der Stuttgarter Straße bis in Höhe der Stadtgrenze abgebrochen und durch einen nördlicher gelegenen Neubau ersetzt.

Die Richtungsfahrbahnen der B 27 alt zwischen dem vorhandenen Knotenpunkt B 27 alt / B 28 und der Anschlussstelle Stuttgarter Straße / B 27 Richtung Filderstadt werden abgebrochen, ebenso die Verbindungsspanne zwischen der B 27 alt und der B 28 alt.

Die Abschnitte werden durch neue Verbindungsrampen zwischen der B 27 neu und der B 28 neu ersetzt.

Gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (**UVPG**) ist sicherzustellen, dass bei bestimmten Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Planvorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen sowie auf Kultur- und sonstige Sachgüter. Ein Maß zur Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ist die Verkehrslärmerhöhung, die sich im Prognose-Planfall ergibt. Eine Aufgabenstellung der UVP ist daher, die gesamte Belastung aus Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Planvorhabens darzustellen und zu beurteilen.

Zusätzlich zur Beurteilung der Straßenverkehrslärmimmissionen nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**) /2/ ist für das Planvorhaben eine Gesamtlärm-betrachtung vorzunehmen, in der die Lärmimmissionen sämtlicher maßgeblicher Verkehrsträger im Planungsraum berücksichtigt sind. Hierbei wird die im Prognosejahr 2035 zu erwartende Verkehrslärmbelastung für den Prognose-Planfall unter Berücksichtigung aller vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen bestimmt und dem Prognose-Nullfall ohne eine Realisierung des Planvorhabens gegenübergestellt. Nachrichtlich wird die künftige Verkehrsbelastung ohne Verbesserungsmaßnahmen Prognose-Nullfall 2035 mit der derzeitigen Verkehrsbelastung Analyse-Nullfall 2021 verglichen.

## 2 Bearbeitungsgrundlagen

Der vorliegenden Untersuchung wurden die folgenden Normen, Richtlinien und Literaturquellen zugrunde gelegt:

### 2.1 Rechtsgrundlagen und Regelwerke

- /1/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung
- /2/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, geändert durch Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 04.11.2020 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2020 Teil I Nr. 50, ausgegeben am 09.11.2020, Seite 2334)
- /3/ Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19, Ausgabe 2019, eingeführt durch das allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/2020 vom 24.11.2020 des Bundesministers für Verkehr, Az. StB 13/7144.2/02-20/3411587
- /4/ Anlage 2 (zu § 4) der 16. BImSchV: Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), gültig ab 01. Januar 2015
- /5/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), Ausgabe 1997, eingeführt durch das allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 des Bundesministers für Verkehr, StB 15/14.80.13-65/11 Va 97
- /6/ 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 in der jeweils aktuell gültigen Fassung.

### 2.2 Daten- und Planunterlagen

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die folgenden Daten- und Planunterlagen zugrunde:

- /7/ Regierungspräsidium Tübingen: B 27 Tübingen (Bläsibad) – B 28, Schindhaubasistunnel, Bau-km 0+195,578 bis 3+840, Unterlage 5.2, Blatt 1 und 4, BUNG Ingenieure AG, Stand 05.09.2023

- /8/ B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28, Schindhaubasistunnel, Achsen und Gradienten, BUNG Ingenieure AG, Stand 05.09.2023
- /9/ Digitales Geländemodell, übersandt am 17.04.2019 durch Regierungspräsidium Tübingen
- /10/ Gebäudedaten LoD2, download am 01.12.2022 vom Datenaustauschserver des Regierungspräsidiums Tübingen
- /11/ Zugdaten der Bahnstrecken Analyse und Prognose, Verkehrsdatenmanagement der Deutschen Bahn AG, Stand 12.05.2022
- /12/ Verkehrsprognosen Analyse-Nullfall 2021, Prognose-Nullfall 2035 und Prognose-Planfall 2035 des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet, PTV Transport Consult GmbH, Stand 22.09.2022 / 28.02.2024
- /13/ Zulässige Geschwindigkeiten im Null- und Planfall, Regierungspräsidium Tübingen, Stand 16.03.2023
- /14/ Gebietseinstufungen entnommen aus aktuellen Bebauungsplänen und dem Flächennutzungsplan, Dezember 2022
- /15/ Ortsbegehung am 11.07.2023
- /16/ Regierungspräsidium Tübingen: Neubau des Schindhaubasistunnels im Zuge der B 27 – Unterlage 17.1, Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung von Vorsorgeansprüchen auf Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), Bericht Nr. 2019-8036-804-VVG-1, KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH, Stand 05.03.2024

### **3 Anforderungen an den Schallschutz**

Gemäß § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen, Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Verkehrslärmerhöhung, die durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entsteht, darf der Rechtsprechung des Bundes-Verwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 9.95) zufolge zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Für die Erreichung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist, weder normativ noch in der Rechtsprechung eine eindeutige Grenze festgelegt. In der Rechtsprechung werden häufig die Grenzwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber als Zumutbarkeitsschwelle herangezogen (s.a. BVerwG, Urteil von 15.12.2011 – 7 A 11.10).

Bei der Beurteilung einer möglichen Gesundheitsgefahr aufgrund hoher Verkehrslärmimmission ist zu berücksichtigen, dass sich die ständige Rechtsprechung auf alle Nutzungen bezieht, unabhängig der Gebietseinstufung gemäß Baunutzungsverordnung.

Grundsätzlich stellt sich die Frage nach einer möglichen Gesundheitsgefahr durch ein Vorhaben nur dann, wenn durch das Planvorhaben selbst eine Zusatzbelastung hervorgerufen wird. Sofern die Gesamtlärmsituation durch die Realisierung der Baumaßnahmen unverändert bleibt oder gar eine Entlastung entsteht, ist eine möglicherweise bereits durch die bestehende Lärmbelastung gegebene Gesundheitsfrage nicht Verfahrensgegenstand.

Zur Prüfung der durch die Planungsmaßnahme verursachten Pegelerhöhungen oberhalb von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber wurde für alle Immissionsorte der Summenpegel aus dem Gesamtverkehr aus Schiene und Straße für den Prognose Nullfall 2035, d.h. ohne B 27 neu, und für den Prognose Planfall 2035, d.h. B 27 neu ermittelt.

Folgende Voraussetzungen zur Auslöse der o.a. Zumutbarkeitsschwelle wird daher im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung überprüft:

**Ein vorhandener Immissionspegel über 70 dB(A) für den Tagzeitraum und über 60 dB(A) für den Nachtzeitraum wird weiter erhöht**

oder

**der Immissionspegel übersteigt erstmalig 70 dB(A) im Tagzeitraum und 60 dB(A) Nachtzeitraum.**

Nachrichtlich wird auch die Gesamtlärmsituation im Analyse-Nullfall 2021 untersucht. Sie jedoch nicht zur Beurteilung herangezogen.

## 4 Untersuchungsergebnisse

### 4.1 Emissionen

#### 4.1.1 Straßenverkehr

Die Berechnung der längenbezogenen Schalleistungspegel auf dem Teilstück einer Straße erfolgt getrennt für Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) nach den Richtlinien **RLS-19** /3/.

Grundlage für die Berechnung der Schallemissionen aus dem Straßenverkehr bilden

- die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV),
- die maßgebenden stündlichen Verkehrsmengen  $M_{\text{Tag}}$  und  $M_{\text{Nacht}}$  in Kfz/h,
- die Anteile der Fahrzeugarten Lkw1 und Lkw2 am Tag und in der Nacht ( $p_{\text{Tag}}$  und  $p_{\text{Nacht}}$ ), sowie
- weitere schalltechnische Parameter (Straßenoberfläche, Steigung, ggf. Mehrfachreflexion)

Die verkehrlichen Parameter für die umliegenden öffentlichen Straßen wurden den Lärmkennwerten der Verkehrsuntersuchung /12/ entnommen.

Die schalltechnischen Parameter, wie der DTV, die maßgebenden stündlichen Verkehrsmengen  $M_{\text{Tag}}$  und  $M_{\text{Nacht}}$  sowie die Anteile  $p_{\text{Tag}}$  und  $p_{\text{Nacht}}$  der Fahrzeugarten Lkw1 und Lkw2 wurden aus den oben beschriebenen Abbildungen ermittelt.

Die längenbezogenen Schalleistungspegel  $L'_w$  werden gemäß **RLS-19** /3/, Abschnitt 3.3.2, Gleichung (4) ermittelt.

Die Lage der für die Untersuchung des Verkehrslärms relevanten Straßenabschnitte im Analyse- und Prognose-Nullfall ist **Anhang 1.1** zu entnehmen. **Anhang 1.2** zeigt die Lage der Abschnitte im Planfall.

Die straßenabschnittsbezogenen Verkehrsdaten, die sonstigen schallrelevanten Parameter sowie die längenbezogenen Schalleistungspegel  $L'_w$  können für den Analyse-Nullfall 2021 aus **Anhang 2.1.1**, für den Prognose-Nullfall 2035 aus **Anhang 2.1.2** und für den Prognose-Planfall 2035 aus **Anhang 2.1.3** entnommen werden.

#### 4.1.2 Schienenverkehr

Für die Ausbreitungsberechnungen bei Schienenverkehrswegen wird die vom Gesetzgeber zwingend zur Anwendung vorgegebene Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen **Schall 03-2012** /4/ herangezogen. Das Regelwerk **Schall 03-2012** dient zur Ermittlung



der Geräuscheinwirkungen in der Umgebung von Bahnanlagen sowohl nach Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (**EBO**) als auch gemäß Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (**BOStrab**).

Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Vorgaben der **Schall 03-2012 /4/** sind die von der DB AG zur Verfügung gestellten Prognose-Zugdaten /11/. Die Zugdaten sind in **Anhang 2.2.1** für die untersuchungsrelevanten Strecken 4600, 4630 und 4631 im Analyse-Nullfall wiedergegeben:

- Strecke 4600 östlich Tübingen Hbf:  **$N_{\text{Tag/Nacht}} = 144 / 23$  Züge**
- Strecke 4630 Tübingen Hbf - Derendingen:  **$N_{\text{Tag/Nacht}} = 56 / 9$  Züge**
- Strecke 4631 östlich Tübingen Hbf:  **$N_{\text{Tag/Nacht}} = 1 / 2$  Züge**

Aus **Anhang 2.2.2** sind die Zugdaten für den Prognose-Null- und -Planfall zu entnehmen:

- auf der Strecke 4600 östlich Tübingen Hbf:  **$N_{\text{Tag/Nacht}} = 202 / 35$  Züge**
- auf der Strecke 4630 Tübingen Hbf - Derendingen:  **$N_{\text{Tag/Nacht}} = 68 / 13$  Züge**
- auf der Strecke 4631 östlich Tübingen Hbf:  **$N_{\text{Tag/Nacht}} = 1 / 2$  Züge**

Die Berechnung des Beurteilungspegels erfolgt in folgenden Schritten:

- Aufteilung der zu betrachtenden Bahnstrecke in einzelne Gleise und Abschnitte u. a. mit gleicher Verkehrszusammensetzung, gleicher Geschwindigkeit, gleicher Fahrbahnart und gleichem Fahrflächenzustand nach **Schall 03-2012**, Nummer 3.1;
- ausgehend von den Mengen je Stunde  $n_{Fz}$  aller Arten **Fz** von Fahrzeugeinheiten, Berechnung der längenbezogenen bzw. flächenbezogenen Pegel der Schalleistung in Oktavbändern, getrennt für jeden Abschnitt einer Strecke nach Nummer 3.2;
- Zerlegung der Abschnitte in Teilstücke  $k_s$  bzw. Zerlegung der Flächen in Teilflächen  $k_r$  zur Bildung von Punktschallquellen mit zugeordnetem Pegel der Schalleistung unter Berücksichtigung der Richtwirkung und der Abstrahlcharakteristik nach **Schall 03-2012**, Nummer 3.4 und 3.5;
- Berechnung der Schallemissionen von Straßenbahnen nach **Schall 03-2012**, Nummer 5 und Beiblatt 2 bzw. Beiblatt 3;
- Berechnung der Schallimmission durch Ausbreitungsrechnung nach **Schall 03-2012**, Nummer 6;
- Zusammenfassung der Schallimmissionsanteile am Immissionsort nach **Schall 03-2012**, Nummer 7;

- Bildung des Beurteilungspegels für die maßgeblichen Beurteilungszeiträume nach **Schall 03-2012**, Nummer 8.

## 4.2 Immissionsermittlung

Die Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms im Analyse-Nullfall 2021, Prognose-Nullfall 2035 und Prognose-Planfall 2035 wurden für insgesamt 72 repräsentative Immissionsorte im Einwirkungsbereich des geplanten Vorhabens ermittelt. Der gesamte Untersuchungsraum entspricht den Blattanschnitten in **Anhang 1, 3 und 4**. Die untersuchten Immissionsorte sind in den Übersichtsplänen in **Anhang 1** dargestellt. Dabei finden die in der **Unterlage 17.1** (Schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung nach der 16. BImSchV/16/) ermittelten aktiven Schallschutzmaßnahmen in der ausgewählten Vorzugsvariante:

- LSWd1 (H = 1,0 m über Oberkante Lärmschutzwall) südlich des Schindhaubasistunnels, sowie
- LSWd2 und LSWd3 (H = 5,0 m über Gelände) entlang der neu zu errichtenden B 28 zwischen Marienburger Straße und Nordportal Schindhaubasistunnel

im Prognose-Planfall Berücksichtigung.

Die zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen am Tag und in der Nacht, überlagert aus Straßen- und Schienenverkehrslärm sind

- in **Anhang 3.1** im Analyse-Nullfall 2021,
- in **Anhang 3.2** im Prognose-Nullfall 2035 und
- in **Anhang 3.3** im Prognose-Planfall 2035

in Schallimmissionsplänen dokumentiert. Die Darstellungen zeigen **Isophonen**, d. h. Linien gleicher Beurteilungspegel, in 2 m Höhe über Gelände (Ohrhöhe).

Die Skaleneinteilung orientiert sich an folgender Einstufung:

Am Tag:

- 50 dB(A): Eintreten möglicher Konflikte zwischen Verkehrslärm und Erholung
- 55 dB(A): Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität im Freiraum/Erholungsraum
- 60 / 65 dB(A): nachrichtlich
- 70 dB(A): Schwelle der Gesundheitsgefahr

In der Nacht:

- 40 / 45 / 50 / 55 dB(A): nachrichtlich
- 60 dB(A): Schwelle der Gesundheitsgefahr

Weiterhin sind die Pegeldifferenzen

- in **Anhang 4.1** zwischen Prognose-Nullfall 2035 und Analyse-Nullfall 2021 und
- in **Anhang 4.2** zwischen Prognose-Planfall 2035 und Prognose-Nullfall 2035

wiedergegeben. Die Skaleneinteilung orientiert sich an folgender Einstufung:

- $\leq - 3$  dB(A): erhebliche Entlastung
- $- 3 \dots - 1$  dB(A): geringfügige Entlastung
- $- 1 \dots + 1$  dB(A): keine hörbare Veränderung
- $+ 1 \dots + 3$  dB(A): geringfügige Zusatzbelastung
- $\geq + 3$  dB(A): erhebliche Zusatzbelastung

**Anhang 3.4** zeigt den Gesamtverkehrslärms an den repräsentativen Immissionsorten als Beurteilungspegel im Analyse-Nullfall 2021, Prognose-Nullfall 2035 und Prognose-Planfall 2035.

Die Darstellungen der Beurteilungspegel im Analyse-Nullfall 2021 (**Anhang 3.1 und 3.4**) sowie der Vergleich mit dem Prognose-Nullfall 2035 (**Anhang 4.1**) sind nachrichtlich zu verstehen.

Für die Beurteilung der Veränderung des Gesamtverkehrslärms sind die Darstellungen in **Anhang 3.2 und 3.3 sowie 4.2** maßgeblich:

Im Hinblick auf eine Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann, wird geprüft, ob das Planvorhaben zu einer bedenklichen oder kritischen Zusatzbelastung führen kann. Sofern die Beurteilungspegel im Prognose-Planfall 2035 die untere Grenze des in der Rechtsprechung bezüglich einer Gesundheitsgefahr genannten Intervalls

$$L_r \leq 70 / 60 \text{ dB(A)}$$

tags bzw. nachts unterschreiten oder durch das Planvorhaben eine Entlastung von Verkehrslärm hervorgerufen wird, ist dies grundsätzlich als **unbedenklich** zu bewerten. Eine Überschreitung der oben genannten Werte in Verbindung mit einer Zusatzbelastung wird als **bedenklich** eingestuft. Sofern die Beurteilungspegel mehr als

$$L_r \geq 75 / 65 \text{ dB(A)}$$

tags bzw. nachts betragen und gegenüber dem Prognose-Nullfall 2035 ansteigen, ist dies als **kritisch** anzusehen.

Die Ermittlung der Geräuscheinwirkungen erfolgte an schutzwürdigen Nutzungen, die augenscheinlich zum Wohnen dienen oder als Büro- oder Unterrichtsraum genutzt werden. Dies sind die repräsentativen Immissionsorte, die auch in Unterlage 17.1 /16/ berücksichtigt wurden. Wie **Anhang 3.4** zeigt, sind die Veränderung der Gesamtlärsituation durch das Bauvorhaben an den meisten Immissionsorten unbedenklich, entweder, weil eine Entlastung erzielt wird oder die Zusatzbelastung die Schwellenwerte der Gesundheitsgefahr nicht erreicht. Dennoch verbleiben Immissionsorte, an denen die Veränderung bedenklich bis kritisch einzustufen ist: In der nachfolgenden Tabelle sind diese Immissionsorte aufgeführt:

IP	Adresse	Stockwerk	Bewertung Tag	Bewertung Nacht	Lr, Tag > 70 dB(A)?	Lr, Nacht > 60 dB(A)?
36	Hechinger Straße 264	1.OG	bedenklich	keine Nachtnutzung	> 70	-
39	Hechinger Straße 264	1.OG	bedenklich	keine Nachtnutzung	> 70	-
70	Reutlinger Straße 73	EG-1.OG	bedenklich	kritisch	> 70	> 65
70	Reutlinger Straße 73	2.OG	bedenklich	bedenklich	> 70	> 60

**Tabelle 1** Immissionsorte mit bedenklicher bis kritischer Bewertung Gesamtlärm

Die schalltechnischen Untersuchungen belegen, dass das Planvorhaben insbesondere durch die Verkehrszunahme an den in **Tabelle 1** aufgeführten Immissionsorten zu dem Sachverhalt einer erheblichen Lärmzunahme führt. Für die Gebäude bzw. Wohnungen, für die dieser Sachverhalt gilt, wird im Regelfall durch die Planfeststellungsbehörde entschieden, wie hier zu verfahren ist. Der Vorhabenträger schlägt vor, dass die Konflikte durch passive Schallschutzmaßnahmen gelöst werden. An den Immissionsorten wurde bereits in der schalltechnischen Untersuchung zur Beurteilung der Neubaumaßnahmen nach 16. BImSchV /16/ ein Anspruch auf passiven bzw. zusätzlichen passiven Schallschutz dem Grunde nach im Rahmen der Lärmvorsorge festgestellt.

## 5 Zusammenfassung

Das Regierungspräsidium Tübingen beabsichtigt den Neubau des Schindhaubasistunnels im Zuge der Bundesstraße B 27. Ziel der Maßnahme ist es, die Ortsdurchfahrt der B 27 Hechinger Straße - Stuttgarter Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Zusätzlich zur Beurteilung der Straßenverkehrslärmimmissionen der neu zu errichtenden Straßenabschnitte nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung (**16. BImSchV**) /16/ ist für das Planvorhaben eine Gesamtlärbetrachtung vorzunehmen, in der die Lärmimmissionen sämtlicher Verkehrsträger (Schiene und Straße) im Planungsraum berücksichtigt sind.

Im Rahmen der vorliegenden Betrachtung ist zu untersuchen, welche Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm zukünftig an schutzwürdigen Nutzungen zu verzeichnen sind. Als Beurteilungsgrundlage für eine Bewertung der projekt-bedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“ werden die **Änderungen** der Verkehrslärmimmissionen herangezogen. Zur Klärung des Sachverhaltes werden die Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm im **Prognose-Nullfall 2035**, das heißt ohne Umsetzung des Planvorhabens, und im **Prognose-Planfall 2035**, das heißt nach Realisierung des Projektes inklusive aller geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen, im Einwirkungsbereich des Vorhabens ermittelt und beurteilt.

Die schalltechnischen Untersuchungen haben zu den folgenden Ergebnissen geführt:

- An 2 Gebäuden ergibt sich durch das Bauvorhaben eine bedenkliche bis kritische Lärmzunahme, indem die pegelwerte

$$L_{r, \text{Tag/Nacht}} = 70 / 60 \text{ dB(A)}$$

erstmalig oder weitgehend überschritten werden. Für die Gebäude bzw. Wohnungen, für die dieser Sachverhalt gilt, wird im Regelfall durch die Planfeststellungsbehörde entschieden, wie hier zu verfahren ist. Der Vorhabenträger schlägt vor, dass die Konflikte durch passive Schallschutzmaßnahmen gelöst werden. An den Immissionsorten wurde bereits in der schalltechnischen Untersuchung zur Beurteilung der Neubaumaßnahmen nach 16. BImSchV /16/ ein Anspruch auf passiven bzw. zusätzlichen passiven Schallschutz dem Grunde nach im Rahmen der Lärmvorsorge festgestellt.

AUFGESTELLT:



Dipl.-Ing. Klaus Dietrich

GEPRÜFT:



Dipl.-Ing. (FH) Matthias John-Tschoeppe

---

ENDE DES BERICHTS

---

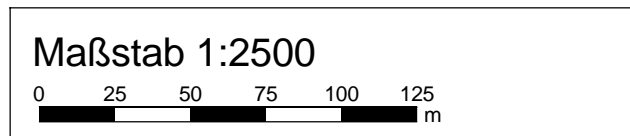
# ANHANG





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse
- Immissionsort

Bezeichnung des Streckenabschnitts ab Teispunkten in Leserichtung

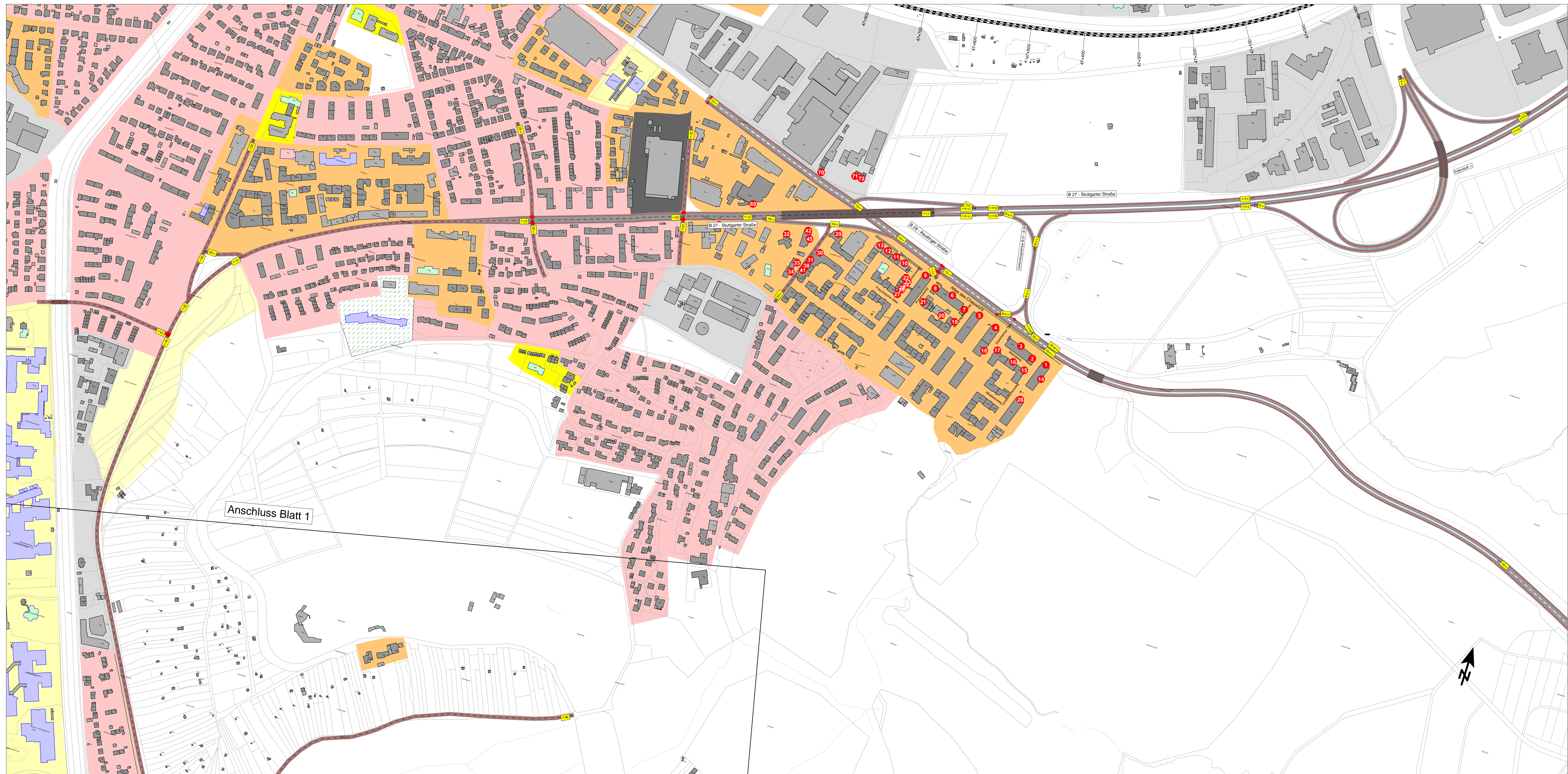


KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
 Herrsch-Herz-Str. 2  
 64296 Darmstadt  
 Telefon (06151) 895-383  
 Fax (06151) 895-150

04.03.2024; Projekt Nr. 20198030-804-VVG-1  
 RP Tübingen, Ref 44 - Planung  
 B27, Tübingen (Blasibad) - B28: Schindhaubasistunnel

ÜBERSICHTSPLAN  
 Südknoten: Anhalte- und Prognose-Nullfall  
 Lage der Immissionsorte, Bezeichnung der Straßenabschnitte





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Erschließungsachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisschuss
- Immissionsort

15 Bezeichnung des Streckenabschnitts ab Toposition in Leserichtung

Maßstab 1:2500  
 0 25 50 75 100 125 m

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
 Heinrich-Hertz-Straße 2  
 64269 Darmstadt  
 Telefon (06151) 955-383  
 Fax (06151) 955-150

04.03.2024; Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1

RP Tübingen, Ruf 44 - Planung  
 B27, Tübingen (Blasbad) - B28; Schindhausbasisstunnel

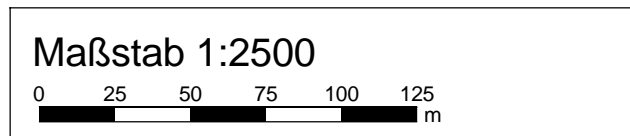
- ÜBERSICHTSPLAN -  
 Nordknoten, Analyse- und Prognose-Nullfall  
 Lage der Immissionsorte, Bezeichnung der Straßenabschnitte





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straße (baulicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse
- Straßenachse
- Emissionslinie
- im Tunnel
- Lärmschutzwand (geplant)
- Lärmschutzwand
- Immissionsort

Bezeichnung des Streckenabschnitts ab Tezposten in Leserichtung

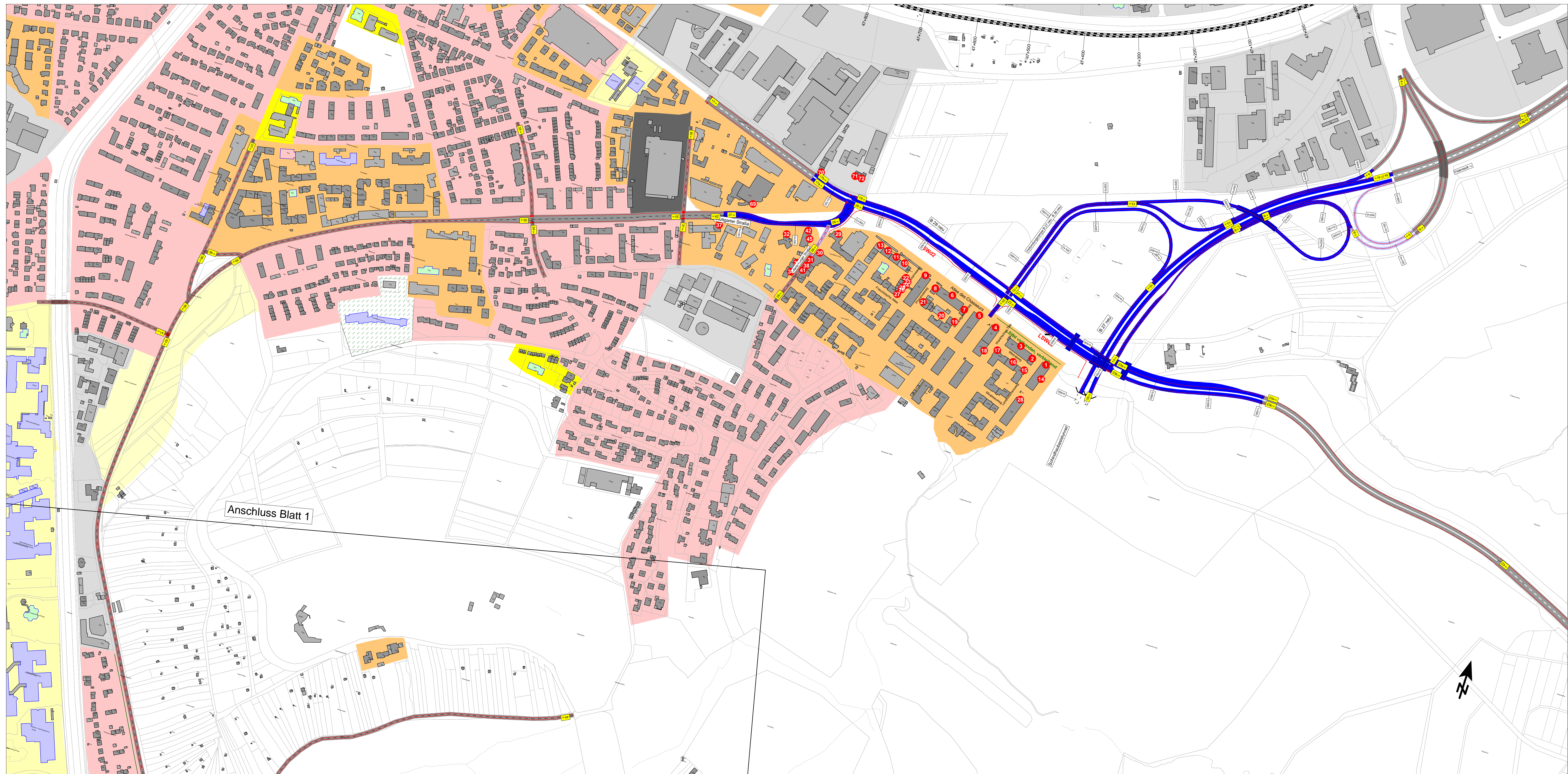


**KREBS + KIEFER** Ingenieure GmbH  
 Herrlich-Hertz-Str. 2  
 64296 Darmstadt  
 Telefon (06151) 895-383  
 Fax (06151) 895-150

04.03.2024; Projekt Nr. 20198030-804-VVG-1  
 RP Tübingen, Ref 44 - Planung  
 B27, Tübingen (Blasibad) - B28: Schindhaubastunnel

ÜBERSICHTSPLAN  
 Südknoten: Prognose-Planfall  
 Lage der Immissionsorte, Bezeichnung der Straßenabschnitte





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straße (basischer Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Glaschuss
- im Tunnel
- Tunnelöffnung
- Lärmschutzwand (geplant)
- Immissionsort

10 Bezeichnung des Streckenabschnitts ab Toposition in Leserichtung

Maßstab 1:2500  
 0 25 50 75 100 125 m

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
 Heinrich-Hertz-Straße 2  
 64269 Darmstadt  
 Telefon (06151) 955-383  
 Fax (06151) 955-150

28.05.2024; Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1

RP Tübingen, Ruf 44 - Planung  
 B27, Tübingen (Blasbad) - B28; Schindhausbastunnel

- ÜBERSICHTSPLAN -  
 Nordorientiert; prognose-Planfall  
 Lage der Immissionsorte, Bezeichnung der Straßenabschnitte



### Legende

Straße		Straßenname
Abschn.		
KM	km	Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
Vzul Pkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
Vzul Lkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
Straßenoberfläche		
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Stuttgarter Straße	1	0,000	46303	2635	1,4	2,6	514	1,4	4,6	120	90	Asphaltbetone <= AC11	94,6	87,5
Stuttgarter Straße	1-n	0,000	23151	1317	1,4	2,6	257	1,4	4,6	120	80	Asphaltbetone <= AC11	91,4	84,1
Stuttgarter Straße	1-s	0,000	23151	1317	1,4	2,6	257	1,4	4,6	100	80	Asphaltbetone <= AC11	89,8	82,7
Stuttgarter Straße	10	0,000	7345	418	1,6	2,9	82	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,4
Stuttgarter Straße	11	0,000	32714	1861	2,3	4,1	363	2,3	7,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,0	78,4
Stuttgarter Straße	11-n	1,208	16357	931	2,3	4,1	182	2,3	7,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,0	75,4
Stuttgarter Straße	11-s	1,218	16357	931	2,3	4,1	182	2,3	7,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,0	75,4
Reutlinger Straße	12	0,000	43351	2467	1,5	2,8	481	1,5	4,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,8	82,0
Reutlinger Straße	12	0,006	43351	2467	1,5	2,8	481	1,5	4,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,7	81,9
Reutlinger Straße	13	0,331	36006	2049	1,5	2,7	400	1,5	4,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,0	78,3
Reutlinger Straße	14	0,431	39192	2230	1,5	2,8	435	1,5	5,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,0	79,2
Reutlinger Straße	14	0,535	39192	2230	1,5	2,8	435	1,5	5,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,4	81,6
Reutlinger Straße	15	0,537	38314	2180	1,6	2,9	425	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,3	81,5
Reutlinger Straße	15	0,540	38314	2180	1,6	2,9	425	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,2	81,4
Reutlinger Straße	15	0,688	38314	2180	1,6	2,9	425	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,3	81,6
Reutlinger Straße	15	0,703	38314	2180	1,6	2,9	425	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,1	81,3
Reutlinger Straße	16	0,739	37455	2131	1,6	2,9	416	1,6	5,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,1	80,4
Reutlinger Straße	16	0,000	37455	2131	1,6	2,9	416	1,6	5,2	120	80	Asphaltbetone <= AC11	95,1	87,7
Reutlinger Straße	16-o	0,000	18727	1065	1,6	2,9	208	1,6	5,2	120	70	Asphaltbetone <= AC11	90,7	79,0
Reutlinger Straße	16-w	0,000	18727	1065	1,6	2,9	208	1,6	5,2	70	70	Asphaltbetone <= AC11	85,8	79,0
Reutlinger Straße	16-w	0,455	18727	1065	1,6	2,9	208	1,6	5,2	120	70	Asphaltbetone <= AC11	92,2	80,0
Allee des Chasseurs	17	0,000	1684	96	0,1	0,1	19	0,1	0,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	70,3	63,0
Allee des Chasseurs	17	0,016	1684	96	0,1	0,1	19	0,1	0,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	70,6	63,3
Stuttgarter Straße	18	0,000	3152	179	2,2	4,0	35	2,2	7,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	74,8	68,2
Stuttgarter Straße	19	0,119	3186	181	1,9	3,5	35	1,9	6,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	74,7	68,0
Stuttgarter Straße	2	0,000	4703	268	1,0	1,8	52	1,0	3,3	100	80	Asphaltbetone <= AC11	82,7	75,6

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Marienburger Straße	20	0,000	1017	58	0,6	1,1	11	0,6	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	66,0	58,9
Stuttgarter Straße	21	0,332	35698	2301	2,3	4,1	396	2,3	7,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,9	78,8
Stuttgarter Straße	21	0,465	35698	2301	2,3	4,1	396	2,3	7,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,9	81,7
Schweickhardtstraße	22	0,000	12283	699	1,2	2,2	136	1,2	3,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,2	73,3
Schweickhardtstraße	22	0,160	12283	699	1,2	2,2	136	1,2	3,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,2	76,3
Schweickhardtstraße	22	0,171	12283	699	1,2	2,2	136	1,2	3,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,2	76,3
Schweickhardtstraße	23	0,000	4127	235	1,7	3,0	46	1,7	5,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	76,0	69,5
Stuttgarter Straße	24	0,466	27097	1542	2,6	4,6	301	2,6	8,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,3	80,7
Stuttgarter Straße	24	0,469	27097	1542	2,6	4,6	301	2,6	8,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,1	80,6
Stuttgarter Straße	24	0,745	27097	1542	2,6	4,6	301	2,6	8,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,4	80,9
Eberhardstraße	25	0,000	6592	375	0,1	0,2	73	0,1	0,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	76,9	69,7
Eberhardstraße	25	0,177	6592	375	0,1	0,2	73	0,1	0,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,9	72,6
Galgenbergstraße	26	0,000	3400	193	0,2	0,3	38	0,2	0,5	30	30	Asphaltbetone <= AC11	73,8	66,5
Galgenbergstraße	26	0,002	3400	193	0,2	0,3	38	0,2	0,5	30	30	Asphaltbetone <= AC11	73,7	66,4
Stuttgarter Straße	27	0,747	25140	1430	2,4	4,3	279	2,4	7,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,9	80,4
Stuttgarter Straße	27	0,749	25140	1430	2,4	4,3	279	2,4	7,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,8	80,2
Hechinger Straße	28	0,000	9382	534	0,4	0,7	104	0,4	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	75,5	68,3
Stuttgarter Straße	29	0,000	700	40	0,3	0,3	8	0,3	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	64,0	57,0
Stuttgarter Straße	3-n	0,174	20800	1183	1,5	2,7	231	1,5	4,8	120	90	Asphaltbetone <= AC11	91,1	84,0
Stuttgarter Straße	3-s	0,150	20800	1183	1,5	2,7	231	1,5	4,8	100	90	Asphaltbetone <= AC11	89,6	82,8
Hechinger Straße	30	0,227	9311	530	0,3	0,6	103	0,3	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	75,4	68,2
Stuttgarter Straße	31	0,000	25070	1426	2,4	4,3	278	2,7	7,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,9	77,3
Hechinger Straße	32	0,324	34380	1956	1,7	3,1	382	1,7	5,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,2	79,5
Hechinger Straße	32	0,396	34380	1956	1,7	3,1	382	1,7	5,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,9	81,2
Heinlenstraße	33	0,000	4541	258	0,4	0,7	50	0,4	1,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,4	71,3
Heinlenstraße	33	0,002	4541	258	0,4	0,7	50	0,4	1,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,3	71,2

Straße	Abschn.	KM	DTV	M	pLkw1	pLkw2	M	pLkw1	pLkw2	Vzul	Vzul	Straßenoberfläche	L'w	L'w
		km	Kfz/24h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Pkw	Lkw		Tag	Nacht
				Kfz/h	%	%	Kfz/h	%	%	km/h	km/h		dB(A)	dB(A)
Hechinger Straße	34	0,398	30780	1751	1,8	3,3	342	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,5	80,8
Hechinger Straße	34	0,400	30780	1751	1,8	3,3	342	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,4	80,7
Hechinger Straße	34	0,449	30780	1751	1,8	3,3	342	1,8	5,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11	89,6	82,9
Hechinger Straße	34	1,231	30780	1751	1,8	3,3	342	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,3	78,6
Hechinger Straße	34	1,326	30780	1751	1,8	3,3	342	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,5	80,8
Waldhörnlestraße	35	0,000	4111	234	0,5	0,9	46	0,5	1,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	75,1	67,9
Waldhörnlestraße	35	0,344	4111	234	0,5	0,9	46	0,5	1,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,1	70,9
Waldhörnlestraße	35	0,348	4111	234	0,5	0,9	46	0,5	1,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,0	70,9
Kelterweg	36	0,000	1058	60	0,4	0,8	12	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	69,2	62,2
Hechinger Straße	36-n	0,090	529	30	0,4	0,8	6	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	66,1	59,1
Hechinger Straße	36-s	0,000	529	30	0,4	0,8	6	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	66,1	59,1
Hechinger Straße	37	0,000	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	70	70	Asphaltbetone <= AC11	87,6	80,9
Hechinger Straße	37	0,450	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	90	90	Asphaltbetone <= AC11	90,3	83,7
Hechinger Straße	37	1,328	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,1	80,3
Hechinger Straße	37	1,330	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,9	80,2
Hechinger Straße	37	1,643	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	70	70	Asphaltbetone <= AC11	87,6	80,9
Hechinger Straße	37	0,000	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	84,1	77,4
Hechinger Straße	37	0,000	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	90	90	Asphaltbetone <= AC11	90,3	83,7
Hechinger Straße	37	0,077	27730	1578	1,9	3,4	308	1,9	6,0	100	90	Asphaltbetone <= AC11	91,1	84,3
Zufahrt Hechinger Straße	38	0,000	7290	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,9	73,0
Zufahrt Hechinger Straße	38	0,000	7290	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,9	72,9
Zufahrt Hechinger Straße	38	0,198	7290	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	81,4	74,4
Abfahrt Hechninger Straße	39-n	0,000	3671	214	1,1	2,0	40	1,1	3,5	100	80	Asphaltbetone <= AC11	81,8	74,5
Abfahrt Hechninger Straße	39-n	0,120	3671	214	1,1	2,0	40	1,1	3,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	75,8	68,7
Zufahrt Hechninger Straße	39-s	0,000	3671	214	1,1	2,0	40	1,1	3,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	76,9	69,8
Zufahrt Hechninger Straße	39-s	0,087	3671	214	1,1	2,0	40	1,1	3,5	100	80	Asphaltbetone <= AC11	82,5	75,2
Zufahrt Hechninger Straße	39-s	0,000	3671	214	1,1	2,0	40	1,1	3,5	100	80	Asphaltbetone <= AC11	81,8	74,5

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Stuttgarter Straße	4	0,000	8864	504	0,9	1,6	98	0,9	2,8	80	80	Asphaltbetone <= AC11	83,5	76,5
Steinlachwasen	40	0,000	12552	714	1,2	2,1	139	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,3	73,4
Hechinger Straße	41	0,000	3488	198	0,4	0,7	39	0,4	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	76,2	69,2
Zufahrt Hechinger Straße	42	0,270	7290	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	81,4	74,4
Hechinger Straße	43	0,201	34379	1956	1,7	3,1	382	1,7	5,6	100	90	Asphaltbetone <= AC11	91,9	85,1
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,000	7286	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	100	80	Asphaltbetone <= AC11	84,6	77,4
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,088	7286	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	81,4	74,4
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,311	7286	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,8	70,8
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,520	7286	415	0,9	1,6	81	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,9	72,9
Hechinger Straße	45	0,430	41665	2371	1,6	2,9	462	1,6	5,1	100	90	Asphaltbetone <= AC11	92,7	85,8
Hechinger Straße	45	0,662	41665	2371	1,6	2,9	462	1,6	5,1	120	90	Asphaltbetone <= AC11	94,2	87,1
Stuttgarter Straße	5	0,000	5108	291	0,4	0,7	57	0,4	1,3	100	80	Asphaltbetone <= AC11	82,9	75,6
Stuttgarter Straße	5	0,207	5108	291	0,4	0,7	57	0,4	1,3	60	60	Asphaltbetone <= AC11	78,0	70,9
Stuttgarter Straße	6	0,000	7967	453	1,2	2,2	88	1,2	3,9	120	80	Asphaltbetone <= AC11	90,8	82,8
Stuttgarter Straße	7-n	0,700	26661	1517	1,8	3,2	296	1,8	5,7	120	90	Asphaltbetone <= AC11	92,3	85,2
Stuttgarter Straße	7-s	0,692	26661	1517	1,8	3,2	296	1,8	5,7	100	90	Asphaltbetone <= AC11	90,8	84,0
Reutlinger-Stuttgarter Straße	8-n	0,000	6703	382	0,6	1,1	75	0,6	1,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,3	70,2
Reutlinger-Stuttgarter Straße	8-n	0,000	6703	382	0,6	1,1	75	0,6	1,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	80,9	73,8
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,000	6703	382	0,6	1,1	75	0,6	1,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	80,9	73,8
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,000	6703	382	0,6	1,1	75	0,6	1,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	83,8	76,7
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,020	6703	382	0,6	1,1	75	0,6	1,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	83,8	76,8
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,000	3703	382	0,6	1,1	75	0,6	1,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	80,9	73,9
Stuttgarter Straße	9-n	1,170	20030	1140	2,1	3,9	223	2,1	6,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,8	76,1
Stuttgarter Straße	9-s	1,160	20030	1140	2,1	3,9	223	2,1	6,9	80	80	Asphaltbetone <= AC11	87,7	81,1
Kreisel Hechinger Straße	K	0,000	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,1	70,1
Kreisel Hechinger Straße	K	0,025	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,3

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Kreisel Hechinger Straße	K	0,036	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,067	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,074	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,090	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,098	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,123	3905	223	1,2	2,1	43	1,2	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,5	70,6



### Legende

Straße		Straßenname
Abschn.		
KM	km	Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
Vzul Pkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
Vzul Lkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
Straßenoberfläche		
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Stuttgarter Straße	1	0,000	42092	2395	1,5	2,6	467	1,5	4,7	120	90	Asphaltbetone <= AC11	94,2	87,1
Stuttgarter Straße	1-n	0,000	21046	1198	1,5	2,6	234	1,5	4,7	120	80	Asphaltbetone <= AC11	91,0	83,7
Stuttgarter Straße	1-s	0,000	21046	1198	1,5	2,6	234	1,5	4,7	100	80	Asphaltbetone <= AC11	89,4	82,3
Stuttgarter Straße	10	0,000	7308	416	1,0	2,9	82	1,0	3,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,1	71,0
Stuttgarter Straße	11	0,000	27500	1564	2,5	4,1	305	2,5	8,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	84,2	77,8
Stuttgarter Straße	11-n	1,208	13750	782	2,5	4,1	153	2,5	8,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,2	74,8
Stuttgarter Straße	11-s	1,218	13750	782	2,5	4,1	153	2,5	8,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,2	74,8
Reutlinger Straße	12	0,000	42352	2410	1,4	2,8	470	1,4	4,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,7	81,8
Reutlinger Straße	12	0,006	42352	2410	1,4	2,8	470	1,4	4,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,6	81,7
Reutlinger Straße	13	0,331	35044	1994	1,5	2,7	389	1,5	4,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	84,9	78,1
Reutlinger Straße	14	0,431	37890	2156	1,5	2,8	421	1,5	4,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,8	79,0
Reutlinger Straße	14	0,535	37890	2156	1,5	2,8	421	1,5	4,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,2	81,4
Reutlinger Straße	15	0,537	37086	2110	1,5	2,9	411	1,5	5,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,2	81,4
Reutlinger Straße	15	0,540	37086	2110	1,5	2,9	411	1,5	5,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,0	81,2
Reutlinger Straße	15	0,688	37086	2110	1,5	2,9	411	1,5	5,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,2	81,4
Reutlinger Straße	15	0,703	37086	2110	1,5	2,9	411	1,5	5,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,0	81,2
Reutlinger Straße	16	0,739	35610	2026	1,5	2,9	396	1,5	4,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,9	80,1
Reutlinger Straße	16	0,000	35610	2026	1,5	2,9	396	1,5	4,9	120	80	Asphaltbetone <= AC11	94,9	87,4
Reutlinger Straße	16-o	0,000	17805	1013	1,5	2,9	198	1,5	4,9	120	70	Asphaltbetone <= AC11	90,5	78,7
Reutlinger Straße	16-w	0,000	17805	1013	1,5	2,9	198	1,5	4,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	85,6	78,7
Reutlinger Straße	16-w	0,455	17805	1013	1,5	2,9	198	1,5	4,9	120	70	Asphaltbetone <= AC11	92,0	79,7
Allee des Chasseurs	17	0,000	1543	88	0,1	0,1	17	0,1	0,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	69,9	62,6
Allee des Chasseurs	17	0,016	1543	88	0,1	0,1	17	0,1	0,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	70,3	62,9
Stuttgarter Straße	18	0,000	2824	160	2,1	4,0	31	2,1	6,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	74,3	67,6
Stuttgarter Straße	19	0,119	2845	162	1,8	3,5	31	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	74,2	67,4
Stuttgarter Straße	2	0,000	4456	254	1,0	1,8	49	1,0	3,1	100	80	Asphaltbetone <= AC11	82,5	75,3

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Marienburger Straße	20	0,000	455	26	1,1	1,1	5	1,1	3,5	30	30	Asphaltbetone <= AC11	62,6	56,2
Stuttgarter Straße	21	0,332	30163	1944	2,5	4,1	335	2,5	8,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,2	78,1
Stuttgarter Straße	21	0,465	30163	1944	2,5	4,1	335	2,5	8,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,2	81,1
Schweickhardtstraße	22	0,000	12260	698	1,1	2,2	136	1,1	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,2	73,2
Schweickhardtstraße	22	0,160	12260	698	1,1	2,2	136	1,1	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,2	76,2
Schweickhardtstraße	22	0,171	12260	698	1,1	2,2	136	1,1	3,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,2	76,2
Schweickhardtstraße	23	0,000	3943	225	1,6	3,0	44	1,6	5,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	75,8	69,3
Stuttgarter Straße	24	0,466	22359	1272	2,9	4,6	248	2,9	9,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,5	80,1
Stuttgarter Straße	24	0,469	22359	1272	2,9	4,6	248	2,9	9,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,3	80,0
Stuttgarter Straße	24	0,745	22359	1272	2,9	4,6	248	2,9	9,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,6	80,2
Eberhardstraße	25	0,000	3562	203	0,2	0,2	39	0,2	0,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	74,2	67,1
Eberhardstraße	25	0,177	3562	203	0,2	0,2	39	0,2	0,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,0
Galgenbergstraße	26	0,000	2631	149	0,2	0,3	29	0,2	0,5	30	30	Asphaltbetone <= AC11	72,7	65,4
Galgenbergstraße	26	0,002	2631	149	0,2	0,3	29	0,2	0,5	30	30	Asphaltbetone <= AC11	72,6	65,3
Stuttgarter Straße	27	0,747	22809	1297	2,8	4,3	253	2,8	8,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,6	80,2
Stuttgarter Straße	27	0,749	22809	1297	2,8	4,3	253	2,8	8,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,5	80,1
Hechinger Straße	28	0,000	9530	542	0,3	0,7	106	0,3	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	75,5	68,3
Stuttgarter Straße	29	0,000	700	40	0,3	0,3	8	0,3	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	64,0	57,0
Stuttgarter Straße	3-n	0,174	18818	1071	1,5	2,7	209	1,5	4,9	120	90	Asphaltbetone <= AC11	90,7	83,6
Stuttgarter Straße	3-s	0,150	18818	1071	1,5	2,7	209	1,5	4,9	100	90	Asphaltbetone <= AC11	89,2	82,3
Hechinger Straße	30	0,227	9189	523	0,3	0,6	102	0,3	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	75,3	68,1
Stuttgarter Straße	31	0,000	22468	1278	2,8	4,3	249	2,8	9,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,4	77,1
Hechinger Straße	32	0,324	31657	1801	2,0	3,1	352	2,0	6,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,9	79,3
Hechinger Straße	32	0,396	31657	1801	2,0	3,1	352	2,0	6,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,6	81,0
Heinlenstraße	33	0,000	4395	250	0,4	0,7	48	0,4	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,3	71,1
Heinlenstraße	33	0,002	4395	250	0,4	0,7	48	0,4	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,0

Straße	Abschn.	KM	DTV	M	pLkw1	pLkw2	M	pLkw1	pLkw2	Vzul	Vzul	Straßenoberfläche	L'w	L'w
		km	Kfz/24h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Pkw	Lkw		Tag	Nacht
				Kfz/h	%	%	Kfz/h	%	%	km/h	km/h		dB(A)	dB(A)
Hechinger Straße	34	0,398	29819	1696	2,0	3,3	331	2,0	6,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,4	80,8
Hechinger Straße	34	0,400	29819	1696	2,0	3,3	331	2,0	6,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,3	80,7
Hechinger Straße	34	0,449	29819	1696	2,0	3,3	331	2,0	6,5	70	70	Asphaltbetone <= AC11	89,5	82,9
Hechinger Straße	34	1,231	29819	1696	2,0	3,3	331	2,0	6,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,2	78,6
Hechinger Straße	34	1,326	29819	1696	2,0	3,3	331	2,0	6,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,4	80,8
Waldhörnlestraße	35	0,000	4112	234	0,4	0,9	46	0,4	1,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	75,1	67,8
Waldhörnlestraße	35	0,344	4112	234	0,4	0,9	46	0,4	1,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,0	70,8
Waldhörnlestraße	35	0,348	4112	234	0,4	0,9	46	0,4	1,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,0	70,7
Kelterweg	36	0,000	712	40	0,6	0,8	8	0,6	1,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	67,6	60,7
Hechinger Straße	36-n	0,090	356	20	0,6	0,8	4	0,4	1,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	64,4	57,5
Hechinger Straße	36-s	0,000	356	20	0,6	0,8	4	0,6	1,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	64,4	57,5
Hechinger Straße	37	0,000	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	87,5	80,7
Hechinger Straße	37	0,450	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	90	90	Asphaltbetone <= AC11	90,2	83,5
Hechinger Straße	37	1,328	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,9	80,2
Hechinger Straße	37	1,330	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,8	80,1
Hechinger Straße	37	1,643	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	70	70	Asphaltbetone <= AC11	87,5	80,7
Hechinger Straße	37	0,000	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,9	77,2
Hechinger Straße	37	0,000	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	90	90	Asphaltbetone <= AC11	90,2	83,5
Hechinger Straße	37	0,077	26927	1532	1,8	3,4	299	1,8	5,9	100	90	Asphaltbetone <= AC11	90,9	84,1
Zufahrt Hechinger Straße	38	0,000	6122	356	1,0	12,1	67	1,0	3,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,3	72,2
Zufahrt Hechinger Straße	38	0,000	6122	356	1,0	12,1	67	1,0	3,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,3	72,1
Zufahrt Hechinger Straße	38	0,198	6122	356	1,0	12,1	67	1,0	3,1	70	70	Asphaltbetone <= AC11	82,5	73,6
Abfahrt Hechninger Straße	39-n	0,000	2945	171	1,2	12,1	32	1,2	3,8	100	80	Asphaltbetone <= AC11	82,1	73,6
Abfahrt Hechninger Straße	39-n	0,120	2945	171	1,2	12,1	32	1,2	3,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	76,8	67,9
Zufahrt Hechinger Straße	39-s	0,000	2945	168	1,2	2,0	32	1,2	3,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	75,8	68,9
Zufahrt Hechinger Straße	39-s	0,087	2945	168	1,2	2,0	32	1,2	3,8	100	80	Asphaltbetone <= AC11	81,4	74,3
Zufahrt Hechninger Straße	39-s	0,000	2945	168	1,2	2,0	32	1,2	3,8	100	80	Asphaltbetone <= AC11	80,7	73,6

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Stuttgarter Straße	4	0,000	7751	441	0,9	1,6	86	0,9	3,1	80	80	Asphaltbetone <= AC11	82,9	76,0
Steinlachwasen	40	0,000	12491	711	1,0	2,1	138	1,0	3,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,2	73,3
Hechinger Straße	41	0,000	811	46	1,5	0,7	9	1,5	4,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	70,0	63,8
Zufahrt Hechinger Straße	42	0,270	275	16	6,0	12,1	3	6,0	19,3	70	70	Asphaltbetone <= AC11	69,4	62,9
Hechinger Straße	43	0,201	32189	1831	1,8	3,1	358	1,8	5,7	100	90	Asphaltbetone <= AC11	91,6	84,9
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,000	6120	349	1,0	1,6	68	1,0	3,1	100	80	Asphaltbetone <= AC11	83,8	76,7
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,088	6120	349	1,0	1,6	68	1,0	3,1	70	70	Asphaltbetone <= AC11	80,6	73,7
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,311	6120	349	1,0	1,6	68	1,0	3,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,0	70,1
Abfahrt Hechninger Straße	44	0,520	6120	349	1,0	1,6	68	1,0	3,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,1	72,2
Hechinger Straße	45	0,430	38309	2180	1,6	2,9	425	1,6	5,3	100	90	Asphaltbetone <= AC11	92,3	85,5
Hechinger Straße	45	0,662	38309	2180	1,6	2,9	425	1,6	5,3	120	90	Asphaltbetone <= AC11	93,8	86,7
Stuttgarter Straße	5	0,000	5547	316	0,4	0,7	62	0,4	1,2	100	80	Asphaltbetone <= AC11	83,2	75,9
Stuttgarter Straße	5	0,207	5547	316	0,4	0,7	62	0,4	1,2	60	60	Asphaltbetone <= AC11	78,4	71,2
Stuttgarter Straße	6	0,000	7868	447	1,2	2,2	87	1,2	3,7	120	80	Asphaltbetone <= AC11	90,7	82,7
Stuttgarter Straße	7-n	0,700	23854	1357	1,8	3,2	265	1,8	5,9	120	90	Asphaltbetone <= AC11	91,8	84,8
Stuttgarter Straße	7-s	0,692	23854	1357	1,8	3,2	265	1,8	5,9	100	90	Asphaltbetone <= AC11	90,4	83,6
Reutlinger-Stuttgarter Straße	8-n	0,000	6518	371	0,8	1,1	72	0,8	2,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	77,2	70,3
Reutlinger-Stuttgarter Straße	8-n	0,000	6518	371	0,8	1,1	72	0,8	2,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	80,8	73,8
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,000	6518	371	0,8	1,1	72	0,8	2,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	80,8	73,8
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,000	6518	371	0,8	1,1	72	0,8	2,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	83,7	76,7
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,020	6518	371	0,8	1,1	72	0,8	2,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	83,7	76,8
Stuttgarter-Reutlinger Straße	8-s	0,000	6518	371	0,8	1,1	72	0,8	2,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	80,8	73,9
Stuttgarter Straße	9-n	1,170	17404	990	2,2	3,9	193	2,2	7,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,2	75,6
Stuttgarter Straße	9-s	1,160	17404	990	2,2	3,9	193	2,2	7,1	80	80	Asphaltbetone <= AC11	87,1	80,6
Kreisel Hechinger Straße	K	0,000	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,0	71,1
Kreisel Hechinger Straße	K	0,025	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,3

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Kreisel Hechinger Straße	K	0,036	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,067	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,074	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,090	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,098	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,3
Kreisel Hechinger Straße	K	0,123	4867	277	1,2	2,1	54	1,2	3,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,4	71,6

### Legende

Straße		Straßenname
Abschn.		
KM	km	Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
M Nacht	Kfz/h	Mittlerer stündlicher Verkehr in Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
Vzul Pkw	km/h	Geschwindigkeit Pkw in Zeitbereich
Vzul Lkw	km/h	Geschwindigkeit Lkw1 im Zeitbereich
Straßenoberfläche		
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich



Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Stuttgarter Straße	1	0,000	50646	2882	1,4	2,5	562	1,4	4,5	120	90	Asphaltbetone <= AC11	95,0	87,8
B27neu	10	0,000	16742	953	1,4	2,5	186	1,4	4,5	100	80	Asphaltbetone <= AC11	88,3	81,3
B27neu	11	4,146	14992	853	2,3	4,2	166	2,3	7,4	100	80	Asphaltbetone <= AC11	88,2	81,2
B27neu	12	-0,032	1894	108	1,7	3,2	21	1,7	5,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	78,8	72,0
B27neu	12	-0,021	1894	108	1,7	3,2	21	1,7	5,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	78,8	72,0
B27neu	13	0,136	18414	1048	1,4	2,6	204	1,4	4,6	70	70	Asphaltbetone <= AC11	85,6	78,8
B27neu	14	0,000	17051	970	1,5	2,7	189	1,5	4,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11	88,9	82,1
B27neu	14	0,010	17051	970	1,5	2,7	189	1,5	4,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11	89,0	82,2
B27neu	14	0,249	17051	970	1,5	2,7	189	1,5	4,8	100	80	Asphaltbetone <= AC11	88,5	81,4
B27neu	15	4,334	16887	961	2,2	4,1	187	2,2	7,2	80	80	Asphaltbetone <= AC11	87,1	80,4
B27neu	16	0,000	16008	911	1,7	3,1	178	1,7	5,6	80	80	Asphaltbetone <= AC11	86,5	79,8
B27neu	16	0,257	16008	911	1,7	3,1	178	1,7	5,6	100	80	Asphaltbetone <= AC11	88,3	81,3
Reutlinger Straße	17	0,000	37296	2122	2,0	3,7	414	2,0	6,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,4	81,7
Reutlinger Straße	17	0,006	37296	2122	2,0	3,7	414	2,0	6,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	88,3	81,6
Reutlinger Straße	17a	0,000	18648	1061	2,0	3,7	207	2,0	6,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,6	76,9
Reutlinger Straße	17a	0,079	18648	1061	2,0	3,7	207	2,0	6,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,4	78,7
Reutlinger Straße	17b	0,055	18648	1061	2,0	3,7	207	2,0	6,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,7	77,0
Reutlinger Straße	17b	0,131	18648	1061	2,0	3,7	207	2,0	6,6	50	50	Asphaltbetone <= AC11	85,4	78,7
Reutlinger Straße	19	0,139	23776	1353	1,7	3,1	264	1,7	5,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,2	79,5
Reutlinger Straße	19	0,145	23776	1353	1,7	3,1	264	1,7	5,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,2	79,5
Reutlinger Straße	19	0,476	23776	1353	1,7	3,1	264	1,7	5,5	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,3	79,6
Stuttgarter Straße	2	0,000	4781	272	1,0	1,8	53	1,0	3,2	100	80	Asphaltbetone <= AC11	82,8	75,6
Reutlinger Straße	20	0,086	24339	1385	2,1	3,8	270	2,1	6,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,5	79,9
Reutlinger Straße	20	0,094	24339	1385	2,1	3,8	270	2,1	6,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,5	79,9
Reutlinger Straße	20	0,423	24339	1385	2,1	3,8	270	2,1	6,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	86,7	80,0
Reutlinger Straße	21	0,483	15593	887	1,6	2,8	173	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	84,4	77,7



Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Reutlinger Straße	21	0,487	15593	887	1,6	2,8	173	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	84,4	77,6
Reutlinger Straße	21	0,713	15593	887	1,6	2,8	173	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	84,7	78,0
Reutlinger Straße	22	0,425	32655	1858	1,8	3,2	362	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,8	81,1
Reutlinger Straße	22	0,426	32655	1858	1,8	3,2	362	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,7	81,0
Reutlinger Straße	22	0,658	32655	1858	1,8	3,2	362	1,8	5,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	87,9	81,2
Reutlinger Straße	23	0,000	41337	2352	1,6	2,9	459	1,6	5,1	120	90	Asphaltbetone <= AC11	95,9	88,7
Reutlinger Straße	23a	0,714	20668	1176	1,6	2,9	229	1,6	5,1	70	70	Asphaltbetone <= AC11	89,6	82,9
Reutlinger Straße	23a	0,716	20668	1176	1,6	2,9	229	1,6	5,1	70	70	Asphaltbetone <= AC11	89,5	82,8
Reutlinger Straße	23a	0,000	20668	1176	1,6	2,9	230	1,6	5,1	70	70	Asphaltbetone <= AC11	87,3	80,6
Reutlinger Straße	23a	0,027	20668	1176	1,6	2,9	230	1,6	5,1	120	70	Asphaltbetone <= AC11	92,6	80,4
Reutlinger Straße	23b	0,659	20667	1176	1,6	2,9	229	1,6	5,1	120	70	Asphaltbetone <= AC11	94,2	82,6
Reutlinger Straße	23b	0,662	20667	1176	1,6	2,9	229	1,6	5,1	120	70	Asphaltbetone <= AC11	94,2	82,6
Reutlinger Straße	23b	0,000	20668	1176	1,6	2,9	230	1,6	5,2	120	70	Asphaltbetone <= AC11	93,2	80,8
B27neu	24	0,000	1892	108	0,2	0,4	21	0,2	0,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	71,2	63,9
B27neu	24	0,010	1892	108	0,2	0,4	21	0,2	0,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	71,1	63,8
Hechinger Straße	25	0,000	32895	1872	2,0	3,6	365	2,0	6,4	90	90	Asphaltbetone <= AC11	91,1	84,5
Hechinger Straße	25	0,077	32895	1872	2,0	3,6	365	2,0	6,4	100	90	Asphaltbetone <= AC11	91,9	85,1
B27neu Fahrbahn Ost	25-n	0,196	16447	936	2,0	3,6	183	2,0	6,4	80	80	Asphaltbetone <= AC11	86,8	80,1
B27neu Fahrbahn West	25-s	0,196	16447	936	2,0	3,6	183	2,0	6,4	80	80	Asphaltbetone <= AC11	86,8	80,1
Stuttgarter Straße	26	0,260	10895	620	1,6	2,9	121	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,0	75,3
Stuttgarter Straße	26	0,314	10895	620	1,6	2,9	121	1,6	5,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,9	76,1
Stuttgarter Straße	27	0,065	8078	460	0,9	1,7	90	0,9	3,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,5	71,6
Marienburger Straße	28	0,069	3843	219	1,2	2,1	43	1,2	3,8	30	30	Asphaltbetone <= AC11	72,4	65,7
Marienburger Straße	28	0,000	3843	219	1,2	2,1	43	1,2	3,8	30	30	Asphaltbetone <= AC11	72,4	65,7
Stuttgarter Straße	29	0,000	8298	475	0,9	1,6	92	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,8	72,8
Stuttgarter Straße	29	0,073	8298	475	0,9	1,6	92	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,4	74,4

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Stuttgarter Straße	3+3a	0,499	45665	2610	2,6	4,6	509	2,6	8,3	120	90	Asphaltbetone <= AC11	94,9	88,0
Schweickhardtstraße	30	0,000	4648	264	0,4	0,8	52	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	75,6	68,5
Schweickhardtstraße	30	0,160	4648	264	0,4	0,8	52	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,6	71,5
Schweickhardtstraße	30	0,171	4648	264	0,4	0,8	52	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,5	71,5
Schweickhardtstraße	31	0,000	3064	174	0,1	0,2	34	0,1	0,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	73,2	65,8
Stuttgarter Straße	32	0,074	6785	386	0,9	1,6	75	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,5	73,5
Stuttgarter Straße	32	0,077	6785	386	0,9	1,6	75	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,3	73,3
Stuttgarter Straße	32	0,353	6785	386	0,9	1,6	75	0,9	2,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,5	73,6
Eberhardstraße	33	0,000	5475	312	0,1	0,2	61	0,1	0,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	76,1	68,9
Eberhardstraße	33	0,177	5475	312	0,1	0,2	61	0,1	0,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,1	71,8
Galgenbergstraße	34	0,000	2104	120	1,0	1,8	23	1,0	3,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	72,6	65,7
Galgenbergstraße	34	0,002	2104	120	1,0	1,8	23	1,0	3,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	72,5	65,7
Stuttgarter Straße	35	0,356	8141	463	0,7	1,2	90	0,7	2,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,2	74,1
Stuttgarter Straße	35	0,357	8141	463	0,7	1,2	90	0,7	2,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,1	74,0
Stuttgarter Straße	36	0,000	626	36	2,5	4,5	7	2,5	8,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	65,6	59,3
Hechinger Straße	37	0,000	6566	374	0,4	0,8	73	0,4	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	74,0	66,9
Hechinger Straße	38	0,227	6359	362	0,4	0,8	71	0,4	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	73,8	66,7
Stuttgarter Straße	39	0,000	7935	452	0,7	1,2	88	0,7	2,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,0	71,0
B27neu	3a (7-4)	3,840	19689	1132	1,9	3,3	221	1,9	6,0	100	80	Asphaltbetone <= AC11	89,2	82,3
B27neu	4	0,000	11845	674	0,7	1,3	131	0,7	2,3	100	80	Asphaltbetone <= AC11	88,6	81,2
Stuttgarter Straße	4	0,000	11845	673	0,7	1,3	131	0,7	2,3	80	80	Asphaltbetone <= AC11	84,7	77,6
Hechinger Straße	40	0,324	14296	813	0,5	0,9	159	0,5	1,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,8	74,7
Hechinger Straße	40	0,396	14296	813	0,5	0,9	159	0,5	1,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,5	76,4
Heinlenstraße	41	0,000	4019	229	0,9	1,7	45	0,9	3,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,3
Heinlenstraße	41	0,002	4019	229	0,9	1,7	45	0,9	3,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,1	71,2
Zufahrt Hechinger Straße	42	0,270	1634	93	1,3	2,4	18	1,3	4,3	70	70	Asphaltbetone <= AC11	75,1	68,2

Straße	Abschn.	KM	DTV	M	pLkw1	pLkw2	M	pLkw1	pLkw2	Vzul	Vzul	Straßenoberfläche	L'w	L'w
		km	Kfz/24h	Tag	Tag	Tag	Nacht	Nacht	Nacht	Pkw	Lkw		Tag	Nacht
				Kfz/h	%	%	Kfz/h	%	%	km/h	km/h		dB(A)	dB(A)
Hechinger Straße	42	0,398	15368	874	0,2	0,4	171	0,2	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,6	76,5
Hechinger Straße	42	0,400	15368	874	0,2	0,4	171	0,2	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,5	76,4
Hechinger Straße	42	0,449	15368	874	0,2	0,4	171	0,2	0,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11	85,8	78,7
Hechinger Straße	42	1,231	15368	874	0,2	0,4	171	0,2	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,4	74,3
Hechinger Straße	42	1,326	15368	874	0,2	0,4	171	0,2	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	83,6	76,5
Waldhörnlestraße	43	0,000	4173	237	0,3	0,5	46	0,3	1,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	75,0	67,8
Waldhörnlestraße	43	0,344	4173	237	0,3	0,5	46	0,3	1,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,0	70,8
Waldhörnlestraße	43	0,348	4173	237	0,3	0,5	46	0,3	1,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	78,0	70,8
Kelterweg	44	0,000	1058	60	0,4	0,8	12	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	69,2	62,2
Hechinger Straße	44-n	0,090	529	30	0,4	0,8	6	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	66,1	59,1
Hechinger Straße	44-s	0,000	529	30	0,4	0,8	6	0,4	1,4	50	50	Asphaltbetone <= AC11	66,1	59,1
Hechinger Straße	45	0,000	12353	703	0,3	0,5	137	0,3	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,7	72,5
Hechinger Straße	45	0,498	12353	703	0,3	0,5	137	0,3	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,7	72,5
Hechinger Straße	45	1,328	12353	703	0,3	0,5	137	0,3	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,7	75,5
Hechinger Straße	45	1,330	12353	703	0,3	0,5	137	0,3	0,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	82,6	75,4
Hechinger Straße	45	1,643	12353	703	0,3	0,5	137	0,3	0,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11	83,3	76,1
Dahlienweg	46	0,000	1086	62	1,2	2,2	12	1,2	3,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	69,7	62,8
Hechinger Straße	47	0,000	12919	735	0,3	0,5	143	0,3	0,9	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,8	74,7
Steinlachwasen	48	0,000	11554	657	1,3	2,3	128	1,3	4,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	80,0	73,1
Stuttgarter Straße	5	0,050	2839	162	0,5	0,9	32	5,0	1,6	100	80	Asphaltbetone <= AC11	80,3	73,5
Stuttgarter Straße	5	0,000	2839	162	0,5	0,9	32	0,5	1,6	100	80	Asphaltbetone <= AC11	80,3	73,1
Stuttgarter Straße	5	0,207	2839	162	0,5	0,9	32	0,5	1,6	60	60	Asphaltbetone <= AC11	75,5	68,5
Zufahrt Hechinger Straße	50	0,000	1634	93	1,3	2,4	18	1,3	4,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	73,7	66,8
Zufahrt Hechinger Straße	50	0,000	1634	93	1,3	2,4	18	1,3	4,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	73,6	66,8
Zufahrt Hechinger Straße	50	0,198	1634	93	1,3	2,4	18	1,3	4,3	70	70	Asphaltbetone <= AC11	75,1	68,2
Abfahrt Hechinger Straße	51-n	0,000	1634	93	1,3	2,4	18	1,3	4,3	100	80	Asphaltbetone <= AC11	78,2	71,1

Straße	Abschn.	KM km	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Abfahrt Hechinger Straße	51-n	0,114	1634	93	1,3	2,4	18	1,3	4,3	50	50	Asphaltbetone <= AC11	72,4	65,6
Zufahrt Hechinger Straße	51-s	0,000	10697	609	0,9	1,6	119	0,9	2,8	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,3	74,3
Zufahrt Hechinger Straße	51-s	0,087	10697	609	0,9	1,6	119	0,9	2,8	100	80	Asphaltbetone <= AC11	87,0	79,8
Zufahrt Hechinger Straße	51-s	0,000	10697	609	0,9	1,6	119	0,9	2,8	70	70	Asphaltbetone <= AC11	83,0	76,0
Hechinger Straße	52	0,201	38747	2205	1,9	3,4	430	1,9	6,1	100	90	Asphaltbetone <= AC11	92,5	85,8
Abfahrt Hechinger Straße	53	0,000	11139	634	0,6	1,1	124	0,6	2,0	100	80	Asphaltbetone <= AC11	86,3	79,1
Abfahrt Hechinger Straße	53	0,088	11139	634	0,6	1,1	124	0,6	2,0	70	70	Asphaltbetone <= AC11	83,1	76,0
Abfahrt Hechinger Straße	53	0,311	11139	634	0,6	1,1	124	0,6	2,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,5	72,4
Abfahrt Hechinger Straße	53	0,520	11139	634	0,6	1,1	124	0,6	2,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	81,6	74,5
Hechinger Straße	54	0,430	49887	2839	1,6	2,9	554	1,6	5,1	100	90	Asphaltbetone <= AC11	93,5	86,6
Hechinger Straße	54	0,662	49887	2839	1,6	2,9	554	1,6	5,1	120	90	Asphaltbetone <= AC11	95,0	87,9
B27neu	5a	0,425	23137	1316	0,5	0,9	256	0,5	1,6	100	80	Asphaltbetone <= AC11	89,4	82,2
Stuttgarter Straße	6	-0,128	8250	469	1,2	2,2	92	1,2	3,9	100	80	Asphaltbetone <= AC11	85,2	78,1
Stuttgarter Straße	6	0,000	8250	469	1,2	2,2	92	1,2	3,9	100	80	Asphaltbetone <= AC11	85,8	78,7
Stuttgarter Straße	6	0,000	8250	469	1,2	2,2	92	1,2	3,9	120	80	Asphaltbetone <= AC11	86,9	79,6
B27neu	8	0,337	9923	565	2,6	4,6	110	2,6	8,3	100	80	Asphaltbetone <= AC11	86,4	79,6
Stuttgarter Straße	9	-0,081	1673	95	1,7	3,0	19	1,7	5,4	100	80	Asphaltbetone <= AC11	78,4	71,5
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,000	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,001	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,012	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,025	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,036	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,063	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,075	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,091	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0
Kreisel Hechinger Straße	K1	0,098	6141	350	0,9	1,5	68	0,9	2,7	50	50	Asphaltbetone <= AC11	79,0	72,0

Straße	Abschn.	KM	DTV	M Tag Kfz/h	pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	M Nacht Kfz/h	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	Vzul Pkw km/h	Vzul Lkw km/h	Straßenoberfläche	L'w Tag dB(A)	L'w Nacht dB(A)
Kreisverkehr Hechinger Straße	K2	0,000	3295	188	0,3	0,6	36	0,3	1,0	50	50	Asphaltbetone <= AC11	74,0	66,8

Version 202203

**Strecke** 4600 Abschnitt TT G bis Tübingen Hbf, km 48.1- km 49.5

Horizont 2022

RiKz 1+2

Ist 2022

Zugart	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
IC-E	1	0	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	3						
IC-E	1	0	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	1						
IC-V	4	0	160	6-A8	4								
IC-V	11	1	160	6-A8	3								
IC-V	1	1	160	6-A8	2								
RB/RE-E	29	1	160	5-Z5-A12	1	5-Z5-A8	1						
RB/RE-E	12	0	160	5-Z5-A12	2								
RB/RE-E	1	2	160	5-Z5-A8	1								
RB/RE-E	1	0	160	5-Z5-A12	1	5-Z5-A8	2						
RB/RE-E	9	4	160	5-Z5-A8	2								
RB/RE-E	21	6	160	5-Z5-A12	1								
RB/RE-V	52	8	120	6-A4	2								
RB/RE-V	1	0	120	6-A4	3								
Summe	144	23											

## VzG

### Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

von km	bis km	km/h
48,4	49,0	110
49,0	49,7	80
49,7	50,0	100

## BüG

### Besonders überwachtetes Gleis

von km	bis km
-	-

Version 202203

**Strecke** 4630 Abschnitt Tübingen Hbf bis Tübingen-Derendingen, km -0.2- km 1.8

Horizont 2022

RiKz 1+2

Ist 2022

Zugart	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
IC-V	0	1	120	6-A8	2								
IC-V	0	1	120	6-A4	3								
IC-V	16	0	160	6-A8	2								
RB/RE-V	20	5	140	6-A8	1								
RB/RE-V	20	2	140	6-A8	2								
Summe	56	9											

## VzG

### Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

Neigetechnik

von km	bis km	km/h
-0,2	1,0	60
1,0	1,8	100

von km	bis km	km/h
-0,2	1,0	60
1,0	1,8	120

## BüG

### Besonders überwachtetes Gleis

von km	bis km
-	-

Version 202203

**Strecke** 4631 Abschnitt TT G bis Tübingen Hbf, km 46.6- km 49.5

Horizont 2022

RiKz 1+2

Ist 2022

Zugart	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
RB/RE-V	0	1	120	6-A4	4								
RB/RE-V	0	1	120	6-A4	2								
RB/RE-V	1	0	120	6-A4	3								
Summe	1	2											

## VzG

### Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

von km	bis km	km/h
46,6	48,3	120
48,3	49,5	110

## BüG

### Besonders überwachtetes Gleis

von km	bis km
-	-



## Erläuterungen und Legende

**RiKz** Kennzeichen für Gleisrichtung. Mit RiKz 1+2 wird die Streckenbelastung dargestellt.

### 1. Geschwindigkeiten

**v\_max\_Zug:** bauartbedingte Zughöchstgeschwindigkeit

**VzG:** Streckenhöchstgeschwindigkeit aus dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

**Bei der schalltechnischen Berechnung ist das Minimum aus v\_max\_Zug und VzG zu verwenden.**

**Bei Streckenneu- und Ausbauprojekten sind die Vorgaben des Projektes in Abstimmung mit der Projektleitung zu beachten.**

Im Bereich von Personenbahnhöfen (innerhalb der Einfahrsignale) und von Haltepunkten bzw. Haltestellen (Bahnsteiglänge zuzüglich auf jeder Seite 100 m) ist die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Mit  $v_{Fz} = 70$  km/h werden die in Bahnhöfen und an Haltepunkten bzw. in Haltestellenbereichen anfallenden Geräusche, die z. B. durch das Türenschließen oder beim Überfahren von Weichen und/oder beim Bremsen und Anfahren entstehen, berücksichtigt.

### 2. Zusammensetzung der Fahrzeugkategoriebezeichnung

Nummer der Fz-Kategorie - Variante bzw. Zeilennummer in Beiblatt 1 - Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

[Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege \(Schall 03\)](#)

### 3. Brücken.

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

### 4. Zugarten:

GZ = Güterzug

RV = Regionalzug

S = Elektrotriebzug der S-Bahn

IC = Intercityzug (auch Railjet)

ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV

NZ = Nachtreisezug

AZ = Saison- oder Ausflugszug

D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte

LR, LICE = Leerreisezug

### 5. Traktionsarten:

- V = Bespannung mit Diesellok

- E = Bespannung mit E-Lok

- ET = Elektrotriebzug

- VT = Dieselttriebzug

**Strecke** 4600 Abschnitt TT G bis Tübingen Hbf, km 48.1- km 49.5

Horizont 2022

RiKz 1+2

Prognose 2030

Zugart	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
IC-E	14	2	160	7-Z5_A4	1	9-Z5	12						
RB/RE-E	94	14	160	5-Z5-A12	1	5-Z5-A8	1						
RB/RE-E	48	12	160	5-Z5-A12	2								
RB/RE-V	40	4	120	6-A4	2								
GZ-E	2	2	100	7-Z5-A4	1	10-Z5	10						
GZ-V	4	1	100	8-A6	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
Summe	202	35											

Version 202203

**Strecke** 4600 Abschnitt Tübingen Hbf bis Kilchberg, km 49.5- km 53.4

Horizont 2022

RiKz 1+2

Prognose 2030

Zugart	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
GZ-V	4	1	100	8-A6	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
RB/RE-V	22	2	120	6-A8	2								
RB/RE-V	40	4	120	6-A4	2								
Summe	66	7											

## VzG

### Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

von km	bis km	km/h
48,4	49,0	110
49,0	49,7	80
49,7	50,0	100

## BüG

### Besonders überwachtetes Gleis

von km	bis km
-	-

**Strecke** 4630 Abschnitt Tübingen Hbf bis Tübingen-Derendingen, km -0.2- km 1.8

Horizont 2022

RiKz 1+2

Prognose 2030

Zugart	Anzahl		v_max km/h	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
	Tag	Nacht		Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
RB/RE-V	34	6	140	6-A8	1								
RB/RE-V	34	6	140	6-A8	2								
GZ-V	0	1	100	8-A6	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
Summe	68	13											

## VzG

### Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

Neigetechnik

von km	bis km	km/h
-0,2	1,0	60
1,0	1,8	100

von km	bis km	km/h
-0,2	1,0	60
1,0	1,8	120

## BüG

### Besonders überwachtetes Gleis

von km	bis km
-	-

**Strecke** 4631 Abschnitt TT G bis Tübingen Hbf, km 46.6- km 49.5

Keine Prognosedaten vorliegend

## Erläuterungen und Legende

### 1. Geschwindigkeiten

- v\_max\_Zug:** bauartbedingte Zughöchstgeschwindigkeit  
**VzG:** Streckenhöchstgeschwindigkeit aus dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

**Bei der schalltechnischen Berechnung ist das Minimum aus v\_max\_Zug und VzG zu verwenden.**

**Bei Streckenneu- und Ausbauprojekten sind die Vorgaben des Projektes in Abstimmung mit der Projektleitung zu beachten.**

Im Bereich von Personenbahnhöfen (innerhalb der Einfahrsignale) und von Haltepunkten bzw. Haltestellen (Bahnsteiglänge zuzüglich auf jeder Seite 100 m) ist die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Mit  $v_{Fz} = 70$  km/h werden die in Bahnhöfen und an Haltepunkten bzw. in Haltestellenbereichen anfallenden Geräusche, die z. B. durch das Türenschießen oder beim Überfahren von Weichen und/oder beim Bremsen und Anfahren entstehen, berücksichtigt.

### 2. Zusammensetzung der Fahrzeugkategoriebezeichnung

Nummer der Fz-Kategorie - Variante bzw. Zeilennummer in Beiblatt 1 - Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)  
Bsp. 5-Z5-A10

[Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege \(Schall 03\)](#)

### 3. Brücken.

Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

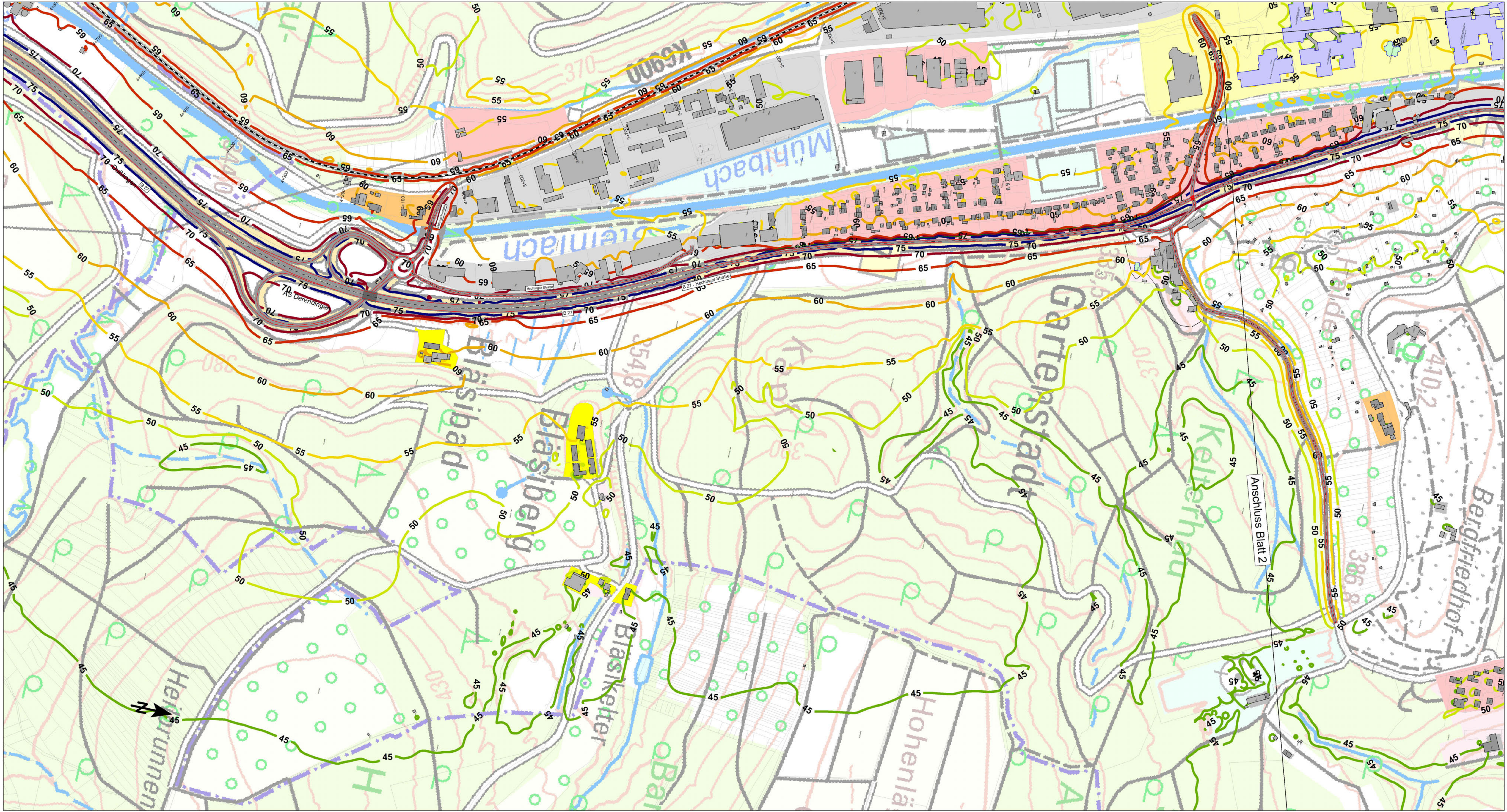
### 4. Zugarten:

- GZ = Güterzug
- RV = Regionalzug
- S = Elektrotriebzug der S-Bahn
- IC = Intercityzug (auch Railjet)
- ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV
- NZ = Nachtreisezug
- AZ = Saison- oder Ausflugszug
- D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte
- LR, LICE = Leerreisezug

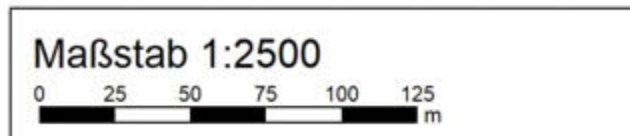
### 5. Traktionsarten:

- V = Bespannung mit Diesellok
- E = Bespannung mit E-Lok
- ET = Elektrotriebzug
- VT = Dieseltriebzug





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisschneise

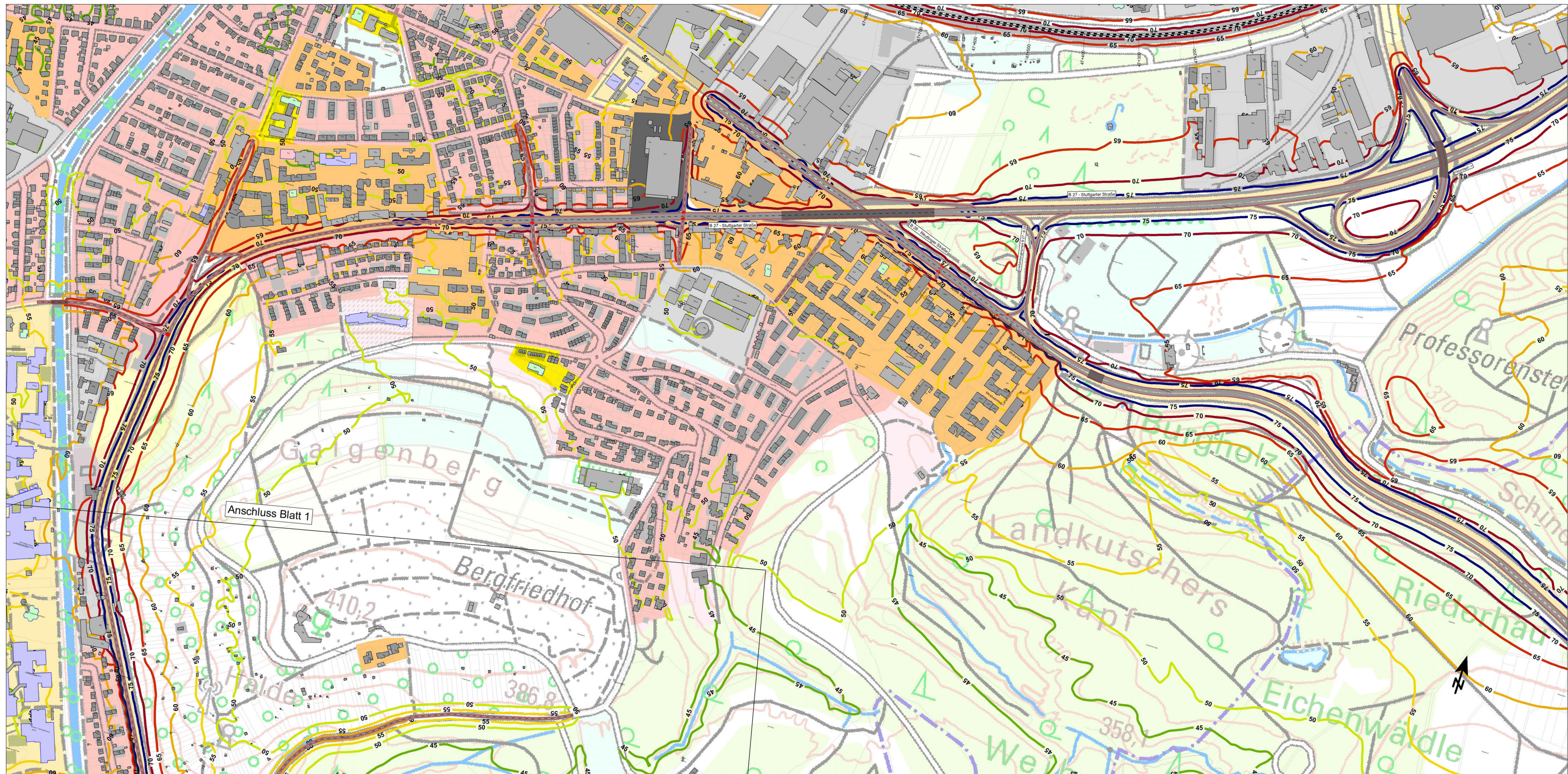


KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
 KREBS + KIEFER  
 Hohenjäck-Str. 2  
 74296 Ditzingen  
 Telefon: (0714) 885-383  
 Fax: (0714) 885-150

28.05.2024, Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
 RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
 B27, Tübingen (Bläsibad) - B28, Schindhaubasistunnel

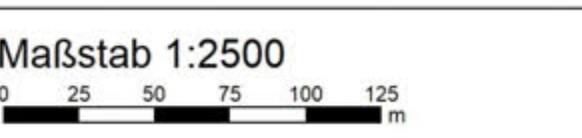
- SCHALLIMMISSIONSPLAN ANALYSE-NULLFALL -  
 Studienotiz  
 Beurteilungspegel Tag





Anschluss Blatt 1

- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kaserne
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse

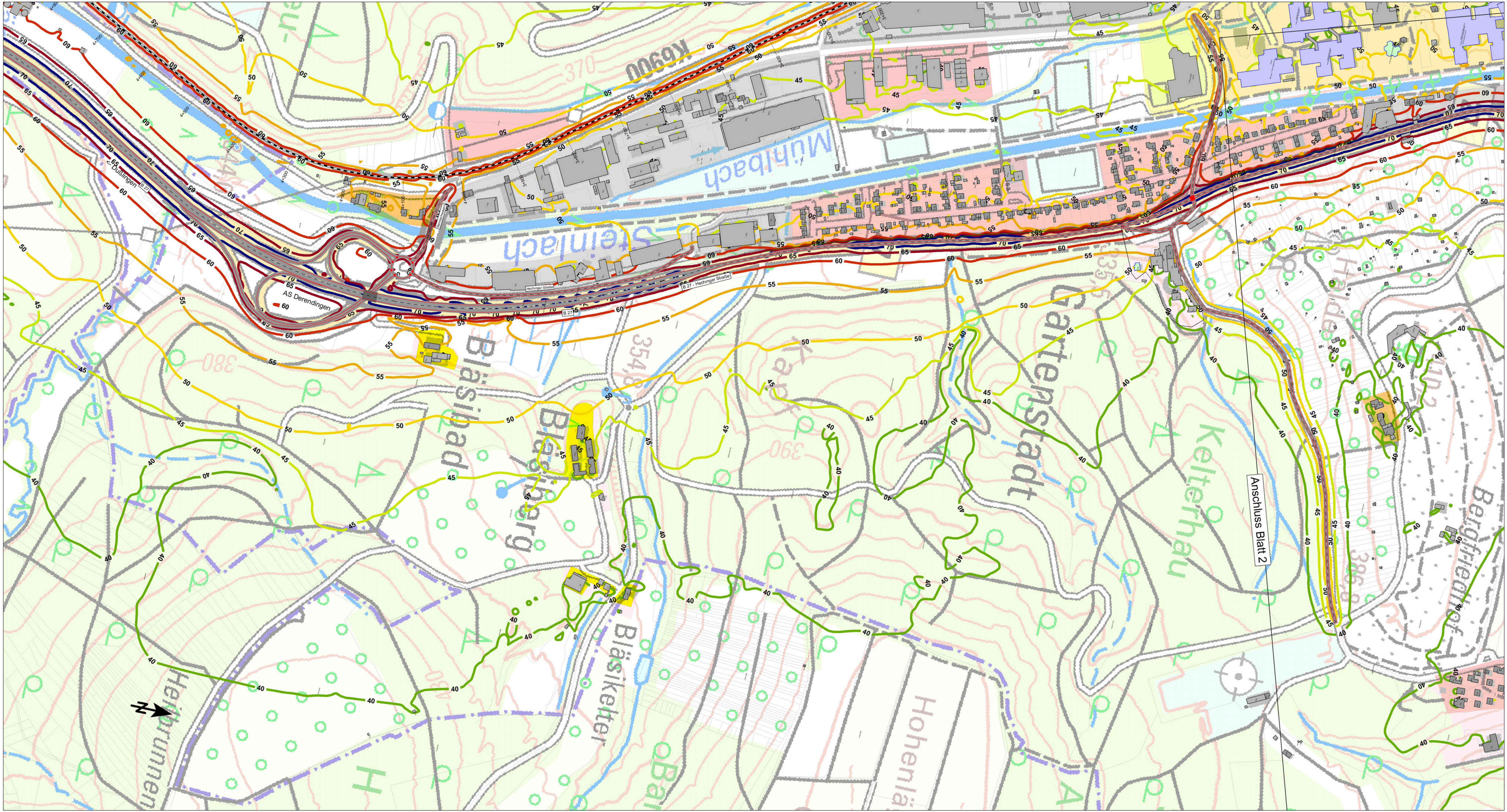


KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrich-Hardt-Strasse 2  
7430 Kitzingen  
Telefon (05151) 885-383  
Fax (05151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 20190306-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ruf 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubasistunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN ANALYSE-NULLFALL -  
Nordrhein.  
Beurteilungspegel Tag





- Gebäude
- Schule
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisschneise

Beurteilungspegel Nacht  
in 2 m über Gelände  
in dB(A)



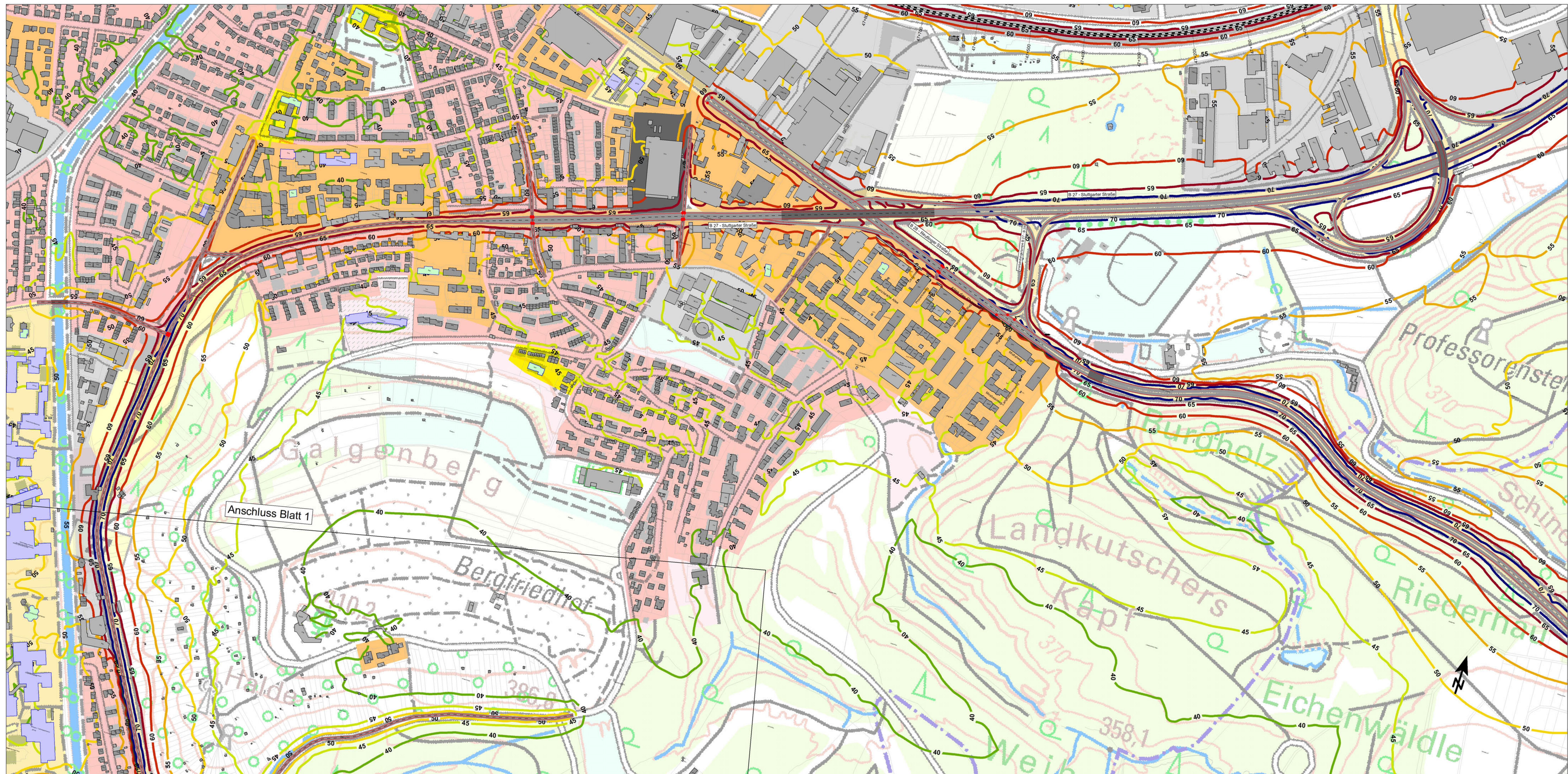
Maßstab 1:2500  
0 25 50 75 100 125 m

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Heinrich-Heide-Str. 2  
74296 Dettingen  
Tel./Fax (07141) 885-383  
Fax (07141) 885-150

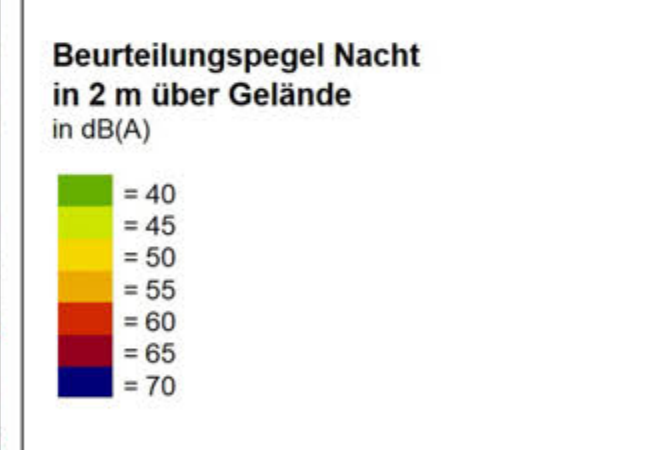
28.05.2024, Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsibad) - B28, Schindhaubasistunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN ANALYSE-NULLFALL -  
Stüdknoten  
Beurteilungspegel Nacht





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kaserne
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse



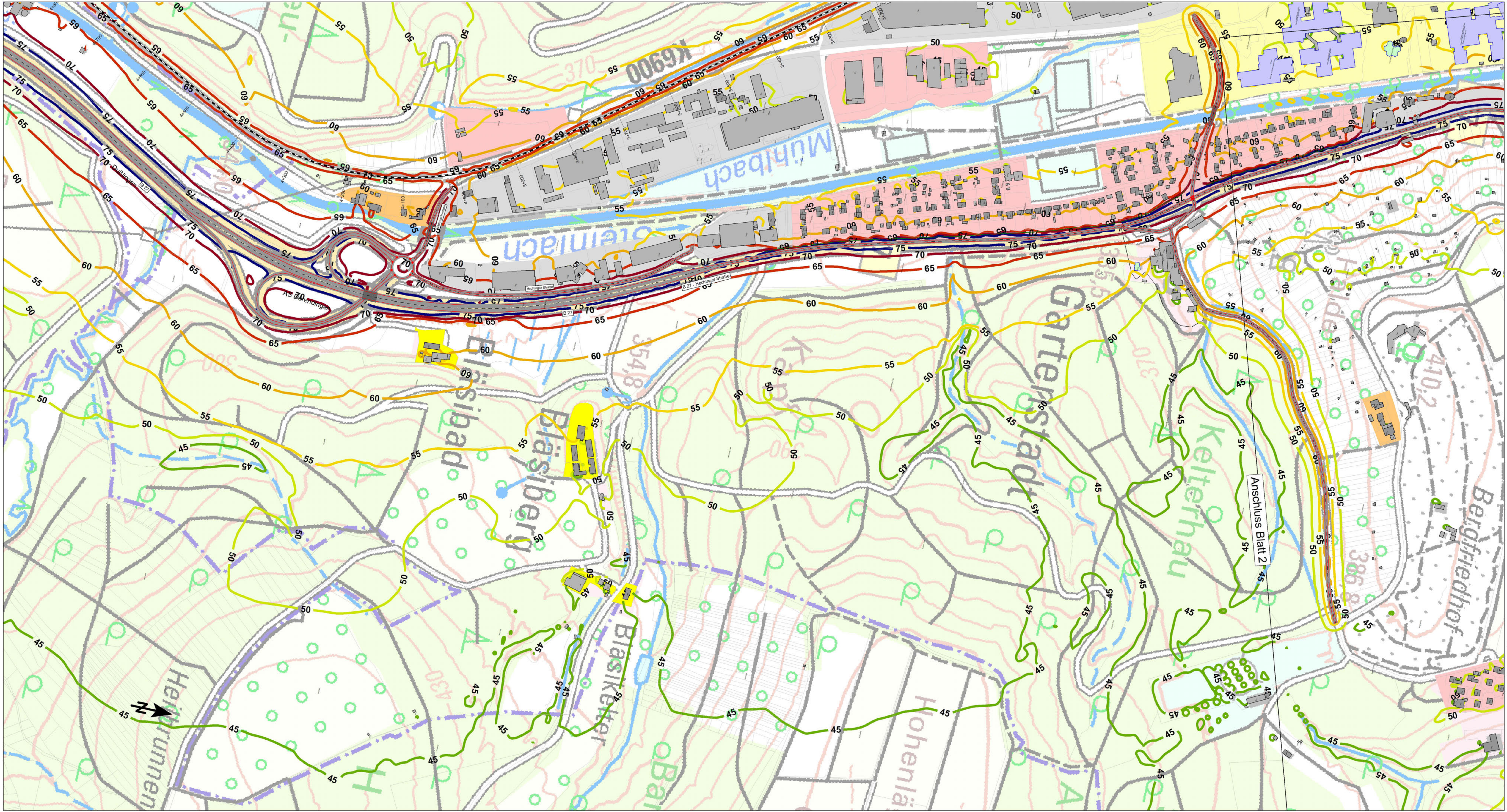
Maßstab 1:2500

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrich-Hardt-Strasse 2  
7430 Jandelsbrunn  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 201903036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ruf 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubussetunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN ANALYSE-NULLFALL -  
Nordrhein,  
Beurteilungspegel Nacht





- Gebäude
- Schule
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse

Beurteilungspegel Tag  
in 2 m über Gelände  
in dB(A)



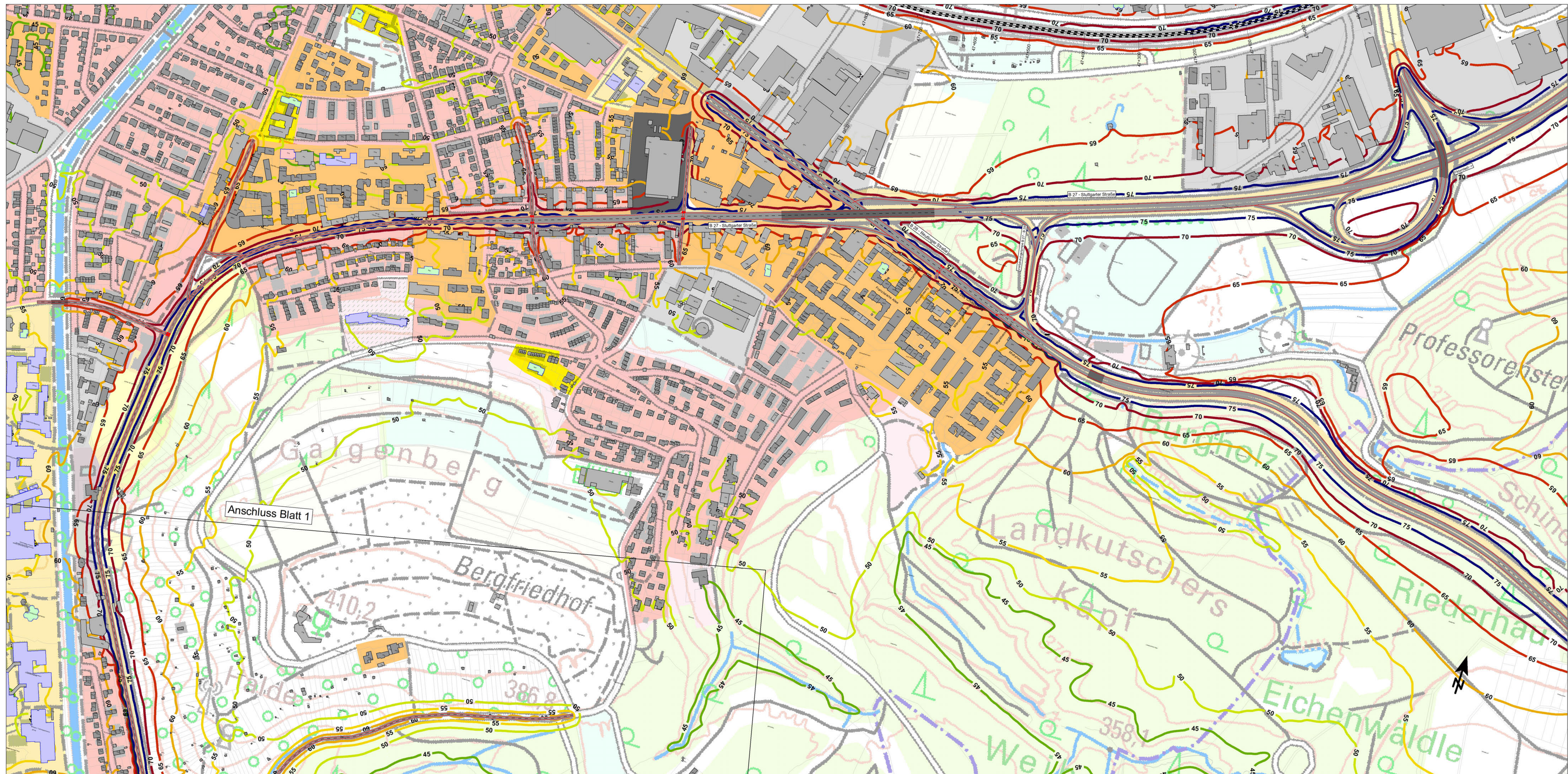
Maßstab 1:2500  
0 25 50 75 100 125 m

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrsch-Heide-Str. 2  
64296 Darmstadt  
Tel: (06151) 885-383  
Fax: (06151) 885-150

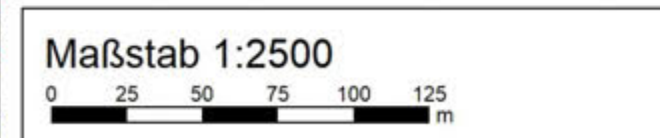
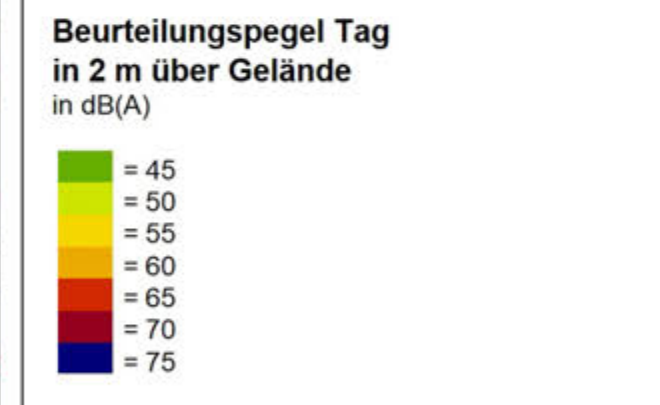
28.05.2024, Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsibad) - B28, Schindhaubasistunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN PROGNOSE-NULLFALL -  
Südnoten  
Beurteilungspegel Tag





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kaserne
- Straße (Bestand)
- Straßennachse
- Emissionslinie
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse



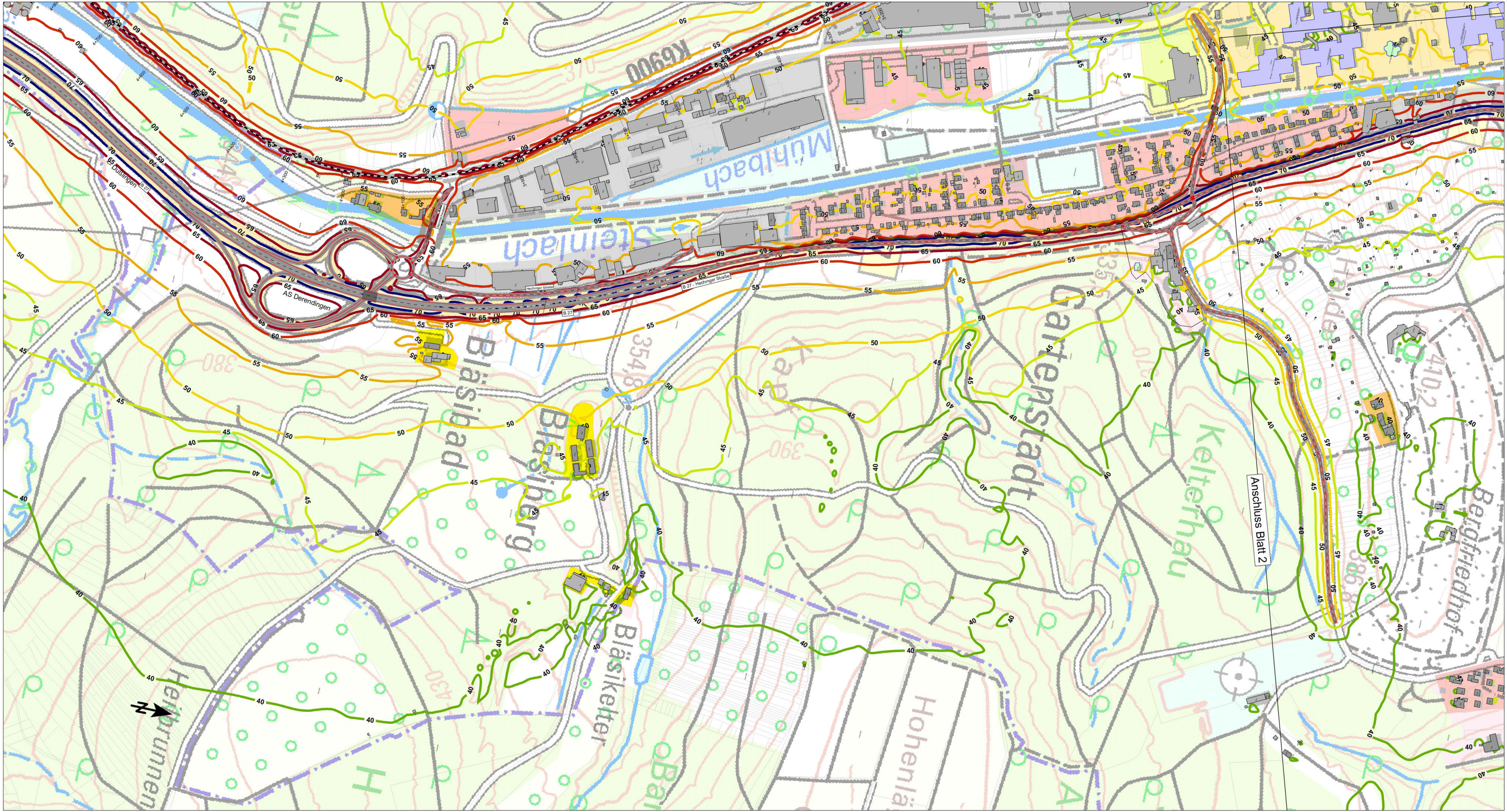
KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrich-Heitz-Strasse 2  
7430 Gernsheim  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 201903036-804-VVG-1

RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläslbad) - B28; Schindhaubstuntunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN PROGNOSE-NULLFALL -  
Nordrhein.  
Beurteilungspegel Tag





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisschneise

Beurteilungspegel Nacht  
in 2 m über Gelände  
in dB(A)



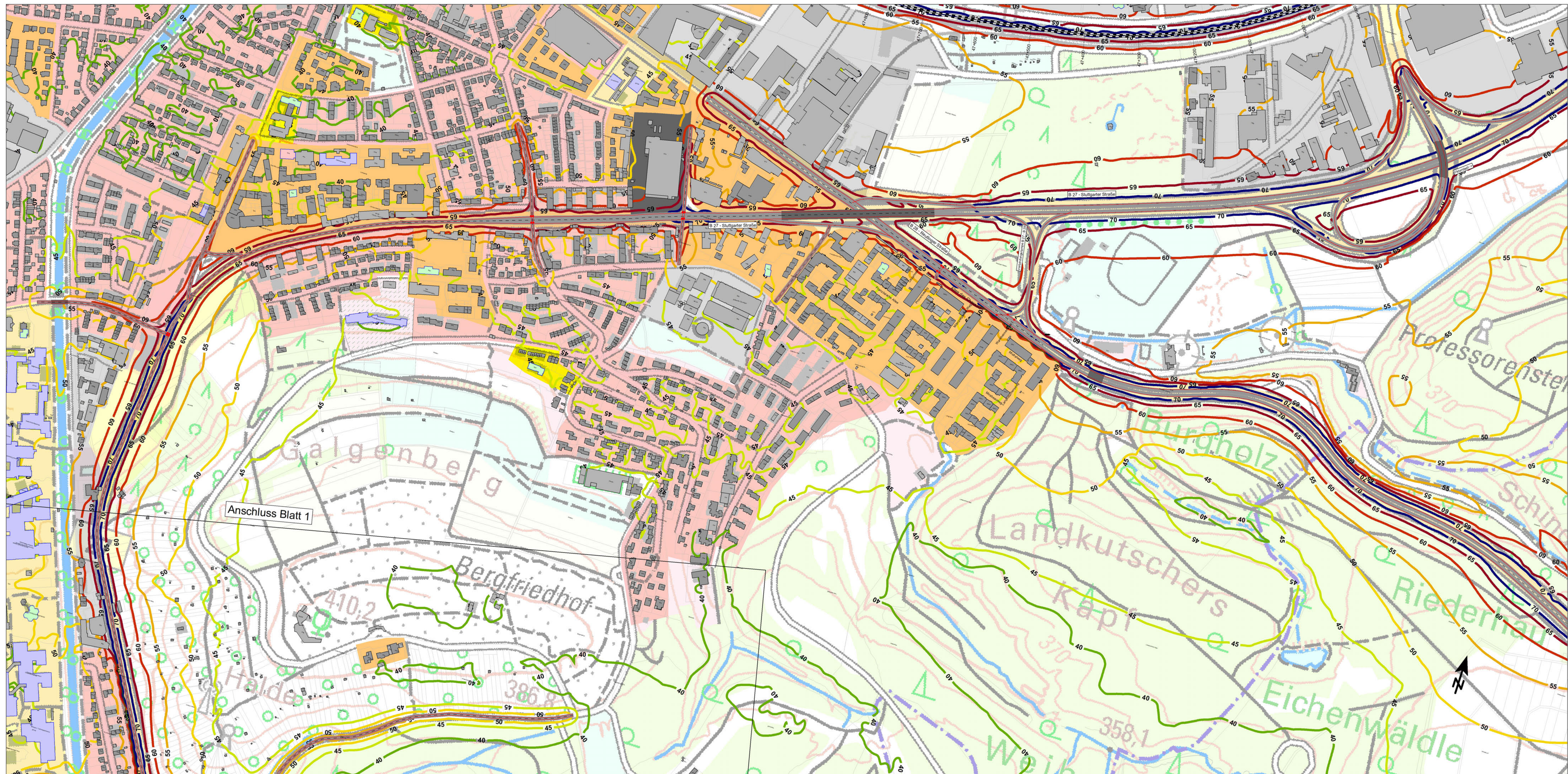
Maßstab 1:2500  
0 25 50 75 100 125 m

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Heinrich-Heide-Str. 2  
74296 Dettingen  
Tel: (07141) 885-383  
Fax: (07141) 885-150

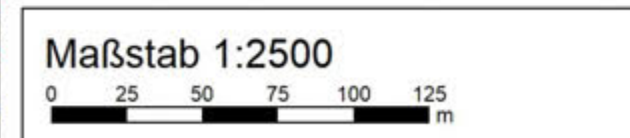
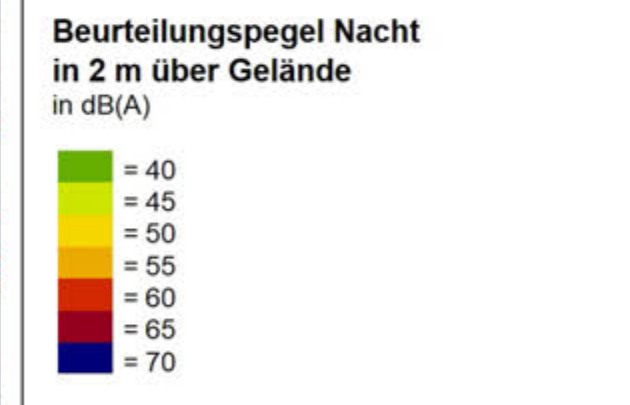
28.05.2024, Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsibad) - B28, Schindhaubasistunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN PROGNOSE-NULLFALL -  
Städtknoten  
Beurteilungspegel Nacht





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kaserne
- Straße (Bestand)
- Straßennachse
- Emissionslinie
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse



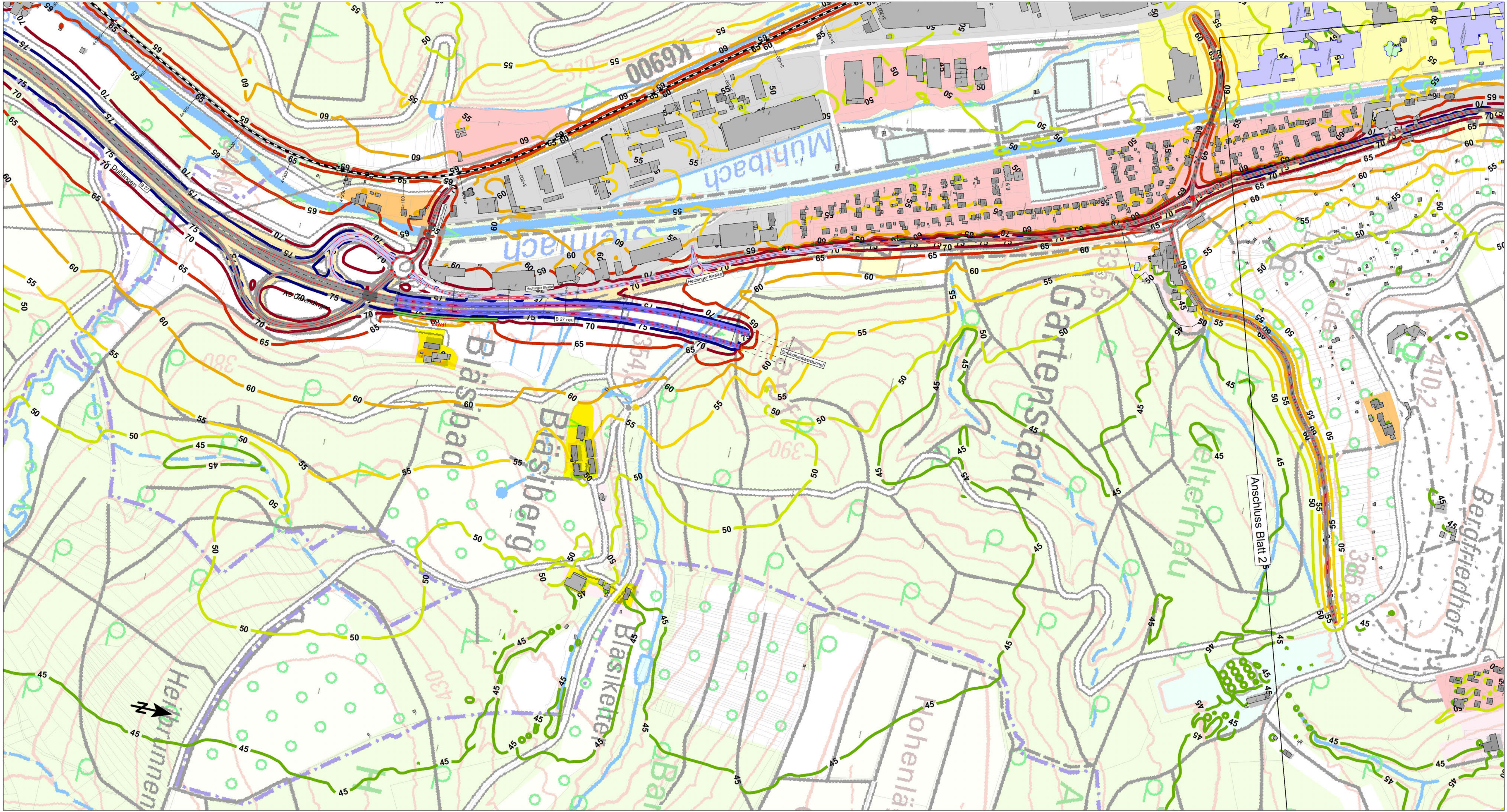
KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrich-Hardt-Strasse 2  
7430 Calmbach  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 201903036-804-VVG-1

RP Tübingen, Ruf 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubastunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN PROGNOSE-NULLFALL -  
Nordrhein,  
Beurteilungspegel Nacht





- Gebäude
- Schule
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straße (baulicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze

Beurteilungspegel Tag  
in 2 m über Gelände  
in dB(A)



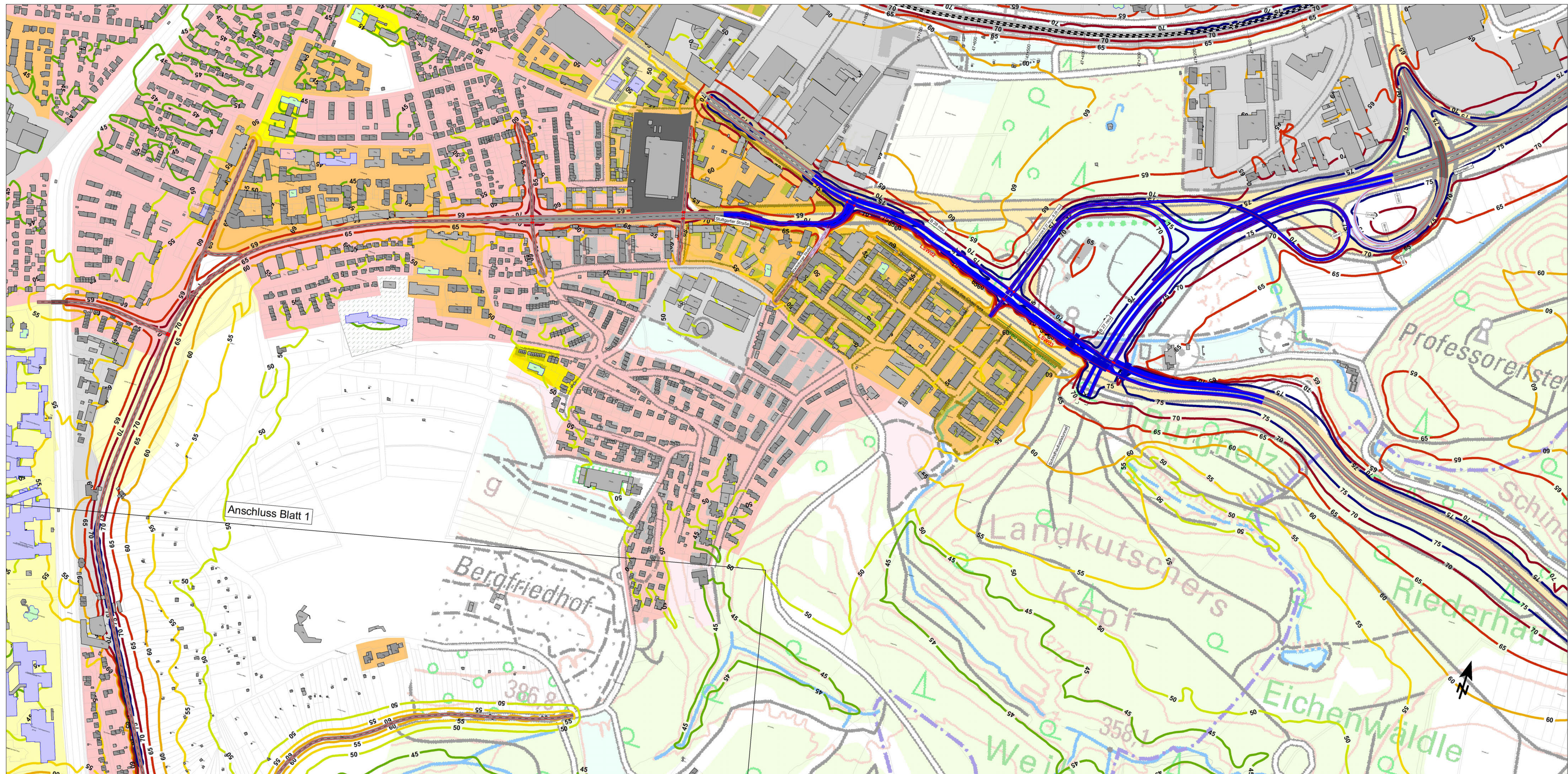
Maßstab 1:2500  
0 25 50 75 100 125 m

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Heinrich-Heide-Str. 2  
64296 Darmstadt  
Tel: (06151) 885-383  
Fax: (06151) 885-150

28.05.2024, Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsibad) - B28, Schindhaubastunnel

SCHALLIMMISSIONSPLAN PROGNOSE-PLANFALL -  
Stüdknoten  
Beurteilungspegel Tag





Anschluss Blatt 1

- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kaserne
- Straße (Bestand)
- Straße (best. Eingr.)
- Straße (Neuba.)
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Glasachse
- im Tunnel
- Tunnelöffnung
- Lärmschutzwand (geplant)



Maßstab 1:2500

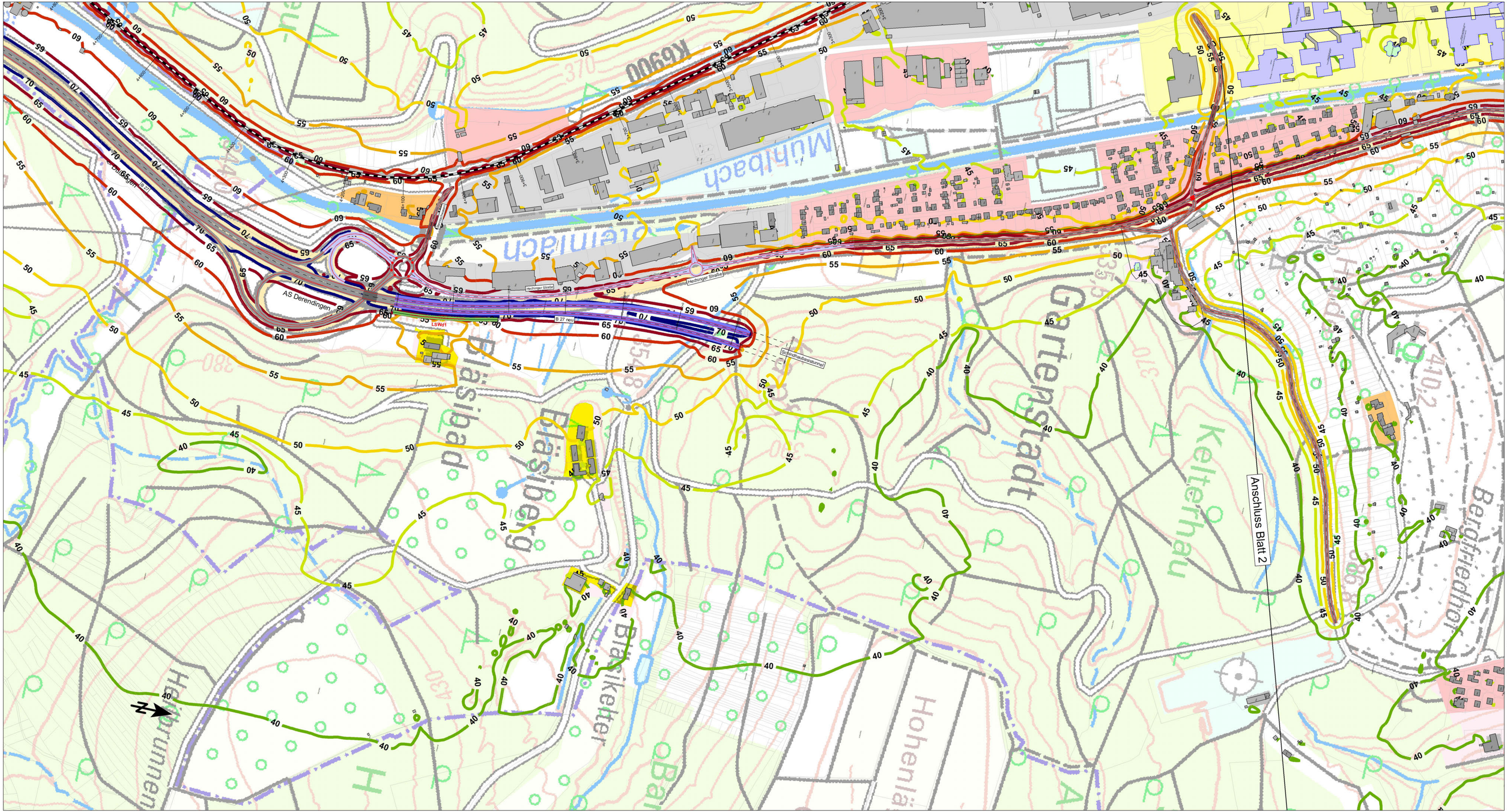
KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrich-Hardt-Str. 2  
7430 Kammrad  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 20190036-804-VVG-1

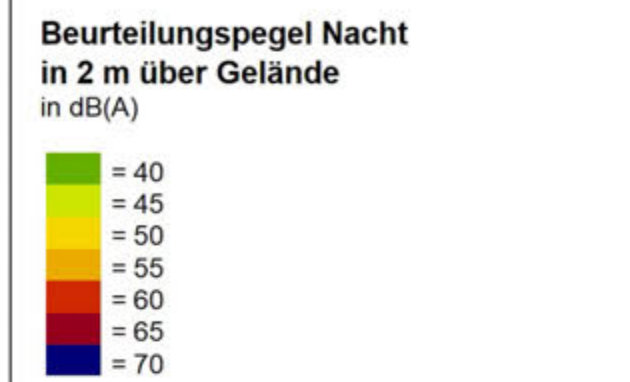
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubestunnel

- SCHALLIMMISSIONSPLAN PROGNOSE-PLANFALL -  
Nordrhein,  
Beurteilungspegel Tag





- Gebäude
- Schule
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kurheime
- Straße (Bestand)
- Straße (baulicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse



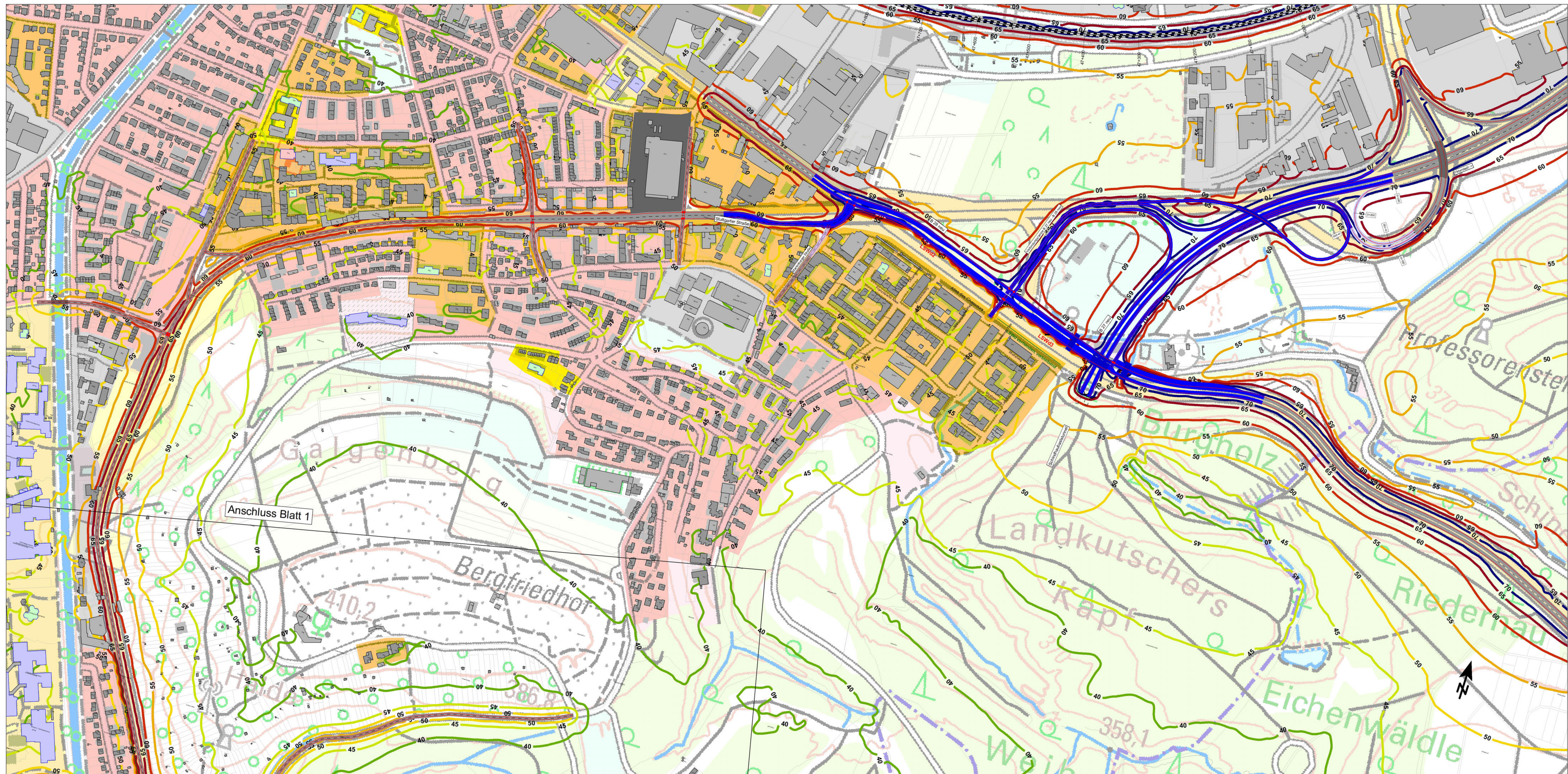
Maßstab 1:2500

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrsch-Heide-Str. 2  
74296 Dettingen  
Tel: (07141) 885-383  
Fax: (07141) 885-150

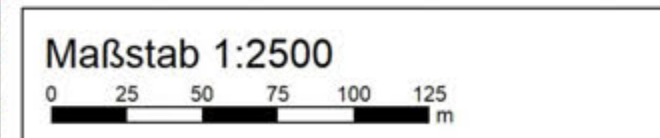
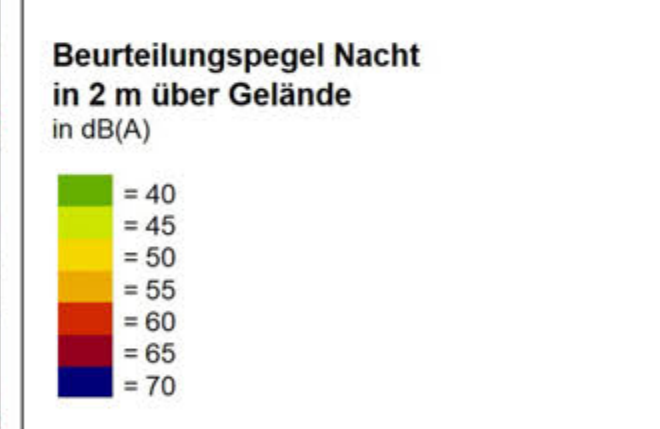
28.05.2024, Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsibad) - B28, Schindhaubasstunnel

SCHALLIMMISSIONSPLAN PROGNOSE-PLANFALL -  
Südosten  
Beurteilungspegel Nacht





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohnen im Außenbereich
- Krankenhäuser und Kaserne
- Straße (Bestand)
- Straße (basischer Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisschraube
- im Tunnel
- Tunnelöffnung
- Lärmschutzwand (geplant)



KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrich-Hardt-Strasse 2  
7430 Gernsheim  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 201903036-804-VVG-1

RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubustunnel

- SCHALLMISSIONSPLAN PROGNOSE-PLANFALL -  
Nordrhein,  
Beurteilungspegel Nacht



Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Spalte	Beschreibung
Fass	untersuchte Gebäudefassade
Stock	untersuchte Geschossebene
Lr, A-Nullfall	Beurteilungspegel Analyse-Nullfall 2021
Lr, P-Nullfall	Beurteilungspegel Prognose-Nullfall 2035 ohne Umsetzung des Planvorhabens
Lr, P-Planfall	Beurteilungspegel Prognose-Planfall 2035 mit Realisierung des Planvorhabens
dLr, P-Plan/Null	Pegeldifferenz Prognose-Planfall abzüglich Prognose-Nullfall: Veränderung der Gesamtverkehrslärmbelastung durch die Umsetzung des Planvorhabens positive Werte - Erhöhung der Beurteilungspegel negative Werte - Senkung der Beurteilungspegel
Veränderung	Veränderung der Gesamtverkehrslärmsituation beim Vergleich von Prognose-Planfall zu Prognose-Nullfall ? - Erhöhung um mehr als 2 dB(A) im kritischen Beurteilungszeitraum: erhebliche Zusatzbelastung - Erhöhung im kritischen Beurteilungszeitraum: geringe Zusatzbelastung - keine Veränderung im kritischen Beurteilungszeitraum, aber Verminderung im unkritischen Beurteilungszeitraum: geringe Entlastung - Verminderung um mehr als 2 dB(A) im kritischen Beurteilungszeitraum: erhebliche Entlastung
Bewertung	Beurteilung der Gesamtverkehrslärmsituation: - Beurteilungspegel $\leq$ 70/60 dB(A) oder Entlastung: unbedenklich - Beurteilungspegel $>$ 70/60 dB(A) und Zusatzbelastung im relevanten Beurteilungszeitraum: bedenklich - Beurteilungspegel $>$ 75/65 dB(A) und Zusatzbelastung im relevanten Beurteilungszeitraum: kritisch

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Spalte	Beschreibung
Station	Beurteilungspegel im Prognose-Planfall oberhalb von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts bzw. 75 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts? (untere bzw. obere Grenze des in der Rechtsprechung genannten Intervalles, in dem die Zumutbarkeitsschwelle liegt, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann)

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung P-Planfall zu P-Nullfall	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 1 - Landkutschersweg 10</b>														
Nutzungsart MI														
N	4.OG	71,7	62,2	72,0	62,5	63,5	55,7	-8,5	-6,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	70,4	61,4	70,7	61,7	62,6	54,8	-8,1	-6,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	69,5	60,8	69,8	61,1	61,4	53,6	-8,4	-7,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	67,3	58,1	67,6	58,4	60,0	52,2	-7,6	-6,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	65,9	56,4	66,2	56,8	58,0	50,2	-8,2	-6,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 2 - Landkutschersweg 13</b>														
Nutzungsart MI														
N	EG	65,2	56,0	65,5	56,4	59,7	51,4	-5,8	-5,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 3 - Wankheimer Täle 20</b>														
Nutzungsart MI														
N	3.OG	68,2	60,7	68,5	60,9	61,3	53,8	-7,2	-7,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	67,5	60,1	67,8	60,3	60,3	52,8	-7,5	-7,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	64,8	57,0	65,1	57,3	59,0	51,3	-6,1	-6,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	63,6	55,5	63,9	55,8	59,6	51,6	-4,3	-4,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 4 - Wankheimer Täle 9</b>														
Nutzungsart MI														
N	4.OG	70,5	63,4	70,7	63,6	62,7	55,6	-8,0	-8,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	69,2	62,1	69,4	62,3	61,7	54,6	-7,7	-7,7	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	68,4	61,3	68,6	61,5	60,6	53,4	-8,0	-8,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	67,1	60,0	67,3	60,2	59,5	52,2	-7,8	-8,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	64,0	56,6	64,3	56,9	58,3	50,7	-6,0	-6,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 5 - Mömpelgarder Weg 8</b>														
Nutzungsart MI														
N	4.OG	69,9	62,9	70,1	63,1	62,8	55,7	-7,3	-7,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	69,7	62,7	69,9	62,9	61,9	54,9	-8,0	-8,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	68,2	61,2	68,4	61,4	60,8	53,6	-7,6	-7,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	67,2	60,1	67,4	60,4	59,8	52,6	-7,6	-7,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	64,8	57,5	65,1	57,8	58,7	51,3	-6,4	-6,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung <i>P-Planfall</i> zu <i>P-Nullfall</i>	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 6 - Provencweg 22</b>														
Nutzungsart MI														
N	3.OG	69,4	62,5	69,6	62,8	60,2	53,2	-9,4	-9,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	69,4	62,5	69,6	62,7	59,2	52,1	-10,4	-10,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	69,1	62,2	69,3	62,4	58,3	51,1	-11,0	-11,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	68,1	61,2	68,3	61,4	57,5	50,1	-10,8	-11,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 7 - Provencweg 24</b>														
Nutzungsart MI														
N	4.OG	67,4	60,5	67,6	60,7	60,9	53,9	-6,7	-6,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	67,5	60,6	67,7	60,8	60,5	53,5	-7,2	-7,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	67,0	60,2	67,3	60,4	59,5	52,4	-7,8	-8,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	66,3	59,4	66,5	59,7	58,5	51,4	-8,0	-8,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
EG	64,7	57,8	64,9	58,0	57,4	50,2	-7,5	-7,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 8 - Provencweg 18</b>														
Nutzungsart MI														
N	4.OG	68,4	61,4	68,6	61,7	61,0	53,9	-7,6	-7,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	68,4	61,5	68,7	61,7	59,5	52,2	-9,2	-9,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	68,1	61,3	68,4	61,5	57,4	50,2	-11,0	-11,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	67,5	60,6	67,7	60,9	56,3	49,1	-11,4	-11,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
EG	64,7	57,9	65,0	58,1	55,6	48,1	-9,4	-10,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 9 - Provencweg 9</b>														
Nutzungsart MI														
N	4.OG	69,5	62,7	69,7	62,9	60,4	53,4	-9,3	-9,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	69,6	62,8	69,9	63,0	59,5	52,5	-10,4	-10,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	69,7	62,8	69,9	63,1	58,6	51,6	-11,3	-11,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	69,4	62,6	69,6	62,8	57,8	50,6	-11,8	-12,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
EG	66,7	59,8	66,9	60,0	57,3	50,2	-9,6	-9,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-	

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung <i>P-Planfall</i> zu <i>P-Nullfall</i>	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 10 - Bei den Pferdeställen 22</b>														
Nutzungsart MI														
N	1.OG	67,6	60,8	67,9	61,1	58,0	51,1	-9,9	-10,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	63,5	56,6	63,8	56,9	57,4	50,4	-6,4	-6,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 11 - Bei den Pferdeställen 20</b>														
Nutzungsart MI														
N	1.OG	67,5	60,6	67,7	60,9	58,0	51,1	-9,7	-9,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	64,9	58,0	65,2	58,3	57,4	50,4	-7,8	-7,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 12 - Bei den Pferdeställen 18</b>														
Nutzungsart MI														
N	1.OG	67,5	60,6	67,7	60,9	58,2	51,4	-9,5	-9,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	64,1	57,3	64,5	57,6	57,6	50,6	-6,9	-7,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 13 - Bei den Pferdeställen</b>														
Nutzungsart MI														
N	2.OG	68,0	61,2	68,3	61,5	59,3	52,5	-9,0	-9,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	67,6	60,8	67,9	61,1	58,6	51,9	-9,3	-9,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	64,5	57,6	64,9	58,0	58,0	51,1	-6,9	-6,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 14 - Landkutschersweg 10</b>														
Nutzungsart MI														
O	4.OG	66,5	56,4	66,7	56,8	62,1	54,0	-4,6	-2,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	66,0	55,9	66,3	56,3	61,4	53,1	-4,9	-3,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	65,2	55,0	65,5	55,3	60,5	52,1	-5,0	-3,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	64,4	54,3	64,7	54,6	59,6	51,0	-5,1	-3,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	63,3	53,2	63,6	53,6	58,3	49,7	-5,3	-3,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-



Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung P-Planfall zu P-Nullfall	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 15 - Mistralweg 6</b>														
Nutzungsart MI														
N	5.OG	64,3	56,4	64,6	56,7	62,0	54,3	-2,6	-2,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	63,9	56,1	64,2	56,5	61,0	53,5	-3,2	-3,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	62,1	54,4	62,5	54,8	60,1	52,7	-2,4	-2,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	60,9	53,0	61,2	53,4	59,4	51,9	-1,8	-1,5	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	59,9	52,0	60,2	52,3	58,4	51,0	-1,8	-1,3	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	59,4	51,7	59,8	52,1	57,1	49,6	-2,7	-2,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 16 - Mistralweg 4</b>														
Nutzungsart MI														
N	5.OG	63,5	55,2	63,8	55,6	61,9	54,2	-1,9	-1,4	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	62,6	54,4	63,0	54,7	61,3	53,6	-1,7	-1,1	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	62,0	53,9	62,4	54,2	61,0	53,3	-1,4	-0,9	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	60,1	51,4	60,4	51,8	59,1	51,1	-1,3	-0,7	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	58,7	49,9	59,0	50,2	57,7	49,6	-1,3	-0,6	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	57,7	48,8	58,0	49,1	56,5	48,4	-1,5	-0,7	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 17 - Mistralweg 2</b>														
Nutzungsart MI														
N	4.OG	64,5	56,8	64,8	57,1	62,0	54,3	-2,8	-2,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	63,7	56,1	64,0	56,4	61,5	54,0	-2,5	-2,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	61,9	54,2	62,2	54,5	60,1	52,6	-2,1	-1,9	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	60,2	52,7	60,5	53,0	57,7	50,4	-2,8	-2,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	58,8	51,5	59,1	51,8	55,5	48,3	-3,6	-3,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 18 - Wankheimer Täle 7</b>														
Nutzungsart MI														
O	4.OG	61,5	53,6	61,8	53,9	60,4	52,6	-1,4	-1,3	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	59,5	51,8	59,9	52,1	58,8	51,2	-1,1	-0,9	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	58,4	50,8	58,7	51,1	57,1	49,5	-1,6	-1,6	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	57,2	49,6	57,5	50,0	55,5	47,9	-2,0	-2,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	56,3	48,9	56,7	49,3	53,6	46,1	-3,1	-3,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung P-Planfall zu P-Nullfall	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 19 - Mömpelgarder Weg 19</b>														
		Nutzungsart MI												
O	4.OG	61,3	53,8	61,6	54,1	60,0	52,6	-1,6	-1,5	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	59,3	51,9	59,6	52,3	57,4	50,1	-2,2	-2,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	57,8	50,5	58,1	50,8	55,6	48,2	-2,5	-2,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	56,7	49,3	56,9	49,6	54,4	47,0	-2,5	-2,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	55,4	48,0	55,7	48,3	52,9	45,5	-2,8	-2,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 20 - Provenceweg 16</b>														
		Nutzungsart MI												
O	3.OG	58,4	51,0	58,8	51,4	58,0	50,8	-0,8	-0,6	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	56,5	48,8	56,9	49,1	56,3	48,8	-0,6	-0,3	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	54,0	46,4	54,4	46,8	53,7	46,3	-0,7	-0,5	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	52,0	44,5	52,4	44,8	51,3	44,0	-1,1	-0,8	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 21 - Provenceweg 10</b>														
		Nutzungsart MI												
W	5.OG	60,5	53,5	60,6	53,7	54,5	47,4	-6,1	-6,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	60,6	53,5	60,9	53,8	57,2	49,8	-3,7	-4,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	59,7	52,6	60,0	52,9	56,0	48,5	-4,0	-4,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	58,8	51,6	59,0	51,9	54,5	47,0	-4,5	-4,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	57,8	50,6	58,0	50,9	53,1	45,5	-4,9	-5,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	56,7	49,6	57,0	49,8	51,8	44,2	-5,2	-5,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 22 - Cezanneweg 11</b>														
		Nutzungsart MI												
N	5.OG	66,1	59,2	66,4	59,5	59,4	52,4	-7,0	-7,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	65,3	58,4	65,6	58,6	58,4	51,4	-7,2	-7,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	64,3	57,5	64,6	57,8	56,8	49,9	-7,8	-7,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	63,5	56,6	63,7	56,9	55,7	48,7	-8,0	-8,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	61,4	54,4	61,7	54,7	55,2	48,0	-6,5	-6,7	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	59,1	52,0	59,4	52,3	54,1	46,7	-5,3	-5,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung <i>P-Planfall</i> zu <i>P-Nullfall</i>	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 23 - Cezanneweg 11</b>														
Nutzungsart MI														
O	5.OG	63,6	56,5	63,9	56,8	58,4	51,1	-5,5	-5,7	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	63,5	56,5	63,7	56,8	57,3	50,1	-6,4	-6,7	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	62,5	55,7	62,8	55,9	54,4	47,4	-8,4	-8,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	60,8	53,9	61,0	54,2	52,7	45,6	-8,3	-8,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	59,3	52,4	59,5	52,7	51,9	44,8	-7,6	-7,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	57,7	50,8	58,0	51,0	51,5	44,1	-6,5	-6,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 24 - Cezanneweg 9</b>														
Nutzungsart MI														
O	4.OG	62,3	55,1	62,5	55,4	57,8	50,5	-4,7	-4,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	60,8	53,9	61,1	54,2	54,4	47,2	-6,7	-7,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	59,0	52,2	59,3	52,5	52,0	45,1	-7,3	-7,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	57,5	50,7	57,7	50,9	50,3	43,5	-7,4	-7,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	55,9	49,2	56,2	49,4	48,7	41,9	-7,5	-7,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 25 - Cezanneweg 7</b>														
Nutzungsart MI														
O	3.OG	58,8	51,6	59,1	52,0	55,9	48,5	-3,2	-3,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	57,0	49,9	57,2	50,2	53,2	46,1	-4,0	-4,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	55,2	48,2	55,4	48,5	51,5	44,4	-3,9	-4,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	53,5	46,5	53,7	46,8	49,7	42,7	-4,0	-4,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 26 - Cezanneweg 5</b>														
Nutzungsart MI														
O	4.OG	60,2	53,2	60,5	53,5	57,5	50,3	-3,0	-3,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	58,5	51,5	58,8	51,8	55,4	48,2	-3,4	-3,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	57,1	50,1	57,3	50,4	53,1	45,9	-4,2	-4,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	55,6	48,7	55,8	48,9	51,8	44,7	-4,0	-4,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	54,5	47,5	54,7	47,8	50,6	43,5	-4,1	-4,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung P-Planfall zu P-Nullfall	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 27 - Französische Allee 19</b>														
		Nutzungsart MI												
O	4.OG	59,2	51,8	59,4	52,1	57,7	50,4	-1,7	-1,7	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	57,7	50,2	57,9	50,5	56,0	48,5	-1,9	-2,0	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	56,3	48,7	56,5	49,0	54,1	46,5	-2,4	-2,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	54,9	47,4	55,0	47,6	52,4	45,0	-2,6	-2,6	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	54,4	47,1	54,7	47,4	51,6	44,2	-3,1	-3,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 28 - Landkutschersweg 4</b>														
		Nutzungsart MI												
N	4.OG	61,8	52,7	62,1	53,1	60,5	52,5	-1,6	-0,6	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	61,2	51,9	61,5	52,3	59,6	51,5	-1,9	-0,8	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	60,6	51,3	61,0	51,6	59,0	50,8	-2,0	-0,8	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	60,1	50,6	60,4	51,0	58,4	50,1	-2,0	-0,9	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	59,1	49,8	59,4	50,2	57,7	49,3	-1,7	-0,9	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 29 - Marienburger Straße 12</b>														
		Nutzungsart MI												
N	5.OG	67,2	60,5	67,7	61,0	64,7	58,0	-3,0	-3,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	67,0	60,4	67,6	60,9	63,7	57,1	-3,9	-3,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	66,9	60,3	67,5	60,8	63,0	56,4	-4,5	-4,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	66,7	60,1	67,3	60,6	62,3	55,7	-5,0	-4,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	66,3	59,7	66,9	60,3	59,9	53,2	-7,0	-7,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	65,6	59,0	66,2	59,5	55,3	48,7	-10,9	-10,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 30 - Bei den Pferdeställen 9</b>														
		Nutzungsart MI												
N	4.OG	61,4	54,8	62,0	55,4	60,5	53,8	-1,5	-1,6	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	60,7	54,2	61,4	54,7	60,2	53,5	-1,2	-1,2	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	60,4	53,7	61,1	54,4	60,0	53,4	-1,1	-1,0	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	59,4	52,8	60,2	53,4	59,4	52,8	-0,8	-0,6	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	58,3	51,7	59,2	52,4	58,6	51,9	-0,6	-0,5	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-



Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung <i>P-Planfall</i> zu <i>P-Nullfall</i>	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 31 - Bei den Pferdeställen 9</b>														
Nutzungsart MI														
W	4.OG	60,0	53,3	60,7	54,0	61,8	55,2	1,1	1,2	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	59,6	52,9	60,4	53,7	62,3	55,6	1,9	1,9	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	59,3	52,6	60,2	53,5	63,0	56,3	2,8	2,8	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	58,7	52,2	59,9	53,1	63,8	57,1	3,9	4,0	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	58,0	51,4	59,5	52,7	64,8	58,2	5,3	5,5	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 32 - Marienburger Straße 9</b>														
Nutzungsart MI														
N	10.OG	65,8	59,2	66,4	59,7	63,2	56,5	-3,2	-3,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	9.OG	65,9	59,2	66,5	59,8	63,1	56,5	-3,4	-3,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	8.OG	66,0	59,3	66,6	59,9	63,1	56,4	-3,5	-3,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	7.OG	66,0	59,4	66,7	60,0	63,0	56,3	-3,7	-3,7	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	6.OG	66,1	59,5	66,8	60,1	63,0	56,3	-3,8	-3,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	5.OG	66,2	59,6	66,9	60,2	63,1	56,4	-3,8	-3,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	66,3	59,7	67,0	60,3	63,1	56,4	-3,9	-3,9	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	66,4	59,8	67,1	60,4	63,2	56,4	-3,9	-4,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	66,4	59,8	67,1	60,4	63,2	56,3	-3,9	-4,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	66,0	59,4	66,7	60,0	63,1	56,2	-3,6	-3,8	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	64,9	58,3	65,6	58,9	62,6	55,8	-3,0	-3,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 33 - Marienburger Straße 7</b>														
Nutzungsart MI														
O	1.OG	56,3	49,6	57,5	50,8	62,6	55,9	5,1	5,1	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	55,1	48,5	56,6	49,8	62,4	55,7	5,8	5,9	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 34 - Marienburger Straße 5</b>														
Nutzungsart MI														
O	1.OG	54,9	48,2	56,5	49,6	62,7	56,0	6,2	6,4	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	53,9	47,2	55,7	48,8	62,5	55,8	6,8	7,0	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung P-Planfall zu P-Nullfall	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 35 - Hechinger Straße 266</b>														
Nutzungsart GEt														
O	4.OG	66,2	59,5	66,7	60,0	68,6	61,8	1,9	1,8	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
	3.OG	65,9	59,2	66,4	59,7	68,2	61,5	1,8	1,8	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
	2.OG	65,4	58,7	66,0	59,2	67,8	61,0	1,8	1,8	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
	1.OG	64,7	58,0	65,3	58,5	67,1	60,3	1,8	1,8	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
	EG	64,1	57,4	64,7	57,9	66,4	59,7	1,7	1,8	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
<b>IP 36 - Hechinger Straße 264</b>														
Nutzungsart GEt														
O	1.OG	67,7	61,0	68,5	61,7	70,5	63,7	2,0	2,0	Zusatzbelastung	bedenklich	keine Nachtnutzung	> 70	-
	EG	66,0	59,3	66,9	60,1	68,6	61,8	1,7	1,7	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
<b>IP 37 - Stuttgarter Straße 90/1</b>														
Nutzungsart MI														
N	2.OG	71,3	64,3	72,0	64,9	64,5	57,6	-7,5	-7,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	71,5	64,5	72,3	65,2	64,6	57,7	-7,7	-7,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	71,3	64,3	72,0	64,9	64,1	57,2	-7,9	-7,7	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 38 - Marienburger Straße 8</b>														
Nutzungsart MI														
W	5.OG	59,1	52,4	60,0	53,2	61,4	54,8	1,4	1,6	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	58,7	52,0	59,6	52,8	61,9	55,3	2,3	2,5	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	58,4	51,7	59,4	52,6	62,6	55,9	3,2	3,3	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	58,0	51,3	59,1	52,3	63,3	56,6	4,2	4,3	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	57,5	51,0	58,9	52,0	64,2	57,5	5,3	5,5	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	57,1	50,5	58,9	52,0	65,3	58,6	6,4	6,6	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 39 - Hechinger Straße 264</b>														
Nutzungsart GEt														
O	1.OG	68,2	61,4	69,0	62,2	70,7	63,9	1,7	1,7	Zusatzbelastung	bedenklich	keine Nachtnutzung	> 70	-
	EG	66,6	59,9	67,6	60,8	69,1	62,3	1,5	1,5	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung P-Planfall zu P-Nullfall	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 40 - Hechinger Straße 262</b>														
Nutzungsart GEt														
N	2.OG	67,3	60,5	67,8	61,0	67,7	60,9	-0,1	-0,1	Entlastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
	1.OG	66,9	60,1	67,4	60,7	67,1	60,3	-0,3	-0,4	Entlastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
	EG	65,5	58,7	66,1	59,3	66,3	59,5	0,2	0,2	Zusatzbelastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
<b>IP 41 - Aixer Straße 5</b>														
Nutzungsart MI														
W	5.OG	58,5	51,7	59,4	52,5	61,4	54,8	2,0	2,3	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	4.OG	58,0	51,3	59,0	52,1	62,0	55,3	3,0	3,2	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	3.OG	57,9	51,2	59,0	52,1	62,8	56,2	3,8	4,1	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	2.OG	57,6	50,9	58,8	52,0	63,6	56,9	4,8	4,9	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	57,2	50,5	58,7	51,8	64,5	57,8	5,8	6,0	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	56,7	50,0	58,6	51,6	65,5	58,8	6,9	7,2	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 42 - Marienburger Straße 15</b>														
Nutzungsart MI														
N	1.OG	67,1	60,5	67,7	61,1	64,7	57,8	-3,0	-3,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	66,5	59,9	67,1	60,5	64,4	57,5	-2,7	-3,0	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 43 - Hechinger Straße 260</b>														
Nutzungsart GEt														
NO	1.OG	69,0	62,3	69,7	62,9	68,5	61,6	-1,2	-1,3	Entlastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
	EG	67,6	60,9	68,4	61,6	67,5	60,6	-0,9	-1,0	Entlastung	unbedenklich	keine Nachtnutzung	-	-
<b>IP 44 - Dahlienweg 11</b>														
Nutzungsart GE														
S	2.OG	54,2	47,6	54,5	48,0	55,0	48,4	0,5	0,4	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	54,1	47,3	54,3	47,8	55,2	48,6	0,9	0,8	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	51,9	45,2	52,2	45,7	53,3	46,7	1,1	1,0	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 45 - Marienburger Straße 15</b>														
Nutzungsart MI														
O	1.OG	60,4	53,8	61,2	54,4	60,5	53,8	-0,7	-0,6	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	59,4	52,7	60,1	53,4	59,4	52,6	-0,7	-0,8	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-

Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung <i>P-Planfall</i> zu <i>P-Nullfall</i>	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 46 - Dahlienweg 1</b>														
Nutzungsart WA														
O	1.OG	61,1	54,4	61,3	54,6	58,6	51,5	-2,7	-3,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	60,1	53,4	60,3	53,6	58,3	51,2	-2,0	-2,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 47 - Dahlienweg 3</b>														
Nutzungsart WA														
S	1.OG	56,5	49,7	56,7	49,9	55,7	48,8	-1,0	-1,1	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	54,8	48,0	55,0	48,2	54,6	47,8	-0,4	-0,4	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 48 - Dahlienweg 5</b>														
Nutzungsart WA														
O	1.OG	57,8	51,0	58,0	51,2	56,4	49,4	-1,6	-1,8	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	56,5	49,7	56,7	49,9	55,8	48,8	-0,9	-1,1	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 49 - Dahlienweg 7</b>														
Nutzungsart WA														
S	1.OG	53,6	46,9	53,8	47,2	54,3	47,5	0,5	0,3	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	51,9	45,2	52,1	45,4	52,8	46,0	0,7	0,6	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 50 - Fuchsstraße 71</b>														
Nutzungsart WA														
O	1.OG	63,7	56,9	63,9	57,2	61,2	54,0	-2,7	-3,2	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	60,5	53,8	60,7	54,0	58,7	51,6	-2,0	-2,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 51 - Fuchsstraße 69</b>														
Nutzungsart WA														
O	1.OG	67,0	60,2	67,1	60,4	64,5	57,3	-2,6	-3,1	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	62,0	55,3	62,2	55,5	60,2	53,1	-2,0	-2,4	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 52 - Fuchsstraße 67</b>														
Nutzungsart WA														
O	EG	62,4	55,7	62,6	55,9	60,9	53,8	-1,7	-2,1	Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 53 - Bläsibad 1</b>														
Nutzungsart AU														
W	1.OG	63,3	56,5	63,5	56,8	64,4	57,7	0,9	0,9	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	61,9	55,1	62,1	55,4	63,3	56,6	1,2	1,2	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-



Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung P-Planfall zu P-Nullfall	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 54 - Steinlachwasen 7</b>														
Nutzungsart MI														
O	1.OG	61,9	54,9	62,1	55,3	65,1	58,3	3,0	3,0	erhebl. Zusatzbel. erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich unbedenklich	unbedenklich unbedenklich	-	-
	EG	61,6	54,6	61,8	55,0	64,9	58,1	3,1	3,1					
<b>IP 55 - Bläsibad 1/1</b>														
Nutzungsart AU														
W	1.OG	58,5	51,7	58,8	52,0	60,6	53,9	1,8	1,9	Zusatzbelastung Zusatzbelastung	unbedenklich unbedenklich	unbedenklich unbedenklich	-	-
	EG	57,1	50,3	57,3	50,5	59,0	52,3	1,7	1,8					
<b>IP 56 - Steinlachwasen 5</b>														
Nutzungsart MI														
O	1.OG	63,8	56,8	63,9	57,0	66,8	60,0	2,9	3,0	erhebl. Zusatzbel. erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich unbedenklich	unbedenklich unbedenklich	-	-
	EG	63,2	56,2	63,3	56,5	66,2	59,4	2,9	2,9					
<b>IP 57 - Steinlachwasen 2</b>														
Nutzungsart GE														
O	EG	59,4	52,4	59,5	52,7	62,6	55,9	3,1	3,2	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 58 - Bläsiberg 1</b>														
Nutzungsart AU														
W	4.OG	56,4	49,6	56,6	49,9	59,6	52,8	3,0	2,9	erhebl. Zusatzbel. erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich unbedenklich	unbedenklich unbedenklich	-	-
	3.OG	56,3	49,5	56,5	49,8	59,4	52,7	2,9	2,9					
	2.OG	56,1	49,3	56,3	49,6	59,2	52,5	2,9	2,9	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	1.OG	56,0	49,2	56,2	49,5	59,0	52,4	2,8	2,9	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
	EG	55,4	48,6	55,6	49,0	58,2	51,5	2,6	2,5	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-
<b>IP 59 - Bläsiberg 1/1</b>														
Nutzungsart AU														
W	1.OG	52,6	45,9	52,8	46,2	55,5	48,9	2,7	2,7	erhebl. Zusatzbel. erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich unbedenklich	unbedenklich unbedenklich	-	-
	EG	52,2	45,5	52,4	45,8	54,8	48,1	2,4	2,3					
<b>IP 60 - Bläsiberg 1/3</b>														
Nutzungsart AU														
N	EG	49,3	42,5	49,5	42,9	51,6	45,0	2,1	2,1	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-

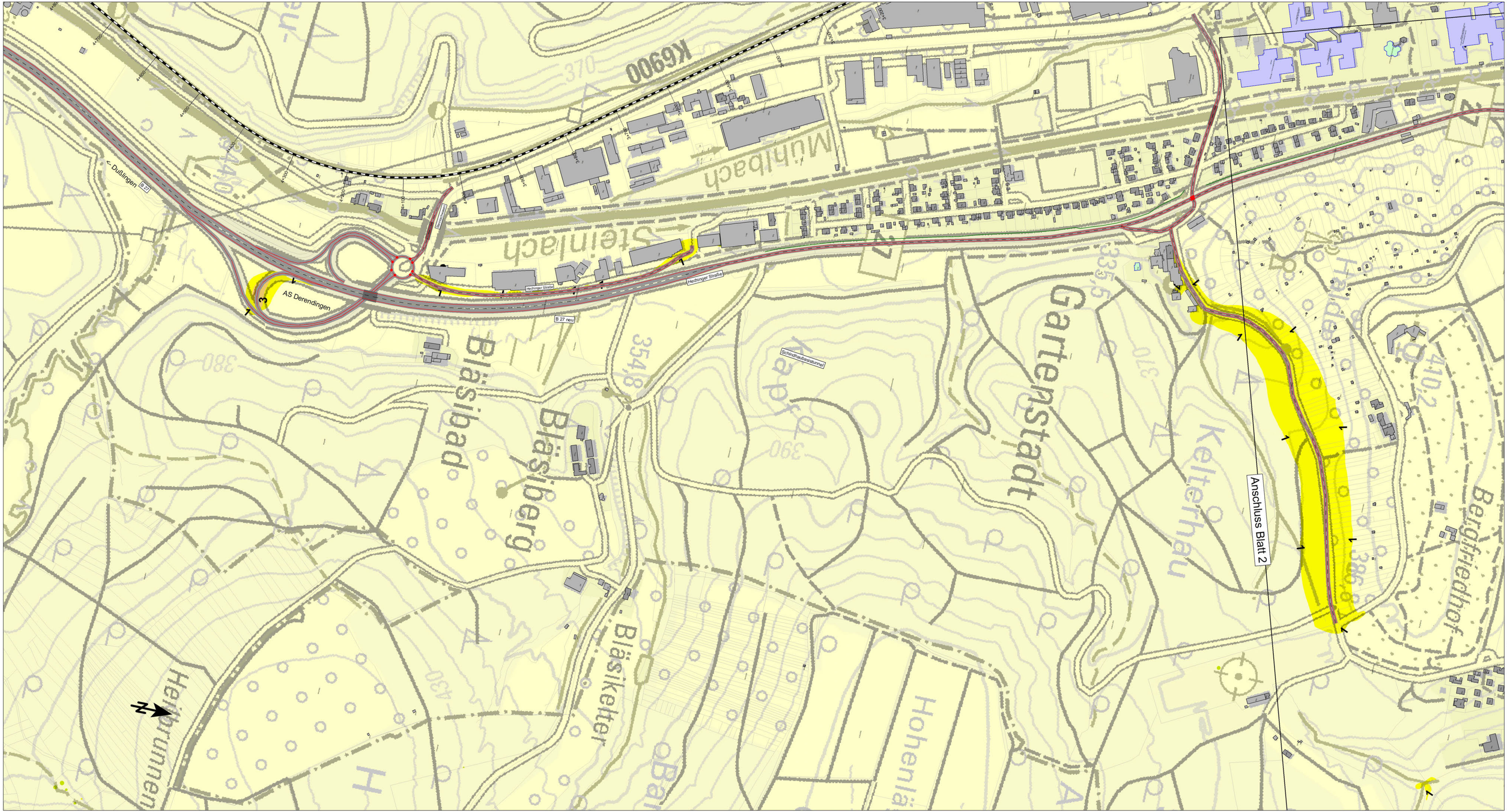
Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung <i>P-Planfall</i> zu <i>P-Nullfall</i>	Bewertung		Station		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht	
<b>IP 61 - Bläsiberg 1/4</b>															
Nutzungsart AU															
W	1.OG	49,8	43,0	50,2	43,4	53,2	46,3	3,0	2,9	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 62 - Bläsiberg 6</b>															
Nutzungsart AU															
W	EG	47,8	41,1	48,1	41,6	50,5	43,8	2,4	2,2	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 63 - Bläsiberg 4</b>															
Nutzungsart AU															
W	EG	46,4	39,6	46,6	40,2	48,5	42,0	1,9	1,8	Zusatzbelastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 64 - Bläsikelter 1</b>															
Nutzungsart AU															
W	2.OG	47,8	41,1	48,1	41,6	50,5	43,9	2,4	2,3	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
	1.OG	47,5	40,8	47,8	41,3	50,2	43,6	2,4	2,3	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
	EG	46,8	40,1	47,2	40,7	49,6	43,0	2,4	2,3	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 65 - Steinlachwasen 9</b>															
Nutzungsart MI															
O	EG	62,2	55,2	62,6	55,7	65,6	58,8	3,0	3,1	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 66 - Steinlachwasen 9/1</b>															
Nutzungsart MI															
O	EG	62,4	55,3	62,9	56,0	65,9	59,0	3,0	3,0	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 67 - Steinlachwasen 11</b>															
Nutzungsart AU															
S	1.OG	61,0	54,7	61,5	57,8	63,9	59,2	2,4	1,4	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
	EG	59,8	53,4	60,4	55,6	63,4	57,6	3,0	2,0	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 68 - Steinlachwasen 4</b>															
Nutzungsart GE															
NO	EG	58,3	51,4	58,5	51,8	61,8	55,0	3,3	3,2	erhebl. Zusatzbel.	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
<b>IP 69 - Stuttgarter Straße 97</b>															
Nutzungsart MI															
S	1.OG	68,1	61,3	68,9	61,9	61,5	54,6	-7,4	-7,3	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-	
	EG	66,6	59,7	67,3	60,4	59,9	52,9	-7,4	-7,5	erhebl. Entlastung	unbedenklich	unbedenklich	-	-	

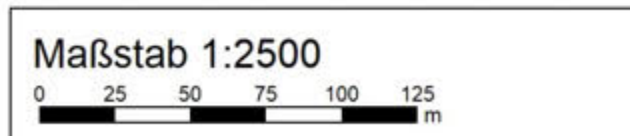
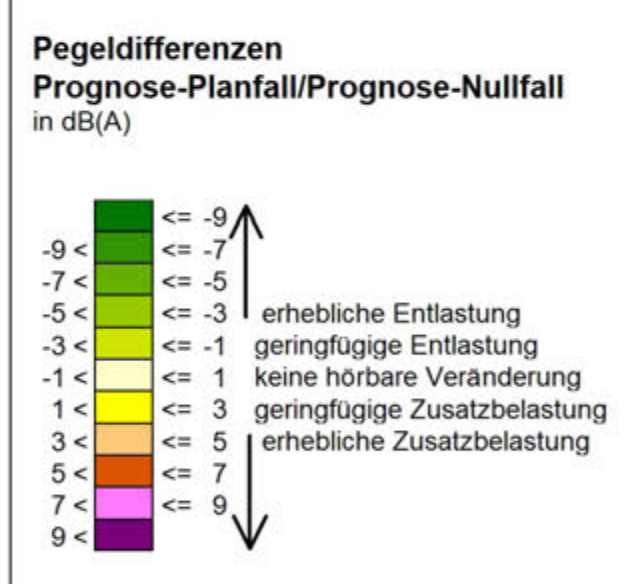
Veränderung des Gesamtlärms durch zusätzlichen Verkehr, erzeugt durch das Plangebiet

Fass	Stockwerk	Lr, A-Nullfall		Lr, P-Nullfall		Lr, P-Planfall		dLr, P-Plan/Null		Veränderung <i>P-Planfall</i> zu <i>P-Nullfall</i>	Bewertung		Station	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	> 70 Tag > 75 Tag	> 60 Nacht > 65 Nacht
<b>IP 70 - Reutlinger Straße 73</b>														
Nutzungsart GE														
S	2.OG	70,9	64,0	71,1	64,3	71,8	65,1	0,7	0,8	Zusatzbelastung	<b>bedenklich</b>	<b>kritisch</b>	> 70	> 65 !!
	1.OG	71,2	64,3	71,3	64,5	72,0	65,4	0,7	0,9	Zusatzbelastung	<b>bedenklich</b>	<b>kritisch</b>	> 70	> 65 !!
	EG	71,0	64,2	71,2	64,4	71,9	65,2	0,7	0,8	Zusatzbelastung	<b>bedenklich</b>	<b>kritisch</b>	> 70	> 65 !!
<b>IP 71 - Reutlinger Straße 77</b>														
Nutzungsart GE														
S	1.OG	65,5	58,7	65,9	59,1	65,1	58,4	-0,8	-0,7	Entlastung	<b>unbedenklich</b>	<b>unbedenklich</b>	-	-
	EG	64,6	57,7	64,9	58,1	64,1	57,3	-0,8	-0,8	Entlastung	<b>unbedenklich</b>	<b>unbedenklich</b>	-	-
<b>IP 72 - Reutlinger Straße 79</b>														
Nutzungsart GE														
S	1.OG	65,1	58,3	65,5	58,7	64,7	58,0	-0,8	-0,7	Entlastung	<b>unbedenklich</b>	<b>unbedenklich</b>	-	-
	EG	64,1	57,3	64,5	57,7	63,7	56,9	-0,8	-0,8	Entlastung	<b>unbedenklich</b>	<b>unbedenklich</b>	-	-





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (baulicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse
- Straßenachse
- Emissionslinie
- im Tunnel
- Lärmschutzwand (geplant)
- Lärmschutzwand

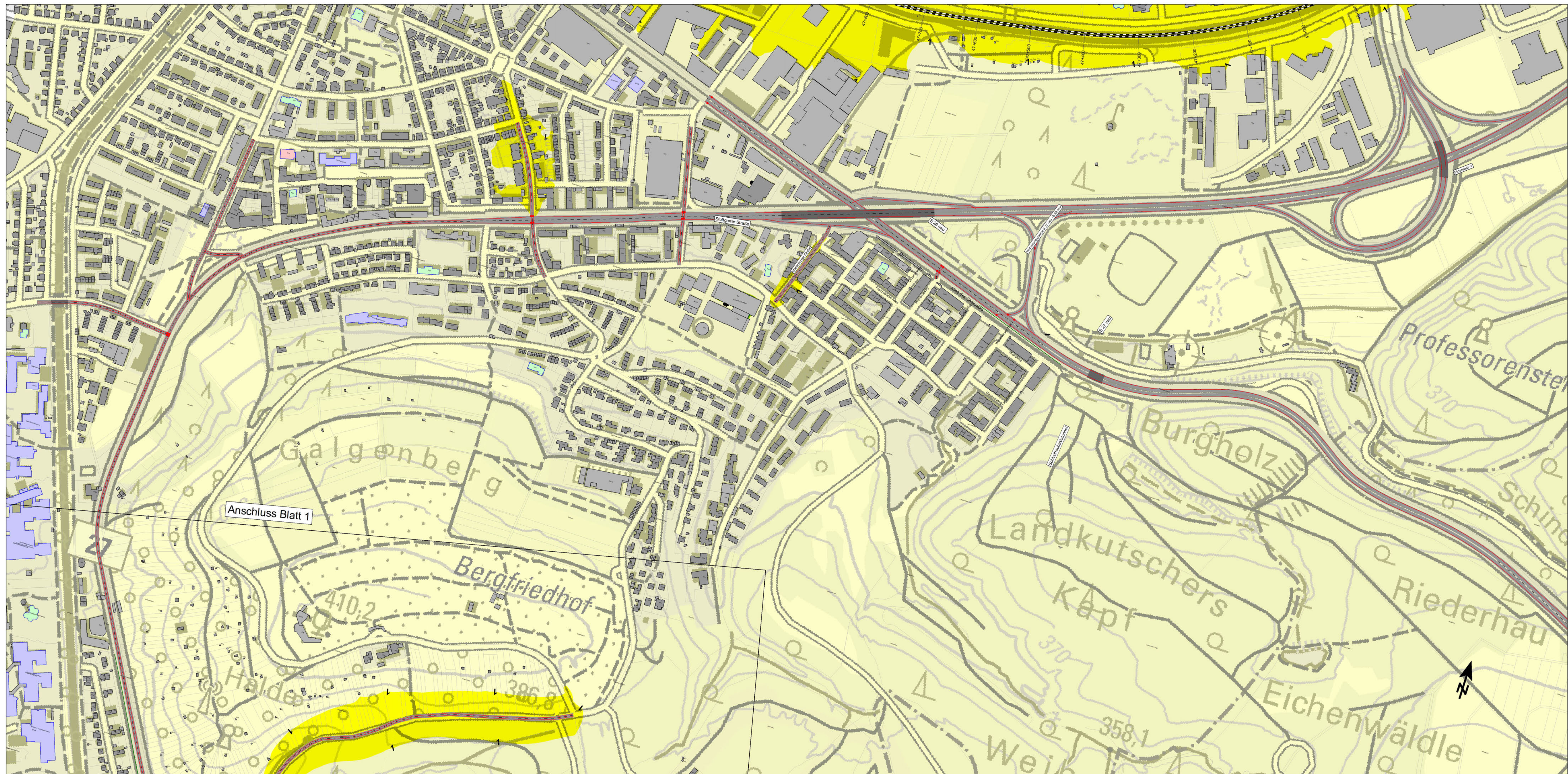


KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
 Heisch-Heide-Str. 2  
 64296 Darmstadt  
 Telefon (06151) 885-383  
 Fax (06151) 885-150

28.05.2024; Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
 RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
 B27, Tübingen (Bläsibad) - B28; Schindhausbastunnel

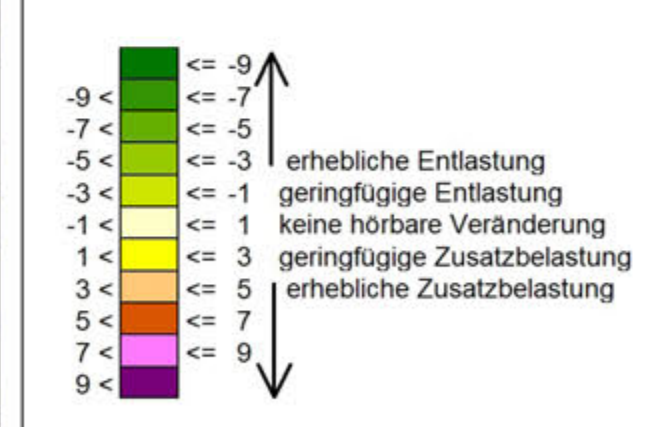
- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-/ANALYSE-NULLFALL  
 Südnoten, Beurteilungszeitraum Tag





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (basilicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Glascher
- - - im Tunnel
- ⌒ Tunnelöffnung
- ⌒ Lärmschutzwand (geplant)

Pegeldifferenzen  
Prognose-Planfall/Prognose-Nullfall  
in dB(A)



Maßstab 1:2500

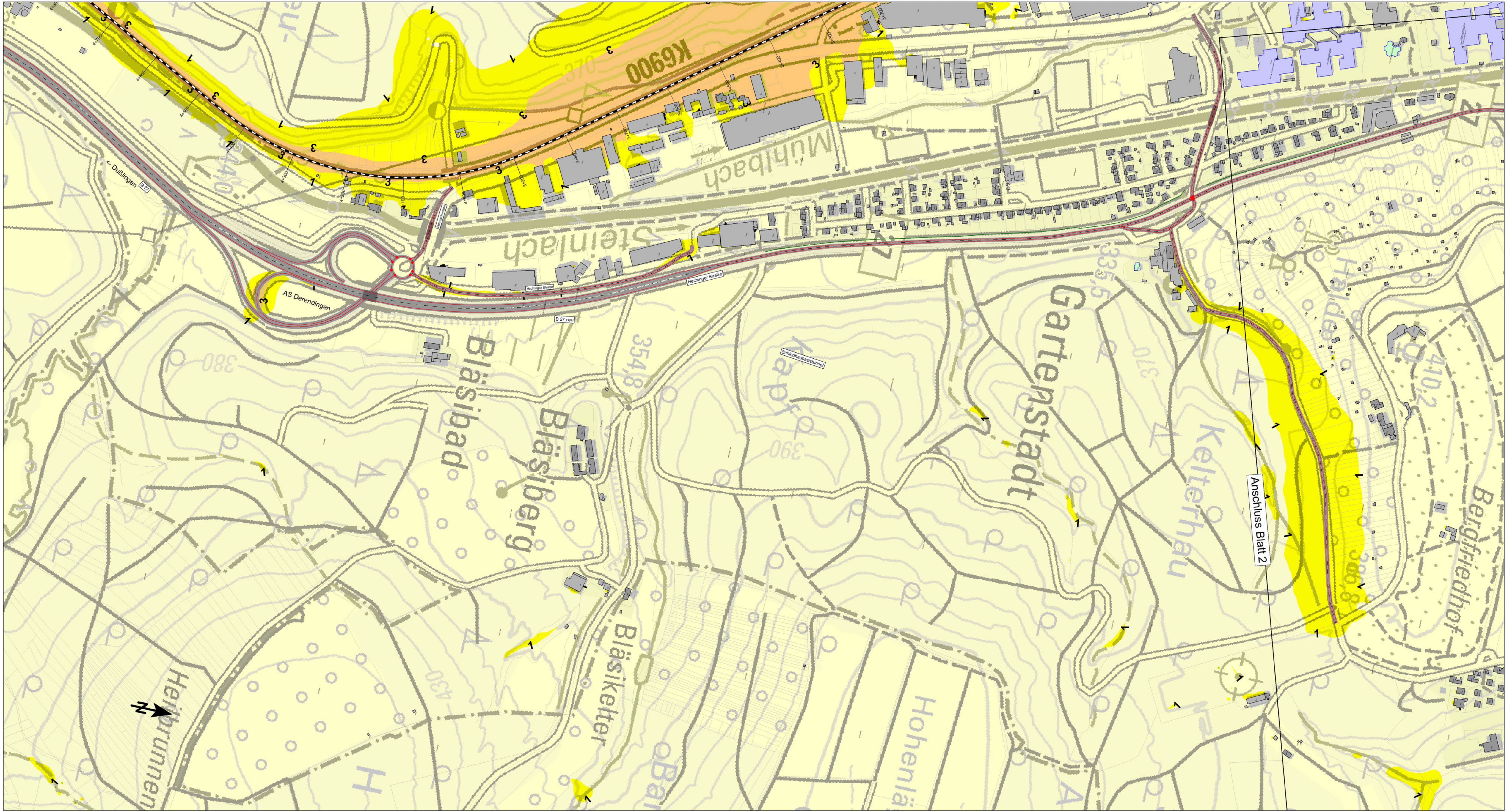
KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Kreuz-Holz-Str. 2  
7430 Gernsheim  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 201903036-804-VVG-1

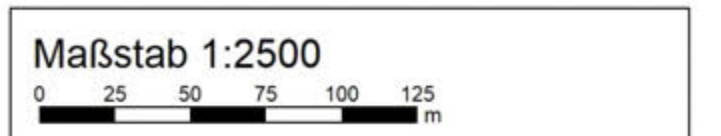
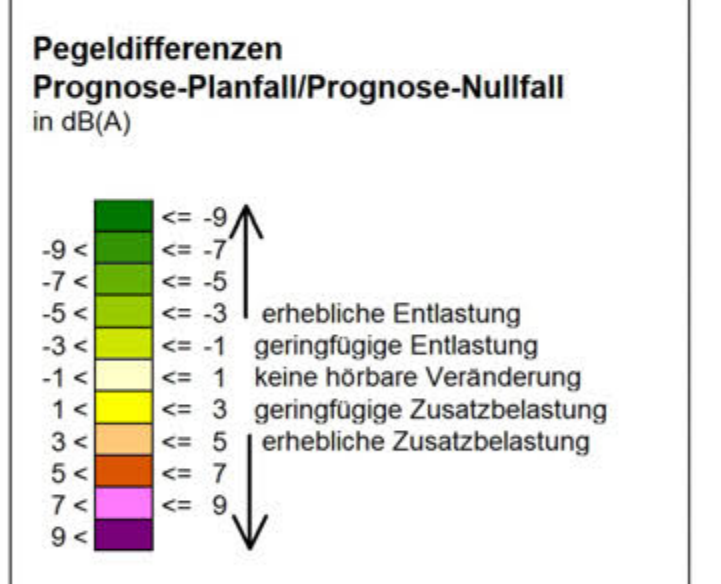
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubasistunnel

- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-ANALYSE-NULLFALL  
Nordknoten, Beurteilungszeitraum Tag





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (baulicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse
- Straßenachse
- Emissionslinie
- im Tunnel
- Lärmschutzwand (geplant)
- Lärmschutzwall

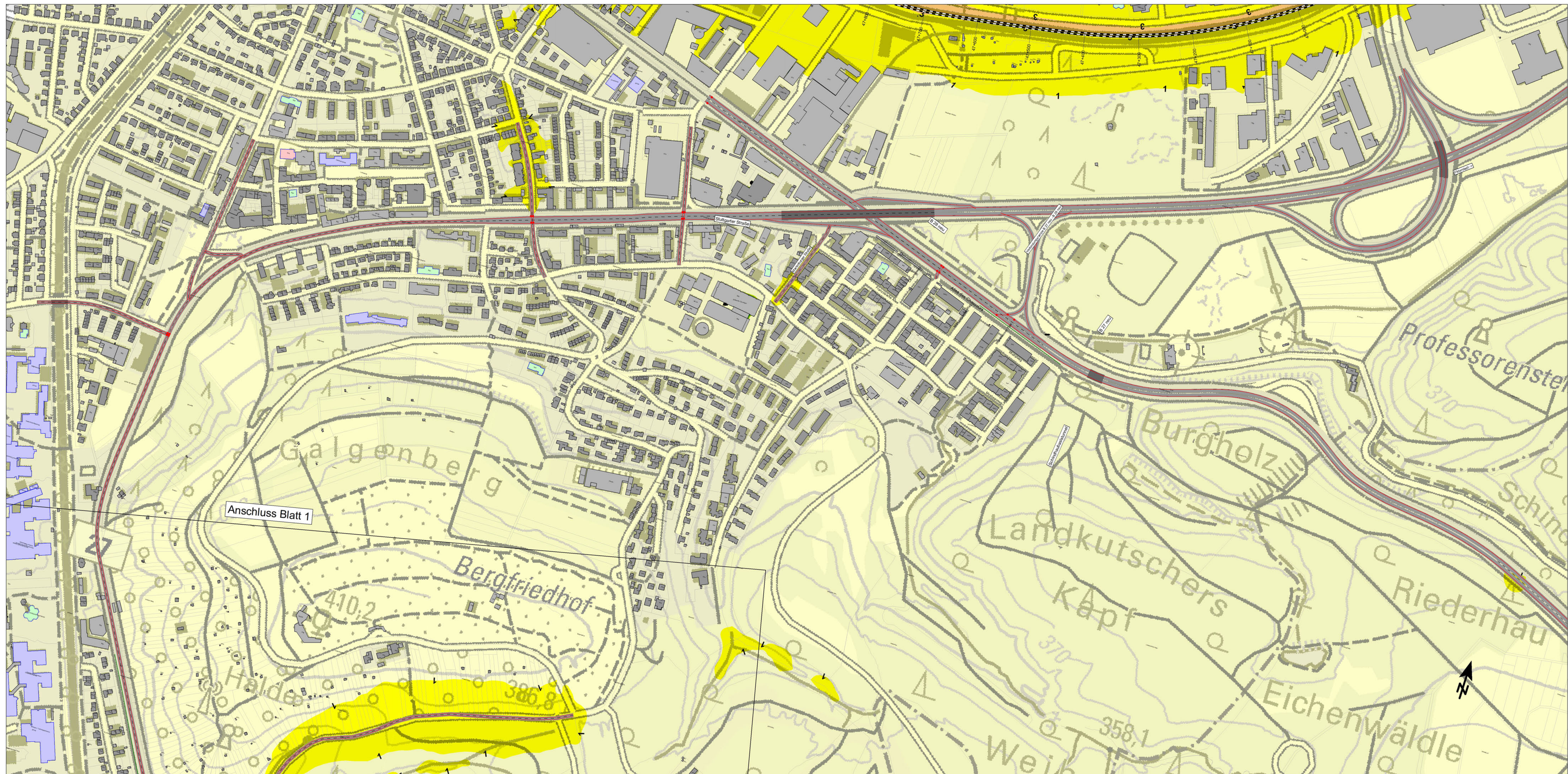


KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
 Heisinger-Str. 2  
 64296 Darmstadt  
 Telefon: (06151) 885-383  
 Fax: (06151) 885-150

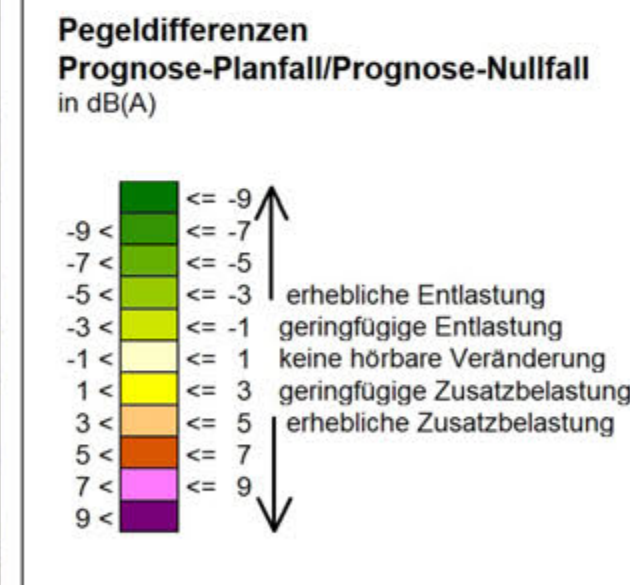
28.05.2024; Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
 RP Tübingen, Ref 44 - Planung  
 B27, Tübingen (Bläsibad) - B28; Schindhausbastunnel

- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-/ANALYSE-NULLFALL  
 Südnoten, Beurteilungszeitraum Nacht





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (basilicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Glascher
- - - im Tunnel
- Tunnelöffnung
- Lärmschutzwand (geplant)



Maßstab 1:2500

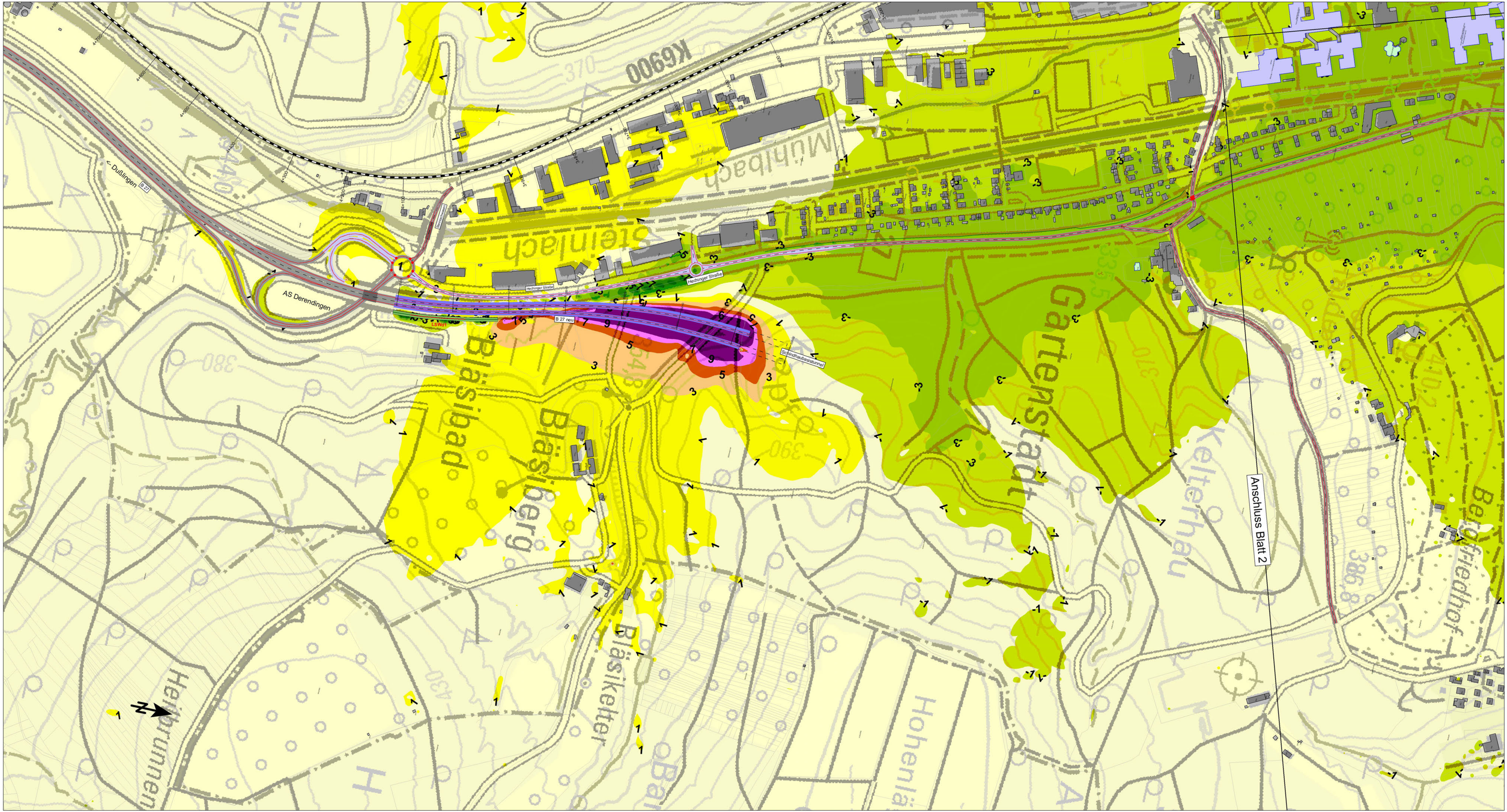
KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Kreuz-Holz-Str. 2  
7430 Gernsheim  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 20190306-804-VVG-1

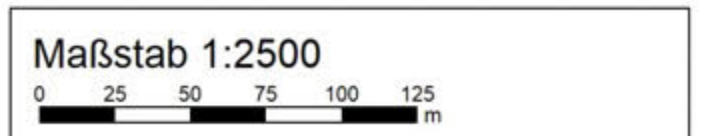
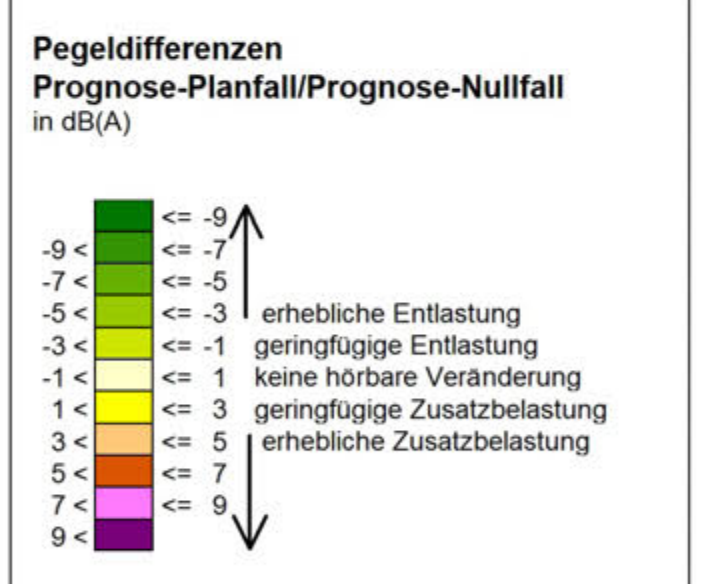
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubasietunnel

- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-ANALYSE-NULLFALL  
Nordknoten, Beurteilungszeitraum Nacht





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (baulicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleitachse
- Straßenachse
- Emissionlinie
- im Tunnel
- Lärmschutzwand (geplant)
- Lärmschutzwand



KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrich-Werb-Str. 2  
64296 Darmstadt  
Tel: (06151) 885-383  
Fax: (06151) 885-150

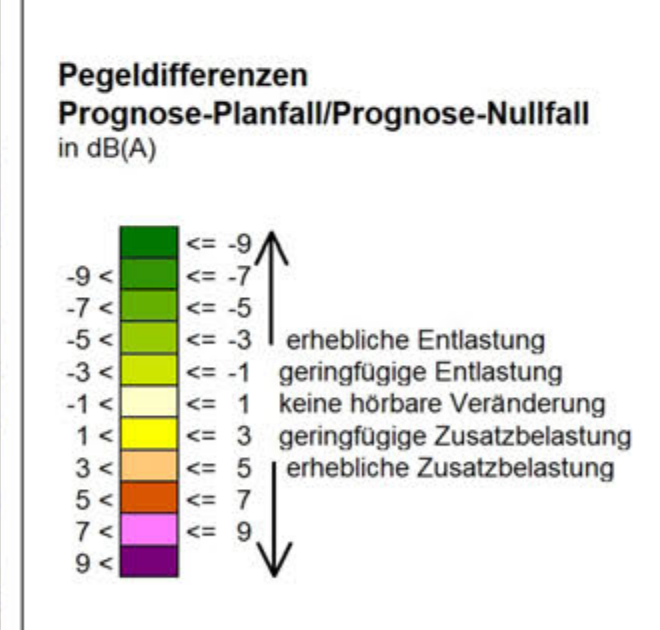
28.05.2024; Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsibad) – B28; Schindhaubasstunnel

**- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-PLANNULLFALL -**  
Südnoten, Beurteilungszeitraum Tag





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (basilicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Glasches
- im Tunnel
- Tunnelöffnung
- Lärmschutzwand (geplant)



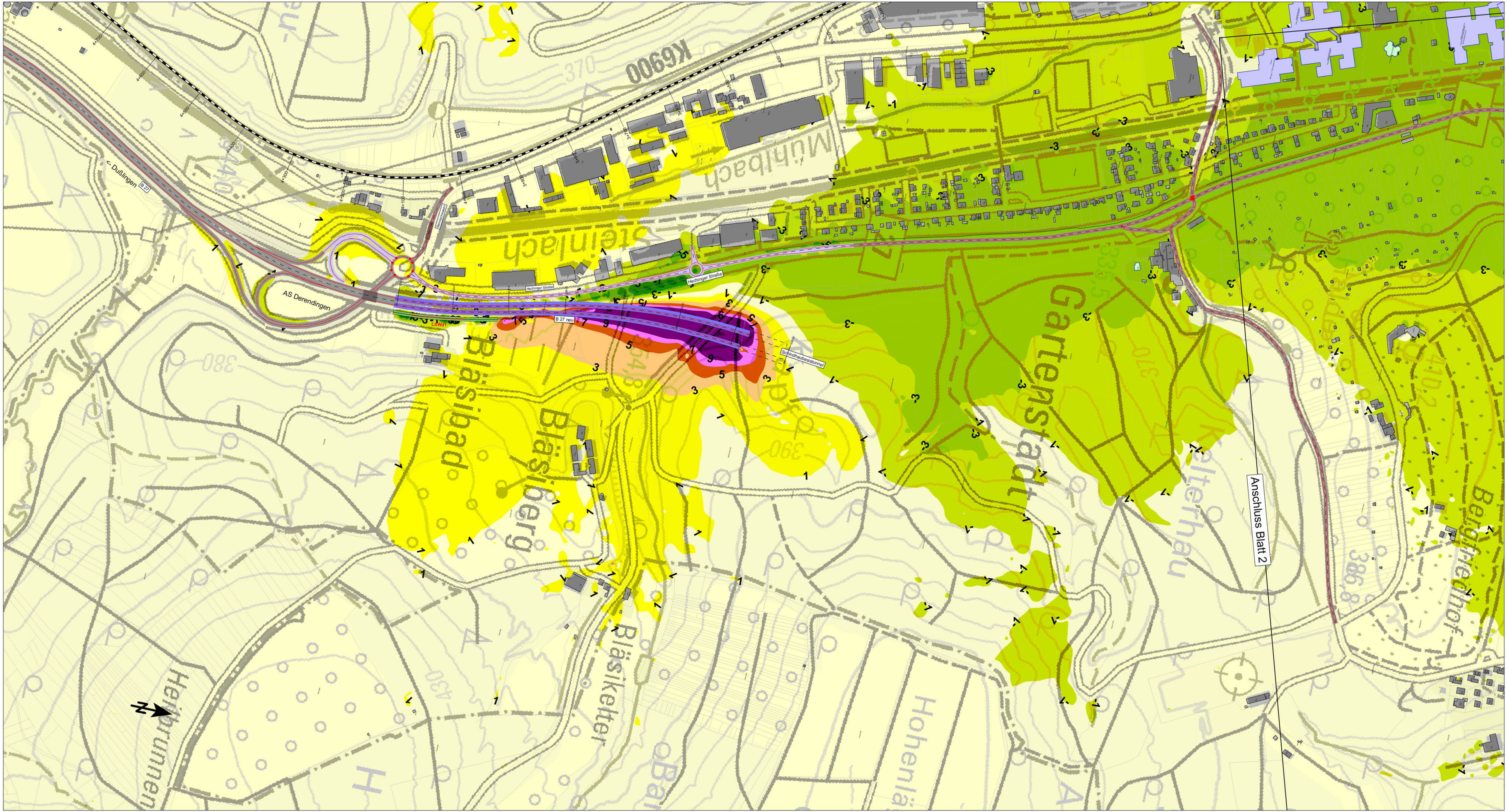
Maßstab 1:2500

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrsch-Witz-Str. 2  
7430 Gammelsdorf  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

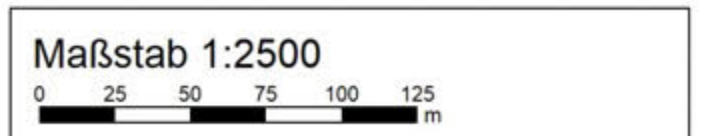
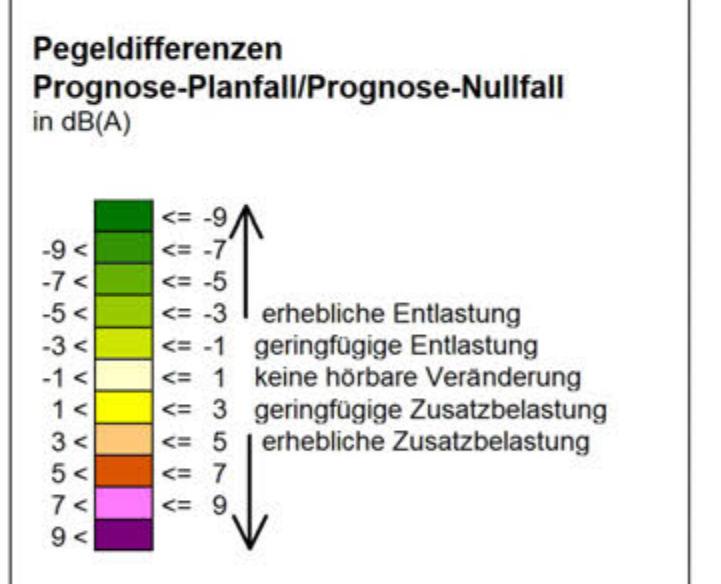
28.05.2024; Projekt Nr. 201903036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubasistunnel

- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-PLANNULLFALL -  
Nordknoten, Beurteilungszeitraum Tag





- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (baulicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Straßenachse
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Gleisachse
- Straßenachse
- Emissionslinie
- im Tunnel
- Lärmschutzwand (geplant)
- Lärmschutzwand

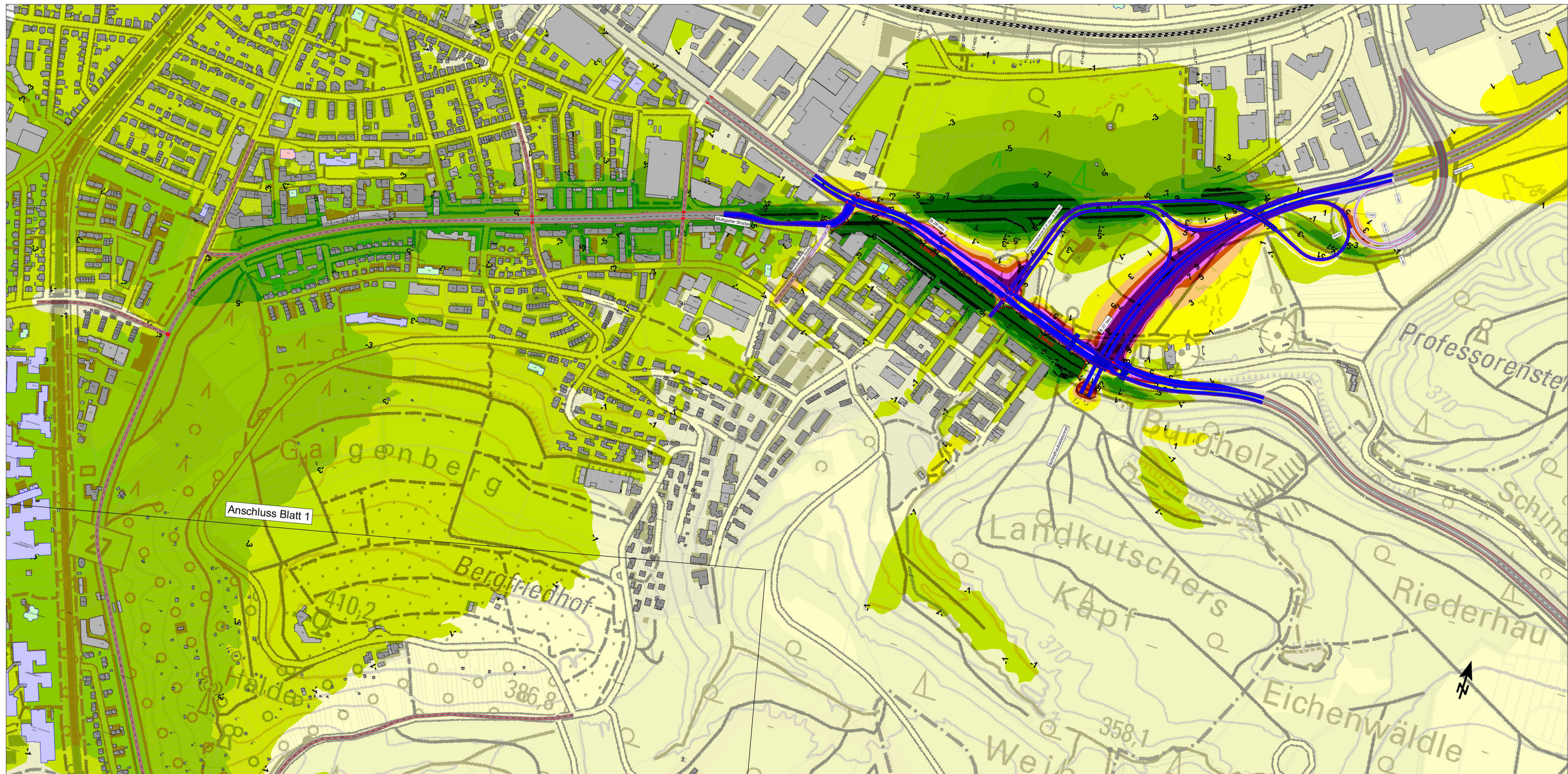


KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Heinrich-Heide-Str. 2  
64296 Darmstadt  
Tel: (06151) 885-383  
Fax: (06151) 885-150

28.05.2024; Projekt Nr. 20198036-804-VVG-1  
RP Tübingen, Ref 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsibad) - B28; Schindhaubasstunnel

- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-PLANNULLFALL -  
Südnoten, Beurteilungszeitraum Nacht





Anschluss Blatt 1

- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Straße (Bestand)
- Straße (basilicher Eingriff)
- Straße (Neubau)
- Knotenpunkt
- Baugrenze
- Glasches
- im Tunnel
- Tunnelöffnung
- Lärmschutzwand (geplant)

**Pegeldifferenzen**  
Prognose-Planfall/Prognose-Nullfall  
in dB(A)

-9 <	↑
-7 <	↑
-5 <	↑
-3 <	↑
-1 <	↑
1 <	↑
3 <	↑
5 <	↑
7 <	↑
9 <	↑
9 <	↓
7 <	↓
5 <	↓
3 <	↓
1 <	↓
-1 <	↓
-3 <	↓
-5 <	↓
-7 <	↓
-9 <	↓

erhebliche Entlastung  
geringfügige Entlastung  
keine hörbare Veränderung  
geringfügige Zusatzbelastung  
erhebliche Zusatzbelastung

Maßstab 1:2500  
0 25 50 75 100 125 m

KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH  
Herrsch-Wetz-Str. 2  
7430 Gernsheim  
Telefon (06151) 885-383  
Fax (06151) 885-190

28.05.2024; Projekt Nr. 20190306-804-VVG-1

RP Tübingen, Ref. 44 - Planung  
B27, Tübingen (Bläsbad) - B28; Schindhaubasistunnel

- PEGELDIFFERENZ PROGNOSE-PLANNULLFALL -  
Nordknoten, Beurteilungszeitraum Nacht