

Auftraggeber: Stadtverwaltung Ostfildern
FB 3 Planung - Baurecht
Otto-Vatter-Straße 12
73760 Ostfildern

Auftragnehmer: Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure
Brückenstraße 9
71364 Winnenden

Bekannt gegebene Stelle nach § 29b Bundes-
Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Durch die DAkKS Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH
nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium.
Die Akkreditierung gilt für die in der Urkunde aufgeführten Prüfverfahren.



Gutachten 15802-01

Ermittlung und Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen durch und auf die Bebauungsplangebiete „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ in Ostfildern-Nellingen

Schallimmissionsprognose

Datum: 23. September 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1. Gegenstand der Untersuchung	3
1.1. Situation und Aufgabenstellung.....	3
1.2. Abstimmungen und Eingangsdaten	4
2. Beurteilungsgrundlagen	5
3. Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Straßenverkehrslärm	7
3.1. Verkehrliche Grundlagen.....	7
3.2. Berechnungsverfahren	9
3.3. Untersuchungsergebnisse und ihre Beurteilung.....	10
4. Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Flugverkehrslärm	11
5. Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Anlagenlärm.....	12
6. Schalltechnische Auswirkungen der Planung durch Anlagenlärm.....	13
7. Schalltechnische Auswirkungen des durch das Plangebiet entstehenden zusätzlichen Verkehrs im öffentlichen Straßenraum	14
8. Schallschutzmaßnahmen.....	15
8.1. Maßnahmen aufgrund des einwirkenden Verkehrslärms.....	15
9. Formulierungsvorschläge für den Bebauungsplan	18
10. Kurze Zusammenfassung.....	20

Anlagenverzeichnis
Literaturverzeichnis
3 Anlagen (28 Seiten)

1. Gegenstand der Untersuchung

1.1. Situation und Aufgabenstellung

Die Stadt Ostfildern beabsichtigt im Ortsteil Nellingen die Aufstellung der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“.

Das Untersuchungsgebiet wird im Norden durch die Hindenburgstraße, im Osten durch die Esslinger Straße und Denkendorfer Straße, im Süden durch die Wilhelmstraße und im Westen durch die Rinnenbachstraße begrenzt.

In der Anlage 1 ist die Lage der einzelnen Bebauungsplangebiete im räumlichen Zusammenhang dargestellt.

Die Plangebiete der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ sind bereits bebaut. Ziel der Aufstellung der Bebauungspläne bzw. der Überplanung ist die planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen privaten Grünflächen in den Plangebieten bei gleichzeitiger Ermöglichung moderater Nachverdichtung entlang der vorhandenen Straßen.

Der Gebietscharakter der bestehenden Bebauung in den Plangebieten entspricht in weiten Teilen einem Allgemeinen Wohngebiet mit vereinzelt gewerblichen Nutzungen, die auch in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig wären.

Durch die Aufstellung der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße Teil 1 – Teil 5“ und „Südlich der Kaiserstraße Teil 1 – 6“ ist eine Ausweisung der Plangebiete als Allgemeine Wohngebiete geplant.

Im vorliegenden Gutachten werden nach Abstimmung mit dem Auftraggeber alle Bebauungsplangebiete zusammengefasst und als ein Untersuchungsgebiet betrachtet.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist für die sachgerechte Abwägung eine Schallimmissionsprognose erforderlich, in der die folgenden Aufgabenstellungen untersucht werden sollten:

Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen durch den Straßenverkehr und Bewertung anhand der DIN 18005 [1].
- Beurteilung der schalltechnischen Einwirkungen durch Fluglärm auf Grundlage der Planungskonturen zur Bauleitplanung des Flughafens Stuttgart [2].
- Aussage zu den Geräuscheinwirkungen durch Anlagenlärm vorhandener Gewerbebetriebe anhand planerischer Gesichtspunkte.

Auswirkungen des Bebauungsplangebiets

- Aussage zu den schalltechnischen Auswirkungen der vorhandenen gewerblichen Nutzungen an der umliegenden schützenswerten Bebauung anhand planerischer Gesichtspunkte.
- Aussage zu den Auswirkungen durch Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen aufgrund des zusätzlichen Verkehrs an den vorhandenen schützenswerten Gebäuden im Umfeld des Plangebiets.

1.2. Abstimmungen und Eingangsdaten

1.2.1. Eingangsdaten

Für die nachfolgenden Untersuchungen standen neben schriftlichen bzw. telefonischen Auskünften des Auftraggebers folgende Unterlagen zur Verfügung:

- /1/ Gelände- und Gebäudemodell des Untersuchungsgebiets, Stand August 2024, von der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 3 Planung – Baurecht, zur Verfügung gestellt
- /2/ Entwürfe zu den Bebauungsplänen „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ im Ortsteil Nellingen der Stadt Ostfildern, von Vertretern der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 3 Planung – Baurecht, zur Verfügung gestellt
- /3/ Übersichtsplan mit allen Bebauungsplangebieten „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ im Ortsteil Nellingen der Stadt Ostfildern, von Vertretern der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 3 Planung – Baurecht, zur Verfügung gestellt
- /4/ Anlage 2 der Verkehrsuntersuchung „Stadt Ostfildern – Verkehrliche Untersuchung – Nellingen – Optionale Maßnahmen und Handlungsempfehlung Umbau der Hindenburgstraße“ von Koehler & Leutwein GmbH, Stand September 2018
- /5/ Ergänzende Angaben zum Schwerverkehr auf den Straßen des Untersuchungsgebiets
E-Mail vom 27.08.2024 von Vertretern der Koehler & Leutwein GmbH
- /6/ Angaben zur Straßengattung nach RLS-19 der Straßen des Untersuchungsgebiets
Telefonat am 23.08.2024 mit Vertretern der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 3 Planung – Baurecht
- /7/ Angaben zum Straßendeckschichttyp nach RLS-19 auf den Straßen des Untersuchungsgebiets
Telefonat am 29.08.2024 mit Vertretern der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 4 – Freiflächenmanagement
- /8/ Angaben zu den bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Straßen des Untersuchungsgebiets
E-Mails vom 29.08.2024 und 09.09.2024 von Vertretern der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 3 Planung – Baurecht

1.2.2. Abstimmungen

Besprechung am 24.07.2024 mit Vertretern der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 3 Planung – Baurecht, zur Abstimmung der Vorgehensweise bei den schalltechnischen Untersuchungen

1.2.3. Ortstermine

Ortstermin am 24.07.2024

Vertreter der Kurz und Fischer GmbH

2. Beurteilungsgrundlagen

DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau)

Für die vorliegende Untersuchung zu einem Bebauungsplanverfahren sind die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 [1] als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen.

Grundsätzlich müssen wegen des Vorsorgegrundsatzes alle Geräuscheinwirkungen mit den Mitteln der Bauleitplanung mindestens so gering gehalten werden, dass die später auf den Einzelfall anzuwendenden Spezialvorschriften beachtet werden können.

Nach DIN 18005 sollten den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen folgende Orientierungswerte für den Beurteilungspegel L_r zugeordnet werden. Sie sind als Konkretisierung für Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebiets oder der betreffenden Baufläche verbundenen Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen:

Tabelle 1: Schalltechnische Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005

lfd. Nr.	Gebietscharakter	Schalltechnische Orientierungswerte [dB(A)]	
		tags: 6 - 22 Uhr	nachts: 22 - 6 Uhr
1	Reine Wohngebiete (WR)	50	40/35 ⁰⁾
2	Allgemeine Wohngebiete (WA), Kernsiedlungsgebiete (WS)	55	45/40 ⁰⁾
3	Friedhöfe, Kleingärten, Parkanlagen	55	55
4	Besondere Wohngebiete (WB)	60	45/40 ⁰⁾
5	Dorf-, Mischgebiete (MD, MI), Dörfliche und Urbane Gebiete (MDW, MU)	60	50/45 ⁰⁾
6	Kerngebiete (MK)	63/60 ⁰⁾	53/45 ⁰⁾
7	Gewerbegebiete (GE)	65	55/50 ⁰⁾
8	Sonstige Sondergebiete (SO) sowie Flächen für den Gemeinbedarf, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65 ¹⁾	35 bis 65 ¹⁾

⁰⁾ Der niedrigere Wert gilt für Geräusche von Industrie- und Gewerbebetrieben und für Freizeitanlagen sowie von vergleichbaren öffentlichen Anlagen.

¹⁾ Für Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Kurgelände oder Pflegeanstalten ist ein hohes Schutzniveau anzustreben

Bei Außen- und Außenwohnbereichen gelten grundsätzlich die Orientierungswerte des Zeitbereich „tags“.

Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen, z. B. dem Gesichtspunkt der Erhaltung bestehender Stadtstrukturen, zu verstehen. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange, insbesondere bei Maßnahmen der Innenentwicklung, zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.

Das Beiblatt 1 der DIN 18 005 enthält den Hinweis, dass die Beurteilungspegel verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Gewerbe) jeweils für sich allein mit den o. g. Orientierungswerten zu vergleichen sind und nicht zusammengefasst werden sollen.

Für die Beurteilung ist in der Regel tags der Zeitraum von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr und nachts der Zeitraum von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr, ggf. die lauteste Nachtstunde zugrunde zu legen.

In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen wird, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen – insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.

3. Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Straßenverkehrslärm

3.1. Verkehrliche Grundlagen

3.1.1. Grundlagen und Emissionspegel Straßenverkehr

Für die relevanten Straßenabschnitte wurden die Angaben zu den Verkehrsmengen in der Anlage 2 der Verkehrsuntersuchung von Koehler & Leutwein GmbH – siehe Abschnitt 1.2.1, Nr. /4/ – und damit für den Grundfall – mit Umbau Hindenburgstraße und Wilhelmstraße Tempo 30 – für den Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt. Hierbei sind die DTV-Werte je Straßenrichtung angegeben.

Für die relevanten Straßenabschnitte wurden für den Grundfall die ergänzenden Angaben zum Schwerverkehr auf den Straßen des Untersuchungsgebiets – siehe Abschnitt 1.2.1, Nr. /5/ – herangezogen. Hierbei sind die Zahlen zum Schwerverkehr im 24 h-Zeitraum und je Straßenrichtung angegeben.

Für die Wilhelmstraße wurden in den Berechnungen die Straßenabschnitte zwischen den Straßen Klosterhof und Neuffenstraße und zwischen den Straßen Neuffenstraße und Denkendorfer Straße berücksichtigt. Der Straßenabschnitt zwischen der Neuffenstraße und der Denkendorfer Straße ist (wie der Bereich der Wilhelmstraße zwischen den Straßen Wettenhartstraße und Klosterhof) eine Einbahnstraße. Von dieser Einbahnstraße abgesehen wurden für die übrigen Straßenabschnitte – Straßenabschnitt der Wilhelmstraße zwischen den Straßen Klosterhof und Neuffenstraße und die in den Berechnungen berücksichtigten Straßenabschnitte der anderen Straßen – zur Vereinfachung die Verkehrszahlen je Straßenrichtung zusammenaddiert und gleichmäßig auf die beiden Fahrstreifen verteilt.

Als Straßengattung wurde für die Straßen Hindenburgstraße, Esslinger Straße und Denkendorfer Straße Landesstraße und für die übrigen Straßen des Untersuchungsgebiets Gemeindestraße zugrunde gelegt – siehe Abschnitt 1.2.1, Nr. /6/.

Bezüglich der Verkehrsverteilung auf den Tag- und Nachtzeitraum wurde unter Berücksichtigung der jeweiligen Straßengattung auf die Angaben in der RLS-19 [3] zurückgegriffen.

Für die Straßen des Untersuchungsgebiets wurden die bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Straßen des Untersuchungsgebiets zugrunde gelegt – siehe Abschnitt 1.2.1, Nr. /8/.

Anmerkung

Für Geschwindigkeiten ≤ 30 km/h setzt die Berechnungsvorschrift RLS-19 [3] 30 km/h als Geschwindigkeit an.

Bei der Bildung der Beurteilungspegel wurden die entsprechenden Korrekturen der RLS-19 für Längsneigungen, Knotenpunkte, Straßendeckschichten und Pegelerhöhungen durch Mehrfachreflexionen berücksichtigt.

In der Anlage 2.1 sind die zugrunde gelegten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV), Lkw-Anteile und Angaben zur berücksichtigten Geschwindigkeit als Ausdruck aus dem Berechnungsprogramm SoundPLAN 9.0 beigefügt.

Für die relevanten Straßenabschnitte wurden die Angaben zum Straßendeckschichttyp von Vertretern der Stadtverwaltung Ostfildern, FB 4 – Freiflächenmanagement, zugrunde gelegt – siehe Abschnitt 1.2.1, Nr. /7/. Die Korrekturen für die Straßenbeläge nach RLS-19 sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Korrektur für Straßendeckschichttypen nach RLS-19 [3]

lfd. Nr.	Straße	Straßendeckschichttyp	$D_{SD,SDT, FZG(v)}$ [dB]			
			Pkw		Lkw	
			$\leq 60 \text{ km/h}$	$> 60 \text{ km/h}$	$\leq 60 \text{ km/h}$	$> 60 \text{ km/h}$
1	Hindenburgstraße	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Übrige Straßen	$\leq \text{AC 11}$	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1

In der Tabelle bedeutet:

$D_{SD,SDT, FZG(v)}$ Straßendeckschichtkorrektur für den Straßendeckschichttyp SDT und die Fahrzeuggruppe FzG bei der Geschwindigkeit v_{FzG}

Die aus den Verkehrskenndaten resultierenden längenbezogenen Schallleistungspegel nach RLS-19 [3] sind ebenfalls in der Anlage 2.1 aufgeführt.

3.2. Berechnungsverfahren

Die Berechnungen der zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen wurden nach RLS-19 [3] mit einem Computerprogramm (SoundPLAN Version 9.0) vorgenommen. Die Immissionsberechnung berücksichtigt Entfernungseinflüsse, Abschirmungen, Reflexionen und Bodendämpfung. Es erfolgt eine Unterscheidung in Direktschall und Schall, der reflektiert wird.

Zur Darstellung der Geräuscheinwirkungen des Verkehrslärms innerhalb des Plangebiets werden die folgenden Abbildungen erstellt:

- Flächenhafte Isophonenkarten für die kritischste Höhe des 3. Obergeschosses (tags, nachts) unter Berücksichtigung freier Schallausbreitung ohne die bestehende Bebauung (Anlagen 2.2 und 2.3).

Diese Darstellung stellt die kritischste Situation hinsichtlich der Schallausbreitung innerhalb der Bebauungsplangebiete dar, für den Fall, dass keine vorgelagerten Gebäude mit abschirmender Wirkung vorhanden sind.

Da innerhalb der Plangebiete weitestgehend Bebauung vorhanden ist, wird durch diese Darstellung die tatsächliche Situation überschätzt.

- Gebäudelärmkarten zur Darstellung der an den Fassaden der vorhandenen Gebäude auftretenden Beurteilungspegel (tags, nachts). Die Darstellung erfolgt jeweils für den höchsten Pegel an den Fassaden (Anlagen 2.4 und 2.5 für den westlichen Bereich und Anlagen 2.6 und 2.7 für den östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets).
- Flächenhafte Isophonenkarte für die Aufpunkthöhe von 2 m (Höhe Freibereiche). Bei diesen Berechnungen wurde die abschirmende Wirkung bzw. die Reflexionen aller bestehenden Gebäude berücksichtigt (Anlage 2.8).

3.3. Untersuchungsergebnisse und ihre Beurteilung

Die Isophonendarstellungen unter Berücksichtigung freier Schallausbreitung in den Anlagen 2.2 und 2.3 für die Höhe des 3. Obergeschosses zeigen, dass die zur Beurteilung herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 [1] für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag bzw. 45 dB(A) in der Nacht in Teilbereichen des Untersuchungsgebiets überschritten werden.

Den Gebäudelärmkarten der Anlagen 2.4 und 2.5 für den westlichen Bereich des Untersuchungsgebiets kann entnommen werden, dass an den Fassaden der bestehenden Bebauung Geräuscheinwirkungen von bis zu 62 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht auftreten.

Den Gebäudelärmkarten der Anlagen 2.6 und 2.7 für den östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets kann entnommen werden, dass an den Fassaden der bestehenden Bebauung Geräuscheinwirkungen von bis zu 65 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht auftreten.

Die Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht werden deutlich unterschritten. Diese Werte werden in der Rechtsprechung als Schwellenwert zur Schutzpflicht des Staates für Gesundheit und Eigentum angesehen (z. B. Urteil des BVerwG, Urt. v. 15.12.2011 – 7 A 11.10).

Die Isophonendarstellung für die Freibereiche in der Höhe von 2 m über Gelände der Anlage 2.8 zeigt, dass der Orientierungswert der DIN 18005 [1] für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag entlang der Straßen überschritten und im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten wird.

Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV [4] von 59 dB(A) am Tag für Allgemeine Wohngebiete (grüne Linie in Anlage 2.8) wird weitestgehend eingehalten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wurden vom Gesetzgeber beim Neubau von Straßen als Schwelle für erhebliche Belästigungen festgelegt und sollten in den Freibereichen eingehalten werden.

Unter Berücksichtigung der Vorgehensweise des Berliner Leitfadens [5] können Beurteilungspegel von $L_r = 65$ dB(A) in Außenwohnbereichen als gerade noch zumutbar erachtet werden. Dieser Wert wird innerhalb aller Plangebiete der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ unterschritten, auch den Straßen zugewandt.

Aufgrund der Überschreitungen der zur Beurteilung herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 sind Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, die im Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden sollten (vgl. Abschnitt 8).

4. Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Flugverkehrslärm

Nach dem Fluglärmgesetz [6] von 2007 sind für den Flughafen Stuttgart (EDDS) Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung der Landesregierung festgesetzt. Das Landeskabinett hat im Jahr 2010 die Rechtsverordnungen zur Festsetzung der Fluglärmschutzbereiche beschlossen.

In den Anlagen der Hinweise des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg über die Berücksichtigung des Fluglärmschutzes bei der Bauleitplanung [7] vom 21. Juli 2015 wird für Zwecke der Bauleitplanung die Fluglärmsituation im Bereich des Flughafens Stuttgart in Karten durch die Planungskonturen dargestellt [2]. Die Planungskonturen sind dem vorliegenden Gutachten als Anlagen 2.9 und 2.10 beigelegt.

Das zu überplanende Gebiet liegt im Tagzeitraum teilweise innerhalb der in der Anlage 2.9 dargestellten Planungskonturen. Die Mittelungspegel im Tagzeitraum liegen bei max. $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$.

Im Nachtzeitraum liegt das gesamte zu überplanende Gebiet etwas außerhalb der in der Anlage 2.10 dargestellten Planungskonturen. Bei Zugrunde legen eines Mittelungspegels von max. $L_{Aeq} = 50 \text{ dB(A)}$ im Nachtzeitraum für den gesamten Untersuchungsraum liegt man somit auf der sicheren Seite.

Über die dargestellten Isophonenlinien lässt sich ableiten, dass der zur Beurteilung herangezogene Orientierungswert der DIN 18005 [1] für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten und nur in den südlichen Bereichen der Bebauungspläne „Südlich der Kaiserstraße Teil 1“, „Südlich der Kaiserstraße Teil 2“, „Südlich der Kaiserstraße Teil 3“, „Südlich der Kaiserstraße Teil 4“ und „Südlich der Kaiserstraße Teil 6“ überschritten wird.

Über die dargestellten Isophonenlinien lässt sich ableiten, dass der zur Beurteilung herangezogene Orientierungswert der DIN 18005 [1] für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) in der Nacht im gesamten Untersuchungsgebiet überschritten wird.

Aufgrund der Überschreitungen der zur Beurteilung herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die im Bebauungsplan planungsrechtlich festgesetzt werden sollten (vgl. Abschnitt 8).

5. Einwirkungen auf das Bebauungsplangebiet durch Anlagenlärm

Beurteilung der Einwirkungen durch Anlagenlärm der umliegenden gewerblichen Nutzungen anhand planerischer Gesichtspunkte

Der Gebietscharakter der bestehenden Bebauung in den Plangebieten entspricht nach Angaben von Vertretern des Fachbereichs Planung der Stadt Ostfildern einem Allgemeinen Wohngebiet mit vereinzelt gewerblichen Nutzungen, die auch in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig wären.

Damit stellt die Ausweisung der Plangebiete als Allgemeine Wohngebiete eine Festschreibung von bestehenden Nutzungen dar.

Aus planerischen Gesichtspunkten ergibt sich damit durch die Aufstellung der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ keine Änderung gegenüber der Bestandssituation aus schalltechnischer Sicht.

Da die Plangebiete nach Angaben von Vertretern des Fachbereichs Planung der Stadt Ostfildern bereits im Bestand einem Allgemeinen Wohngebiet entsprechen, bestehen für die vorhandenen gewerblichen Nutzungen in der Umgebung der Plangebiete bereits Einschränkungen hinsichtlich der Schallemissionen. Diese Einschränkungen werden durch die Aufstellung der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ nicht verschärft.

Bei einer bestimmungsgemäßen Nutzung der vorhandenen gewerblichen Nutzungen außerhalb der Plangebiete ist davon auszugehen, dass eine Verträglichkeit mit den geplanten Allgemeinen Wohngebieten der Bebauungsplangebiete aus planerischen Gesichtspunkten gegeben ist.

6. Schalltechnische Auswirkungen der Planung durch Anlagenlärm

Beurteilung der Auswirkungen des Anlagenlärms der gewerblichen Nutzungen innerhalb der Plangebiete anhand planerischer Gesichtspunkte

Der Gebietscharakter der bestehenden Bebauung in den Plangebieten entspricht nach Angaben von Vertretern des Fachbereichs Planung der Stadt Ostfildern einem Allgemeinen Wohngebiet mit vereinzelt gewerblichen Nutzungen, die auch in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig wären.

Damit stellt die Ausweisung der Plangebiete als Allgemeine Wohngebiete eine Festbeschreibung von bestehenden Nutzungen dar.

Aus planerischen Gesichtspunkten ergibt sich damit durch die Aufstellung der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ keine Änderung gegenüber der Bestandssituation aus schalltechnischer Sicht.

Für die innerhalb der Plangebiete bestehenden gewerblichen Nutzungen – Kaiserstraße 17 und Otto-Schuster-Straße 28 (Bebauungsplan „Südlich der Kaiserstraße, Teil 3“) sowie Kaiserstraße 26 und 28 (Bebauungsplan „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 2“) – sind aufgrund des Gebietscharakters der bestehenden Bebauung als Allgemeine Wohngebiete bereits Einschränkungen hinsichtlich der Schallemissionen vorhanden. Diese Einschränkungen werden durch die Bebauungsplanverfahren nicht verschärft.

Bei einer bestimmungsgemäßen Nutzung der vorhandenen gewerblichen Nutzungen innerhalb der Plangebiete ist davon auszugehen, dass eine Verträglichkeit mit den geplanten Allgemeinen Wohngebieten der Bebauungsplangebiete aus planerischen Gesichtspunkten gegeben ist.

Aufgrund der vorgesehenen planungsrechtlichen Festsetzungen dürfen sich innerhalb der Plangebiete zukünftig ausschließlich gewerbliche Nutzungen ansiedeln, die in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig sind. Nach § 4 BauNVO können innerhalb von Allgemeinen Wohngebieten lediglich „sonstige nicht störende Gewerbebetriebe“ ausnahmsweise zugelassen werden. Diese sind hinsichtlich des Emissionsverhaltens für die umliegende Nachbarschaft in der Umgebung der Plangebiete unkritisch.

7. Schalltechnische Auswirkungen des durch das Plangebiet entstehenden zusätzlichen Verkehrs im öffentlichen Straßenraum

Im Rahmen der Abwägung zu den Bebauungsplänen sollte eine Aussage getroffen werden, inwieweit durch die geplanten Bebauungsplanverfahren ein Mehrverkehr im öffentlichen Straßenraum entsteht, der zu signifikanten Veränderungen der Verkehrslärmeinwirkungen in der schützenswerten Nachbarschaft führt.

Die Plangebiete der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ sind bereits entwickelt. Die Ausweisung der Plangebiete als Allgemeine Wohngebiete stellt eine Festschreibung von bereits vorhandenen Nutzungen dar.

Damit ergeben sich durch die Aufstellung der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsmengen gegenüber der Bestandssituation. Somit sind keine relevanten Geräuschzunahmen durch die Aufstellung der Bebauungspläne auf den Erschließungsstraßen zu erwarten.

8. Schallschutzmaßnahmen

8.1. Maßnahmen aufgrund des einwirkenden Verkehrslärms

Aufgrund der Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 [1] durch den einwirkenden Verkehrslärm – Straßen- und Flugverkehrslärm – sind Schallschutzmaßnahmen zu prüfen und im Bebauungsplan ggf. planungsrechtlich festzusetzen.

8.1.1. Aktive Schallschutzmaßnahmen

Aufgrund der vorliegenden Erschließungssituation und der engen baulichen Situation entlang der Straßen ist an den zu den Straßen nächstgelegenen Grundstücken keine Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwänden möglich.

8.1.2. Grundrissorientierung

Bei der Errichtung oder Änderung der Gebäude wird empfohlen, die Grundrisse der Gebäude vorzugsweise so anzulegen, dass die dem ständigen Aufenthalt dienenden Räume (Wohn- und Schlafräume, Büroräume o. ä.) zu den lärmabgewandten Gebäudeseiten orientiert werden.

8.1.3. Passive Schallschutzmaßnahmen

Bei Überschreitung der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 [1] werden passive Schallschutzmaßnahmen durch eine entsprechende Ausgestaltung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen vorgeschlagen. Bei der Ausgestaltung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen sind die Regelungen der DIN 4109 zu beachten.

Mit der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen – VwV TB [8] wurde in Baden-Württemberg die DIN 4109-1 [9] und die DIN 4109-2 [10], jeweils Ausgabe Januar 2018 baurechtlich eingeführt.

Die sich ergebenden maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 [10] werden wie nachfolgend beschrieben ermittelt:

Straßenverkehr (Nr. 4.4.5.2 nach DIN 4109-2 [10])

Zur Bildung des maßgeblichen Außenlärmpegels sind auf die errechneten Beurteilungspegel des Straßenverkehrslärms 3 dB(A) zu addieren.

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel an Verkehrswegen zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB(A), wie im vorliegenden Fall, ergibt sich nach DIN 4109-2 [10] der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus einem 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A).

Luftverkehr (Nr. 4.4.5.5 nach DIN 4109-2 [10])

Zur Bildung des maßgeblichen Außenlärmpegels sind auf die errechneten Beurteilungspegel des Luftverkehrslärms 3 dB(A) zu addieren.

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB(A), wie im vorliegenden Fall, ergibt sich nach DIN 4109-2 [10] der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus einem 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A).

Gewerbe- und Industrieanlagen (Nr. 4.4.5.6 nach DIN 4109-2 [10])

Im Regelfall wird als maßgeblicher Außenlärmpegel der nach der TA Lärm im Bebauungsplan für die jeweilige Gebietskategorie angegebene Tag-Immissionsrichtwert eingesetzt, wobei zu dem Immissionsrichtwert 3 dB(A) zu addieren sind.

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB, so ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus einem 3 dB erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB.

Weicht die tatsächliche bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung unter Berücksichtigung der vorgesehenen baulichen Entwicklung des Gebietes auszugehen.

Überlagerung mehrerer Schallimmissionen (Nr. 4.4.5.7 nach DIN 4109-2 [10])

Rührt die Geräuschbelastung wie im vorliegenden Fall von mehreren Quellen her, so berechnet sich nach DIN 4109 [10], Abschnitt 4.4.5.7 der resultierende Außenlärmpegel $L_{a,res}$ aus den einzelnen maßgeblichen Außenlärmpegeln $L_{a,i}$ nach folgender Gleichung.

$$L_{a,res} = 10 \lg \sum_{i=1}^n (10^{0,1 L_{a,i}}) (dB)$$

Die Addition von 3 dB(A) darf nur einmal erfolgen, d. h. auf den Summenpegel.

Die maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 sind in der Anlage 3.1 dargestellt. Diese wurden unter Berücksichtigung freier Schallausbreitung, d. h. ohne die vorhandenen Gebäude innerhalb der Plangebiete ermittelt. Somit sind die innerhalb der Plangebiete maximal auftretenden Außenlärmpegel dargestellt, welche die tatsächliche Situation in großen Teilbereichen überschätzen.

In den Anlagen 3.2 und 3.3 können die maßgeblichen Außenlärmpegel unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauung der Bebauungsplangebiete entnommen werden.

8.1.4. Lüftungskonzept für Schlafräume

Für Schlaf- und Kinderzimmer ist in dem von Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 [1] betroffenen Bereich (hier: im gesamten Untersuchungsgebiet) durch ein entsprechendes Lüftungskonzept ein ausreichender Mindestluftwechsel sicher zu stellen, d. h. dass die Belüftung über eine schallabgewandte Fassade erfolgt, oder ein ausreichender Luftwechsel auch bei geschlossenem Fenster durch technische Be- und

Entlüftungssysteme/lüftungstechnische Maßnahmen sichergestellt ist. Dabei sind die Ausführungen der VDI 2719 [11], Abschnitt 10.2 zu beachten.

9. Formulierungsvorschläge für den Bebauungsplan

Für die Würdigung der Geräuschsituation durch Verkehrslärm innerhalb der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ in den Textteilen der Bebauungspläne werden die folgenden Formulierungen vorgeschlagen, die rechtlich geprüft werden sollten.

Mit der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen – VwV TB [8] wurde in Baden-Württemberg die DIN 4109-1 [9] und die DIN 4109-2 [10], jeweils Ausgabe Januar 2018 baurechtlich eingeführt.

Diese sollen im nachfolgenden Abschnitt zu passiven Schallschutzmaßnahmen für die Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel herangezogen werden.

Textvorschläge zu Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Festsetzungsvorschläge zu passiven Schallschutzmaßnahmen:

Innerhalb der gesamten Bebauungsplangebiete sind bei der Errichtung und der Änderung von Gebäuden zum Schutze der schützenswerten Aufenthaltsräume (z. B. Wohn-/Schlaf-/Büroräume) vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der DIN 4109-1 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“, Ausgabe Januar 2018, vorzusehen.

Grundlage für die Bemessung der Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm sind die in der Planzeichnung/in dem Beiplan (vgl. Anlage 3.1 des Gutachtens) bezeichneten Außenlärmpegel der DIN 4109-2 „Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen“, Ausgabe Januar 2018, Abschnitt 4.4.5.

Für die Anforderungen an die Außenbauteile gilt Abschnitt 7 der DIN 4109:2018.

Von den in der Planzeichnung/in dem Beiplan (vgl. Anlage 3.1 des Gutachtens) dargestellten Außenlärmpegeln kann abgewichen werden, soweit im Baugenehmigungsverfahren bzw. Kenntnissgabeverfahren der Nachweis erbracht wird, dass ein geringerer maßgeblicher Außenlärmpegel vorliegt, als in der Planzeichnung/in dem Beiplan dokumentierten Situation unter Berücksichtigung freier Schallausbreitung. Die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile können dann entsprechend den Vorgaben der DIN 4109-1 reduziert werden.

Grundlage für die Dimensionierung der Schalldämm-Maße der Außenbauteile bildet die Schallimmissionsprognose der Kurz und Fischer GmbH vom 23.09.2024 (Gutachten 15802-01).

Festsetzungsvorschläge zur Belüftung von Schlafräumen:

Innerhalb der gesamten Bebauungsplangebiete ist für Schlaf- und Kinderzimmer durch ein entsprechendes Lüftungskonzept ein ausreichender Mindestluftwechsel sicher zu stellen. Entweder kann die Belüftung über eine schallabgewandte Fassade erfolgen, an der

die Orientierungswerte der DIN 18005 (Verkehr) eingehalten sind, oder ein ausreichender Luftwechsel ist auch bei geschlossenem Fenster durch Lüftungstechnische Maßnahmen sichergestellt. Dabei sind die Ausführungen der VDI 2719 [11], Abschnitt 10.2 zu beachten.

Von dieser Festsetzung kann abgesehen werden, soweit im Baugenehmigungsverfahren bzw. Kenntnisgabeverfahren der Nachweis erbracht wird, dass unter Berücksichtigung der konkreten Planung die Orientierungswerte der DIN 18005 (Verkehr) eingehalten werden.

10. Kurze Zusammenfassung

Die Stadt Ostfildern beabsichtigt im Ortsteil Nellingen die Aufstellung der Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“.

Für die Plangebiete ist eine Ausweisung als Allgemeine Wohngebiete geplant.

Im Rahmen der Aufstellung Bebauungspläne „Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und „Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“ wurde eine Schallimmissionsprognose erstellt, die zu folgenden Ergebnissen kommt:

Aufgrund der Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 durch die Verkehrsräusche werden innerhalb der gesamten Plangebiete der Bebauungspläne Schallschutzmaßnahmen wie Grundrissorientierung sowie passive Schallschutzmaßnahmen durch eine entsprechende Ausgestaltung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen vorgeschlagen.

Für Schlaf- und Kinderzimmer innerhalb der gesamten Plangebiete der Bebauungspläne ist durch ein entsprechendes Lüftungskonzept sicher zu stellen, dass ein ausreichender Mindestluftwechsel auch bei geschlossenen Fenstern möglich ist.

Im Hinblick auf die Einwirkungen und Auswirkungen des Anlagenlärms ist durch die Aufstellung des Bebauungspläne mit keinen Einschränkungen für die bestehenden gewerblichen Nutzungen außerhalb und innerhalb der Plangebiete zu rechnen.

Dieses Gutachten umfasst 20 Seiten Text und 3 Anlagen (28 Seiten).

Winnenden, den 23.09.2024

Kurz und Fischer GmbH
Beratende Ingenieure



R. Kurz



Dipl.-Phys. J. Mehlis

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1: Übersichtslageplan mit Darstellung des Plangebiets mitsamt der bestehenden
(1 Seite) Gebäude und der Schallquellen Straßen
- Anlage 2.1: Tabelle mit Eingangsparametern für Berechnungen Emissionen Straße nach
(15 Seiten) RLS-19
- Anlage 2.2: Straßenverkehrslärm innerhalb des Plangebiets,
(1 Seite) Isophonendarstellung, Aufpunkthöhe 10,8 m, Beurteilungspegel Tag (6 – 22 Uhr)
- Anlage 2.3: Straßenverkehrslärm innerhalb des Plangebiets,
(1 Seite) Isophonendarstellung, Aufpunkthöhe 10,8 m, Beurteilungspegel Nacht (22 – 6 Uhr)
- Anlage 2.4: Straßenverkehrslärm innerhalb des westlichen Bereichs des Plangebiets,
(1 Seite) Gebäudelärmkarte, höchster Pegel an der Fassade, Beurteilungspegel Tag (6 – 22
 Uhr)
- Anlage 2.5: Straßenverkehrslärm innerhalb des westlichen Bereichs des Plangebiets,
(1 Seite) Gebäudelärmkarte, höchster Pegel an der Fassade, Beurteilungspegel Nacht (22 – 6
 Uhr)
- Anlage 2.6: Straßenverkehrslärm innerhalb des östlichen Bereichs des Plangebiets,
(1 Seite) Gebäudelärmkarte, höchster Pegel an der Fassade, Beurteilungspegel Tag (6 – 22
 Uhr)
- Anlage 2.7: Straßenverkehrslärm innerhalb des östlichen Bereichs des Plangebiets,
(1 Seite) Gebäudelärmkarte, höchster Pegel an der Fassade, Beurteilungspegel Nacht (22 – 6
 Uhr)
- Anlage 2.8: Straßenverkehrslärm innerhalb des Plangebiets, Isophonendarstellung,
(1 Seite) Aufpunkthöhe 2 m, Tag (6 – 22 Uhr)
- Anlage 2.9: Planungskontur - Fluglärm, Flughafen Stuttgart (EDDS),
(1 Seite) Übersichtskarte Tag (6 – 22 Uhr)
- Anlage 2.10: Planungskontur - Fluglärm, Flughafen Stuttgart (EDDS),
(1 Seite) Übersichtskarte Nacht (22 – 6 Uhr)

- Anlage 3.1: Darstellung maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109 innerhalb des Plangebiets, Isophonendarstellung
(1 Seite)
- Anlage 3.2: Darstellung maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109 innerhalb des westlichen Bereichs des Plangebiets, Gebäudelärmkarte
(1 Seite)
- Anlage 3.3: Darstellung maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109 innerhalb des östlichen Bereichs des Plangebiets, Gebäudelärmkarte
(1 Seite)

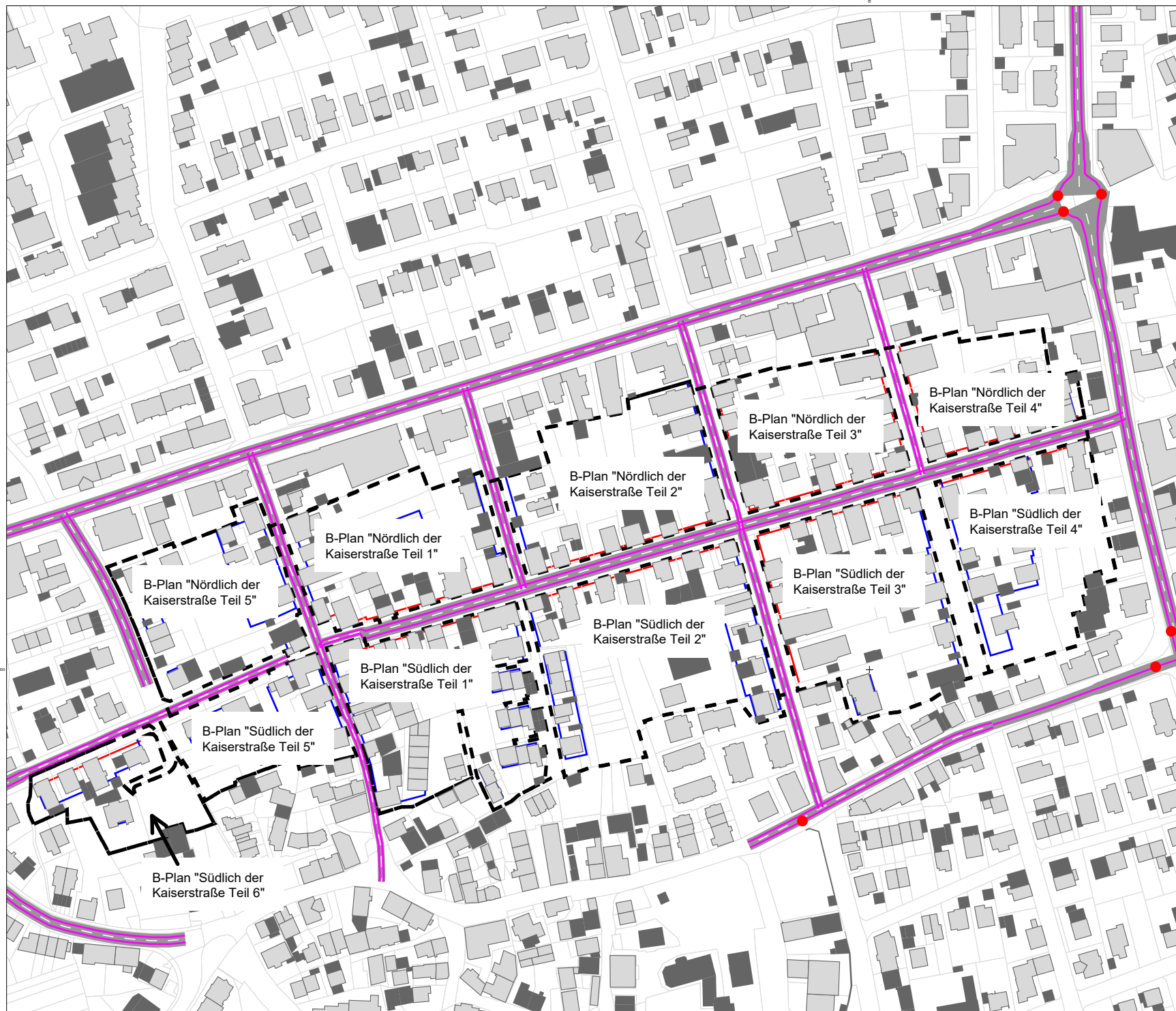
LITERATURVERZEICHNIS

-
- [1] DIN 18 005-1 "Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung", Ausgabe Juli 2023, inkl. "Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung", Ausgabe Juli 2023
 - [2] Planungskonturen – Fluglärm (Tag und Nacht) für den Flughafen Stuttgart (EDDS), Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI), Stand 20.12.2010, online verfügbar unter: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/fluglaerm>
 - [3] RLS-19: „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 2019, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (VkB), 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698)
 - [4] „16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)“ vom 12. Juni 1990; Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil I, Seiten 1036 ff, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I Nr. 61, S. 2269) in Kraft getreten am 1. Januar 2015
 - [5] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin, Berliner Leitfaden, Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021, Berlin, September 2021
 - [6] Fluglärmgesetz - Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm; Vom 30. März 1971 (BGBl. I 1971 S. 282, in der Neufassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007; BGBl. I 2007, Seite 2250
 - [7] Hinweise des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg über die Berücksichtigung des Fluglärmschutzes bei der Bauleitplanung im Bereich der Verkehrsflughafen des Landes Baden-Württemberg Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden, Friedrichshafen und des Verkehrslandesplatzes Mannheim“, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI), 21. Juli 2015
 - [8] Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über Technische Baubestimmungen (Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen – VwV TB) vom 12. Dezember 2022 – Az.: MLW21-26-11/2
 - [9] DIN 4109-1: 2018-01 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“
 - [10] DIN 4109-2: 2018-01 „Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen“
 - [11] VDI 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, Ausgabe August 1987

Bebauungspläne
„Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und
„Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“
in Ostfildern-Nellingen

Übersichtsplan

Darstellung des Plangebiets mitsamt der bestehenden
Gebäude und der Schallquellen Straßen



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr
- Fläche
- Baulinie
- Baugrenze
- Geltungsbereich B-Plan

Maßstab (A3) 1:2000
0 15 30 60 90 m

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M		pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	vPkw/vLkw		Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,6	0	0	0,0	63,7	56,1
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,9	64,6	57,0
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,1	0	0	0,0	63,7	56,1
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,6	0	0	0,3	64,2	56,6
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,3	0	0	0,0	63,7	56,1
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,1	0	0	0,5	64,2	56,6
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,8	0	0	0,3	64,0	56,4
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	0	0	0,0	63,7	56,1
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	0	0	1,1	64,9	57,3
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,2	63,9	56,3
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,7	64,4	56,8
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,1	0	0	0,5	64,2	56,6
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,8	0	0	0,1	63,9	56,3
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,3	0	0	0,0	63,7	56,1
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	0,1	63,8	56,2
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,0	0	0	0,2	64,0	56,4
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,1	0	0	0,9	64,6	57,0
Kaiserstraße	Rinnenbachstr. - Augustenstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,7	0	0	0,0	63,7	56,1
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,0	63,7	56,1
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,1	63,9	56,3
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,1	63,9	56,3
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,2	64,1	56,5
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,0	63,9	56,3
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,6	64,5	56,9
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,2	64,1	56,5
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,0	63,9	56,3
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,1	63,9	56,3
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,0	63,9	56,3
Augustenstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,4	64,2	56,6
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-0,2	0	0	0,0	63,7	56,1
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	1,4	65,2	57,6
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	1,1	64,8	57,2
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,2	0	0	0,0	63,9	56,3
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,2	0	0	0,2	64,2	56,6

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M		pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	vPkw/vLkw		Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,2	0	0	1,4	65,3	57,7
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,2	0	0	1,3	65,2	57,6
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-1,1	0	0	0,5	64,2	56,6
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-1,1	0	0	0,0	63,7	56,1
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-1,1	0	0	0,5	64,2	56,6
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	0	0	0,2	64,0	56,4
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	0	0	0,7	64,4	56,8
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	0	0	1,5	65,2	57,6
Riegelstraße	Hindenburgstr. - Riegelstr. 21	600	34,5	6,0	1,4	1,9	1,4	1,9	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	0	0	0,2	64,0	56,4
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,8	0	0	0,2	63,5	55,9
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-2,8	0	0	0,4	63,6	56,0
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,2	0	0	0,0	63,3	55,7
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,2	0	0	0,2	63,5	55,9
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,2	0	0	1,6	64,9	57,3
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,2	0	0	0,1	63,4	55,8
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,3	63,6	56,0
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,0	63,3	55,7
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,8	64,1	56,5
Riegelstraße	Riegelstr. 21 - Kaiserstraße	500	28,8	5,0	1,7	2,3	1,7	2,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,5	0	0	0,0	63,3	55,7
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,0	0	0	0,0	68,2	60,6
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,0	0	0	1,6	69,8	62,2
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,3	0	0	0,0	68,2	60,6
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,3	0	0	0,6	68,8	61,2
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,8	0	0	0,0	68,0	60,4
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,8	0	0	1,6	69,6	62,0
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,8	0	0	0,9	68,9	61,3
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,8	0	0	0,3	68,3	60,7
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,8	0	0	0,2	68,3	60,7
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,8	0	0	0,0	68,1	60,5
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,8	0	0	0,2	68,4	60,8
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-3,7	0	0	0,0	68,0	60,4
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,5	0	0	0,2	68,4	60,9
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,9	0	0	0,2	68,5	60,9
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,9	0	0	0,4	68,6	61,0

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M		pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	vPkw/vLkw		Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,9	0	0	1,5	69,8	62,2
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,9	0	0	0,0	68,3	60,7
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,8	0	0	1,1	69,3	61,7
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,8	0	0	1,2	69,3	61,7
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-4,8	0	0	1,6	69,7	62,1
Riegelstraße	Kaiserstraße - Wilhelmstraße	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	7	7	Asphaltbetone <= AC11	-5,8	0	0	0,0	68,3	60,7
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	95	95	0,0	75,7	68,1
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	91	91	0,5	76,2	68,6
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	89	89	0,9	76,8	69,2
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	81	81	0,1	76,1	68,5
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	76	76	1,4	77,6	70,0
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	65	65	0,0	76,4	68,8
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	60	60	0,1	76,6	69,0
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,9	58	58	0,0	76,6	69,0
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,5	47	47	0,7	77,6	70,0
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,5	39	39	0,0	77,0	69,4
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,5	37	37	0,5	77,6	70,0
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,2	31	31	0,3	77,5	69,9
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,2	29	29	0,7	78,0	70,4
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,2	25	25	0,1	77,5	69,9
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,2	22	22	0,5	78,1	70,5
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,2	17	17	0,3	77,9	70,3
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,2	15	15	0,2	77,9	70,3
Wilhelmstraße	Neuffenstr. - Denkendorfer Str.	4200	241,5	42,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,2	12	12	0,0	77,7	70,1
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,0	0	0	0,0	65,8	58,2
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,0	0	0	0,3	66,1	58,5
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	1,6	67,4	59,8
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	1,5	67,3	59,8
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	0,7	66,5	58,9
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	0,3	66,2	58,6
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	0,7	66,5	58,9
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,5	0	0	0,0	65,8	58,2
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,5	0	0	0,0	65,9	58,3
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,5	0	0	0,0	65,8	58,2

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M	M	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	vPkw/vLkw	vPkw/vLkw	Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Tag %	Nacht %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,9	0	0	0,4	66,2	58,6
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,9	0	0	0,5	66,4	58,8
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,9	0	0	0,0	65,8	58,2
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,6	0	0	0,5	66,3	58,7
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,6	0	0	0,0	65,8	58,2
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,6	0	0	0,3	66,1	58,5
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,4	0	0	0,2	66,1	58,5
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,4	0	0	0,6	66,4	58,8
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,4	0	0	0,1	66,0	58,4
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,4	0	0	0,1	65,9	58,3
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,4	0	0	0,3	66,1	58,5
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	1,4	67,2	59,6
Moltkestraße	Hindenburgstr. - Kaiserstraße	1000	57,5	10,0	1,3	1,7	1,3	1,7	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	0	0	0,0	65,8	58,2
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,0	0	0	0,0	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,0	0	0	1,1	69,0	61,4
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,0	0	0	1,6	69,4	61,8
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	0,6	68,4	60,8
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	0,2	68,0	60,4
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	0,8	68,7	61,1
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,6	68,5	60,9
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,2	68,1	60,5
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,0	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,4	68,3	60,7
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,4	0	0	0,3	68,2	60,6
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,4	0	0	1,6	69,5	61,9
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,4	0	0	1,6	69,4	61,8
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,4	0	0	0,0	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,2	0	0	0,3	68,2	60,6
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,2	0	0	0,2	68,1	60,5
Otto-Schuster-Straße	Hindenburgst.-O.-Schuster-S.34	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,2	0	0	1,4	69,3	61,7
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,4	0	0	1,4	68,6	61,0
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,4	0	0	0,0	67,2	59,6
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,4	0	0	1,2	68,4	60,8
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	0,2	67,4	59,8

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M		pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	vPkw/vLkw		Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,8	0	0	1,4	68,6	61,0
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	1,6	68,8	61,2
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,6	0	0	0,0	67,2	59,6
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	1,6	68,8	61,2
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	1,3	68,5	60,9
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	1,1	68,4	60,8
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.34 -Kaiserstr.	1400	80,5	14,0	1,2	1,6	1,2	1,6	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,0	67,2	59,6
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,1	0	0	0,0	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,8	0	0	0,5	68,4	60,8
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	0,3	68,2	60,6
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	1,3	69,2	61,6
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	1,4	69,3	61,7
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	0,4	68,3	60,7
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	0,0	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	1,0	68,8	61,2
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	1,5	69,4	61,8
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,8	0	0	0,0	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	0,1	68,0	60,4
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	0,0	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	1,2	69,0	61,4
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	0,3	68,2	60,6
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	0,2	68,1	60,5
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	0,1	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	Kaiserstr.- O.-Schuster-Str.24	1700	97,8	17,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	0	0	0,6	68,5	60,9
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,2	0	0	0,6	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,2	0	0	0,0	67,3	59,7
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,1	0	0	0,0	67,2	59,6
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,1	0	0	0,2	67,4	59,8
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,1	0	0	0,7	67,9	60,3
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	0	0	0,3	67,5	59,9
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	0	0	0,2	67,4	59,8
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,0	0	0	1,0	68,2	60,6
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,5	0	0	0,0	67,2	59,6
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,5	0	0	0,3	67,5	59,9

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M	M	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	vPkw/vLkw	vPkw/vLkw	Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Tag %	Nacht %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Otto-Schuster-Straße	O.-Schuster-Str.24-Wilhelmstr.	1500	86,3	15,0	0,9	1,1	0,9	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,5	0	0	0,0	67,2	59,6
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	0	0	1,0	81,3	71,0
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	0	0	0,4	80,8	70,4
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	119	119	0,3	80,7	70,3
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	117	117	0,0	80,4	70,0
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	115	115	0,1	80,5	70,2
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	113	113	0,3	80,7	70,4
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	110	110	0,7	81,3	70,9
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	102	102	0,4	81,0	70,7
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	99	99	0,0	80,7	70,4
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	96	96	0,8	81,5	71,2
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	88	88	0,0	80,9	70,6
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	82	82	0,3	81,3	70,9
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	80	80	0,1	81,1	70,8
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	75	75	0,7	81,8	71,5
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	71	71	0,0	81,1	70,8
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	67	67	0,2	81,4	71,0
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	65	65	0,2	81,4	71,1
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	62	62	0,0	81,3	71,0
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	58	58	0,9	82,3	71,9
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	54	54	0,0	81,4	71,1
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,2	52	52	0,2	81,7	71,4
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,8	46	46	0,0	81,6	71,2
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,8	42	42	0,2	81,8	71,5
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,5	40	40	0,8	82,5	72,2
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	25	25	0,0	81,9	71,6
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,1	23	23	0,9	82,8	72,5
Esslinger Straße	Esslinger S. 37-Hindenburgstr.	13300	764,8	133,0	1,3	2,1	2,1	2,5	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,7	22	22	0,0	82,0	71,7
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,0	0	0	0,0	82,9	72,4
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	34	34	0,5	82,8	72,4
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	41	41	0,1	82,3	71,8
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,3	47	47	1,1	83,2	72,8
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,5	61	61	1,0	82,9	72,4
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,5	66	66	0,0	81,7	71,3

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	vPkw/vLkw	vPkw/vLkw	Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
					Tag %	Tag %	Nacht %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,5	74	74	0,2	81,8	71,4
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	76	76	0,8	82,3	71,9
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	84	84	0,3	81,7	71,3
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	88	88	0,5	81,9	71,5
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	91	91	0,2	81,5	71,1
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,8	97	97	0,5	81,7	71,3
Esslinger Straße	Hindenburgstr-Kaiserstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,8	100	100	0,0	81,1	70,7
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,1	0	0	0,0	80,8	70,4
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	1,4	82,2	71,8
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	0,8	81,6	71,2
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,9	0	0	0,5	81,3	70,9
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	0	0	0,2	81,0	70,6
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	0	0	0,0	80,8	70,4
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	0	0	0,4	81,2	70,8
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,6	0	0	1,1	81,9	71,5
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,5	0	0	0,3	81,1	70,7
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,5	0	0	0,1	80,9	70,5
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,5	0	0	1,1	81,9	71,5
Esslinger Straße	Kaiserstraße-Berkheimer Straße	15300	879,8	153,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,5	0	0	0,0	80,8	70,4
Denkendorfer Straße	Berkheimer Str.- Wilhelmstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,0	80,9	70,4
Denkendorfer Straße	Berkheimer Str.- Wilhelmstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	1,2	82,1	71,7
Denkendorfer Straße	Berkheimer Str.- Wilhelmstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	1,0	81,9	71,5
Denkendorfer Straße	Berkheimer Str.- Wilhelmstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,0	80,9	70,4
Denkendorfer Straße	Berkheimer Str.- Wilhelmstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,5	81,4	70,9
Denkendorfer Straße	Berkheimer Str.- Wilhelmstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,5	81,3	70,9
Denkendorfer Straße	Berkheimer Str.- Wilhelmstraße	15500	891,3	155,0	1,1	1,8	1,8	2,2	50	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,0	80,9	70,4
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,0	0	0	0,0	78,5	70,9
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,0	0	0	0,1	78,7	71,1
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,0	0	0	0,0	78,5	70,9
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,0	0	0	1,1	79,6	72,0
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,1	0	0	0,0	78,5	70,9
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,1	0	0	0,1	78,6	71,0
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,1	0	0	0,1	78,6	71,0
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-4,1	0	0	0,0	78,5	70,9

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M		pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	vPkw/vLkw		Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-3,2	0	0	1,0	79,5	71,9
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-8,4	0	0	0,0	79,4	71,8
Rinnenbachstraße	Kaiserstraße - Neuhauser Str.	9100	523,3	91,0	0,8	1,1	0,8	1,1	50	50	Asphaltbetone <= AC11	-2,5	0	0	0,0	78,4	70,8
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,0	75,2	67,6
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,5	0	0	0,6	75,8	68,2
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	0,0	75,2	67,6
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	0,2	75,4	67,8
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	0,0	75,2	67,6
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,1	0	0	1,6	76,8	69,2
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	2,1	0	0	0,0	75,2	67,6
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,4	75,6	68,0
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,1	75,4	67,8
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,6	75,8	68,2
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,5	75,7	68,1
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,2	75,5	67,9
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,0	75,2	67,6
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	0,3	75,6	68,0
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,3	0	0	1,6	76,8	69,2
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,4	0	0	0,0	75,2	67,6
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,4	0	0	1,4	76,6	69,0
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	1,4	0	0	0,0	75,2	67,6
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,6	0	0	0,2	75,5	67,9
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,6	0	0	0,4	75,6	68,0
Wilhelmstraße	Klosterhof - Neuffenstraße	4400	253,0	44,0	0,9	1,2	0,9	1,2	50	50	Asphaltbetone <= AC11	0,6	0	0	0,0	75,2	67,6
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,7	0	0	0,0	64,7	57,1
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	1,6	66,3	58,7
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,2	64,9	57,3
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,0	0	0	0,4	65,0	57,4
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,0	0	0	1,3	66,0	58,4
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,3	0	0	1,0	65,7	58,1
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,3	0	0	0,0	64,7	57,1
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,3	0	0	1,6	66,3	58,7
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,1	0	0	0,1	64,8	57,2
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,1	0	0	0,0	64,7	57,1

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M		pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	vPkw/vLkw		Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,3	65,0	57,4
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	1,3	66,0	58,4
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	0,3	65,0	57,4
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,3	0	0	0,5	65,1	57,5
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,4	0	0	0,7	65,3	57,7
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	0,4	0	0	1,6	66,2	58,6
Bismarckstraße	Hindenburgstr. - Kaiserstr.	800	46,0	8,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-2,0	0	0	0,0	64,7	57,1
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-0,3	0	0	0,0	68,6	61,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,7	0	0	1,2	69,9	62,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,7	0	0	0,2	68,9	61,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	3,1	0	0	0,0	68,7	61,1
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	0,5	69,2	61,6
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	1,1	69,7	62,1
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,5	0	0	0,2	68,9	61,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,5	0	0	0,1	68,8	61,2
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,5	0	0	0,3	68,9	61,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,5	0	0	0,2	68,9	61,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,2	0	0	1,4	70,1	62,5
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,2	0	0	0,0	68,7	61,1
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	0,3	69,0	61,4
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	1,2	69,9	62,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	0,3	69,0	61,4
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	0,8	69,4	61,8
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	0,2	68,9	61,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	0,5	69,1	61,5
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	1,4	70,1	62,5
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2000	115,0	20,0	1,1	1,4	1,1	1,4	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,9	0	0	0,0	68,6	61,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,0	69,6	62,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,2	69,7	62,1
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	1,0	70,5	63,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,2	69,8	62,2
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	1,4	71,0	63,4
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,0	69,6	62,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,1	69,7	62,1

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	vPkw/vLkw	vPkw/vLkw	Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
					Tag %	Tag %	Nacht %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,0	69,6	62,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,1	69,6	62,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,3	69,9	62,3
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,0	69,6	62,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,7	70,3	62,7
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,0	69,6	62,0
Kaiserstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	2600	149,5	26,0	0,8	1,1	0,8	1,1	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,5	0	0	0,0	69,6	62,0
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,2	70,6	63,0
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,6	70,9	63,3
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,2	70,5	62,9
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,3	70,7	63,1
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,6	70,9	63,4
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,3	70,7	63,1
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	1,4	71,7	64,1
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,2	70,6	63,0
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,0	70,3	62,7
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,3	70,6	63,0
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,2	70,5	62,9
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,3	70,7	63,1
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,7	71,1	63,5
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	1,6	71,9	64,3
Kaiserstraße	Kaiserstr. 28-O.-Schuster-Str.	3000	172,5	30,0	1,0	1,3	1,0	1,3	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	0,0	70,3	62,7
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,0	0	0	0,0	68,8	61,2
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,0	0	0	0,5	69,3	61,7
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,1	68,9	61,3
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,1	68,9	61,3
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,7	69,5	61,9
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,4	69,2	61,6
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,2	69,0	61,4
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,0	68,8	61,2
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,3	69,2	61,6
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	1,5	70,3	62,7
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,4	0	0	0,2	69,0	61,4
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,6	0	0	0,0	68,8	61,2

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M		pLkw1 Tag %	pLkw2 Tag %	pLkw1 Nacht %	pLkw2 Nacht %	vPkw/vLkw		Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h					Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,6	0	0	0,7	69,6	62,0
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,6	0	0	0,1	68,9	61,3
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,6	0	0	1,6	70,4	62,8
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,6	0	0	0,1	69,0	61,4
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,6	0	0	0,8	69,6	62,0
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	1,3	70,1	62,5
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,5	69,3	61,7
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,4	69,2	61,6
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,1	68,9	61,3
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	1,6	70,4	62,8
Kaiserstraße	O.-Schuster-Str.- Bismarckstr.	2200	126,5	22,0	0,8	1,0	0,8	1,0	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,1	0	0	0,0	68,8	61,2
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,5	0	0	0,0	70,0	62,4
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	1,0	70,9	63,3
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,3	70,3	62,7
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,1	70,1	62,5
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,2	70,2	62,6
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,0	70,0	62,4
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,7	70,7	63,1
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,2	0	0	0,5	70,4	62,9
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	0,7	70,7	63,1
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	0,2	70,1	62,5
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	0,3	70,3	62,7
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	0,5	70,4	62,8
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,7	0	0	1,4	71,4	63,8
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,1	0	0	0,0	70,0	62,4
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,1	0	0	0,3	70,3	62,7
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,4	0	0	0,0	70,0	62,4
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,1	0	0	1,4	71,3	63,7
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,2	0	0	0,1	70,1	62,5
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	2,2	0	0	0,2	70,2	62,6
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	1,6	0	0	1,4	71,3	63,8
Kaiserstraße	Bismarckstr.- Esslinger Str.	2800	161,0	28,0	0,9	1,2	0,9	1,2	30	30	Asphaltbetone <= AC11	-1,2	0	0	0,0	70,0	62,4
Hindenburgerstraße	Hindenburgerstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,3	0	0	0,7	81,2	74,0
Hindenburgerstraße	Hindenburgerstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-3,2	0	0	0,0	80,5	73,3

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M	M	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	vPkw/vLkw	vPkw/vLkw	Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Tag %	Nacht %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,1	0	0	0,2	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,5	0	0	0,4	80,8	73,6
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,6	0	0	0,2	80,6	73,4
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,7	0	0	0,1	80,5	73,3
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,6	0	0	0,4	80,8	73,5
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,5	0	0	0,7	81,1	73,8
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,3	0	0	0,3	80,8	73,5
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,3	0	0	0,2	80,6	73,4
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-2,2	0	0	0,0	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,6	0	0	0,1	80,5	73,3
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-1,5	0	0	0,6	81,0	73,7
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,9	0	0	0,7	81,1	73,9
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,3	0	0	0,0	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.61- Augustenstr.	14300	822,3	143,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,7	0	0	0,0	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,7	0	0	0,0	80,5	73,2
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,1	0	0	0,0	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,5	0	0	1,0	81,4	74,2
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,0	0	0	1,3	81,7	74,5
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,4	0	0	1,1	81,5	74,2
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,4	0	0	0,8	81,3	74,0
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,6	81,1	73,8
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,3	80,7	73,5
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,2	0	0	0,4	80,8	73,6
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,7	81,1	73,9
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,2	0	0	0,4	80,9	73,6
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,2	80,6	73,4
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,0	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,0	0	0	0,9	81,3	74,1
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,0	0	0	0,6	81,1	73,8
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,7	0	0	0,8	81,3	74,0
Hindenburgstraße	Augustenstr. - Riegelstraße	14400	828,0	144,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,0	0	0	0,0	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,0	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,2	80,8	73,5
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,9	0	0	1,0	81,5	74,2

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M	M	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	vPkw/vLkw	vPkw/vLkw	Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
			Tag Kfz/h	Nacht Kfz/h	Tag %	Tag %	Nacht %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,3	0	0	0,0	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,4	0	0	0,5	81,0	73,7
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,2	0	0	0,0	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,6	81,1	73,9
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,2	80,7	73,5
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,1	0	0	0,8	81,4	74,1
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,6	0	0	0,2	80,7	73,5
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,0	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,1	80,7	73,4
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,5	81,1	73,8
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,2	80,7	73,5
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,2	80,7	73,5
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,2	0	0	0,3	80,9	73,6
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,5	0	0	0,7	81,2	74,0
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,4	0	0	0,1	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,3	0	0	0,3	80,9	73,6
Hindenburgstraße	Riegelstraße - Moltkestraße	14800	851,0	148,0	1,7	2,9	2,9	3,4	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,3	0	0	0,0	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,0	80,3	73,0
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,9	0	0	0,6	80,9	73,6
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,5	0	0	0,1	80,4	73,1
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,7	0	0	0,3	80,6	73,3
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,0	0	0	0,5	80,7	73,5
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,5	0	0	0,1	80,4	73,1
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,0	0	0	0,1	80,4	73,1
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,7	0	0	0,2	80,5	73,3
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,5	0	0	0,7	81,0	73,7
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,2	80,5	73,3
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,5	0	0	0,0	80,3	73,0
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	-0,8	0	0	0,7	81,0	73,8
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,3	0	0	0,1	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,6	0	0	0,0	80,3	73,0
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,5	0	0	0,5	80,8	73,5
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,4	0	0	0,5	80,8	73,6
Hindenburgstraße	Moltkestr. - Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,4	0	0	0,8	81,1	73,8

Projekt Nr. 15802

Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Straße	Abschnitts- name	DTV Kfz/24h	M Tag Kfz/h	M Nacht Kfz/h	pLkw1	pLkw2	pLkw1	pLkw2	vPkw/vLkw	vPkw/vLkw	Straßen- oberfläche	Steigung %	Dist.KT(x)		D Refl dB(A)	L'w	
					Tag %	Tag %	Nacht %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h			Tag m	Nacht m		Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Hindenburgstraße	Moltkestr.- Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,6	0	0	0,4	80,7	73,4
Hindenburgstraße	Moltkestr.- Otto-Schuster-Str.	13900	799,3	139,0	1,7	2,9	2,9	3,5	30	30	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,6	0	0	0,0	80,3	73,0
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,0	0	0	0,0	78,8	71,5
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,8	0	0	0,9	79,7	72,5
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,7	0	0	0,3	79,1	71,8
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	6,0	0	0	0,2	79,5	72,3
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,9	0	0	0,4	79,1	71,9
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,6	0	0	0,2	79,0	71,8
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,3	0	0	0,1	78,8	71,6
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,5	0	0	0,9	79,8	72,5
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,7	0	0	0,4	79,3	72,0
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0	0	0,1	78,9	71,6
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0	0	0,0	78,8	71,5
Hindenburgstraße	O.-Schuster-S.-Hindenburgstr14	9800	563,5	98,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,2	0	0	0,5	79,2	72,0
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.14 -Bismarckstr.	9900	569,3	99,0	1,8	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,4	0	0	0,5	79,3	72,1
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.14 -Bismarckstr.	9900	569,3	99,0	1,8	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	4,1	0	0	0,9	80,0	72,7
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.14 -Bismarckstr.	9900	569,3	99,0	1,8	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,3	0	0	1,6	80,4	73,2
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.14 -Bismarckstr.	9900	569,3	99,0	1,8	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,0	0	0	1,5	80,5	73,2
Hindenburgstraße	Hindenburgstr.14 -Bismarckstr.	9900	569,3	99,0	1,8	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	3,0	119	119	0,0	79,0	71,7
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,0	114	114	0,0	79,1	71,8
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,9	99	99	0,1	79,4	72,1
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,4	90	90	0,4	79,9	72,7
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	1,3	77	77	0,6	80,2	72,9
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,0	71	71	0,0	79,7	72,5
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,0	65	65	0,2	80,0	72,8
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,8	62	62	0,9	80,9	73,7
Hindenburgstraße	Bismarckstr. - Mutzenreisstr.	10000	575,0	100,0	1,7	2,9	2,9	3,5	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	0,5	54	54	0,0	80,0	72,7
Hindenburgstraße	Mutzenreisstr.- Esslinger Str.	11500	661,3	115,0	1,7	2,8	2,8	3,4	20	20	Nicht geriffelter Gussasphalt	2,1	36	36	0,0	80,9	73,7

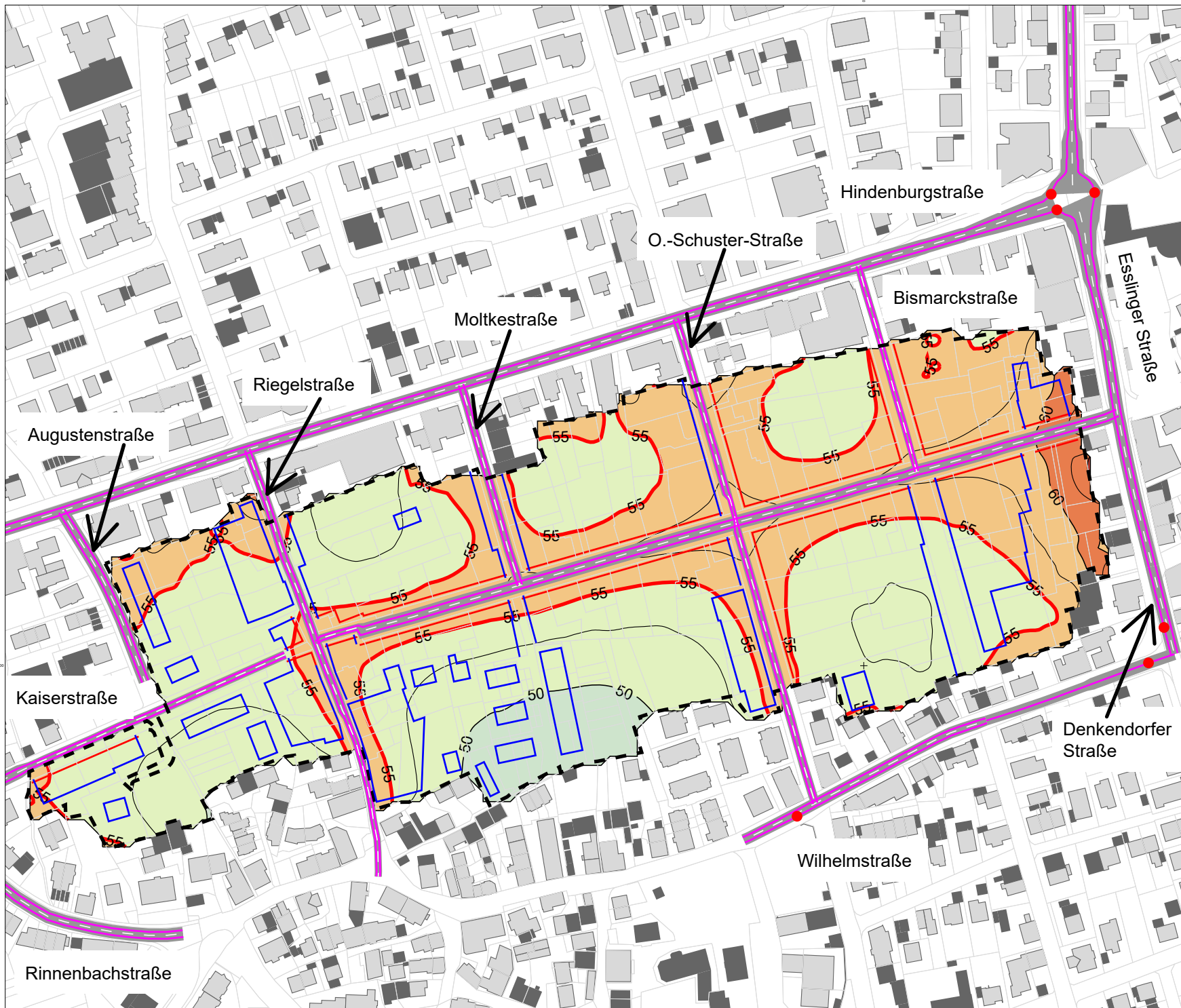
Bebauungspläne "Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5" und "Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6" in Ostfildern-Nellingen

Emissionsberechnung Straße - Verkehr auf bestehenden Straßen

Legende

Straße		Straßenname
Abschnitts- name		
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
M Tag	Kfz/h	durschnittliche stündliche Verkehrsstärke Tag
M Nacht	Kfz/h	durschnittliche stündliche Verkehrsstärke Nacht
pLkw1 Tag	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Tag	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
pLkw1 Nacht	%	Prozent Lkw1 im Zeitbereich
pLkw2 Nacht	%	Prozent Lkw2 im Zeitbereich
vPkw/vLkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw Tag
vPkw/vLkw Nacht	km/h	-
Straßen- oberfläche		
Steigung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
Dist.KT(x) Tag	m	Abstand zu Schnitt mit Straßenemissionslinie
Dist.KT(x) Nacht	m	Abstand zu Schnitt mit Straßenemissionslinie
D Refl	dB(A)	Zuschlag für Mehrfachreflexionen
L'w Tag	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich
L'w Nacht	dB(A)	Schallleistungspegel / Meter im Zeitbereich

Projekt Nr. 15802



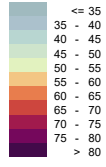
Bebauungspläne
„Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und
„Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“
in Ostfildern-Nellingen

Verkehrslärm im Plangebiet
Straße

Isophonenkarte
Aufpunkthöhe 10,8 m
Beurteilungspegel Tag

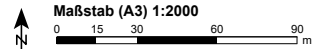
Rechenlauf: 2

Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)



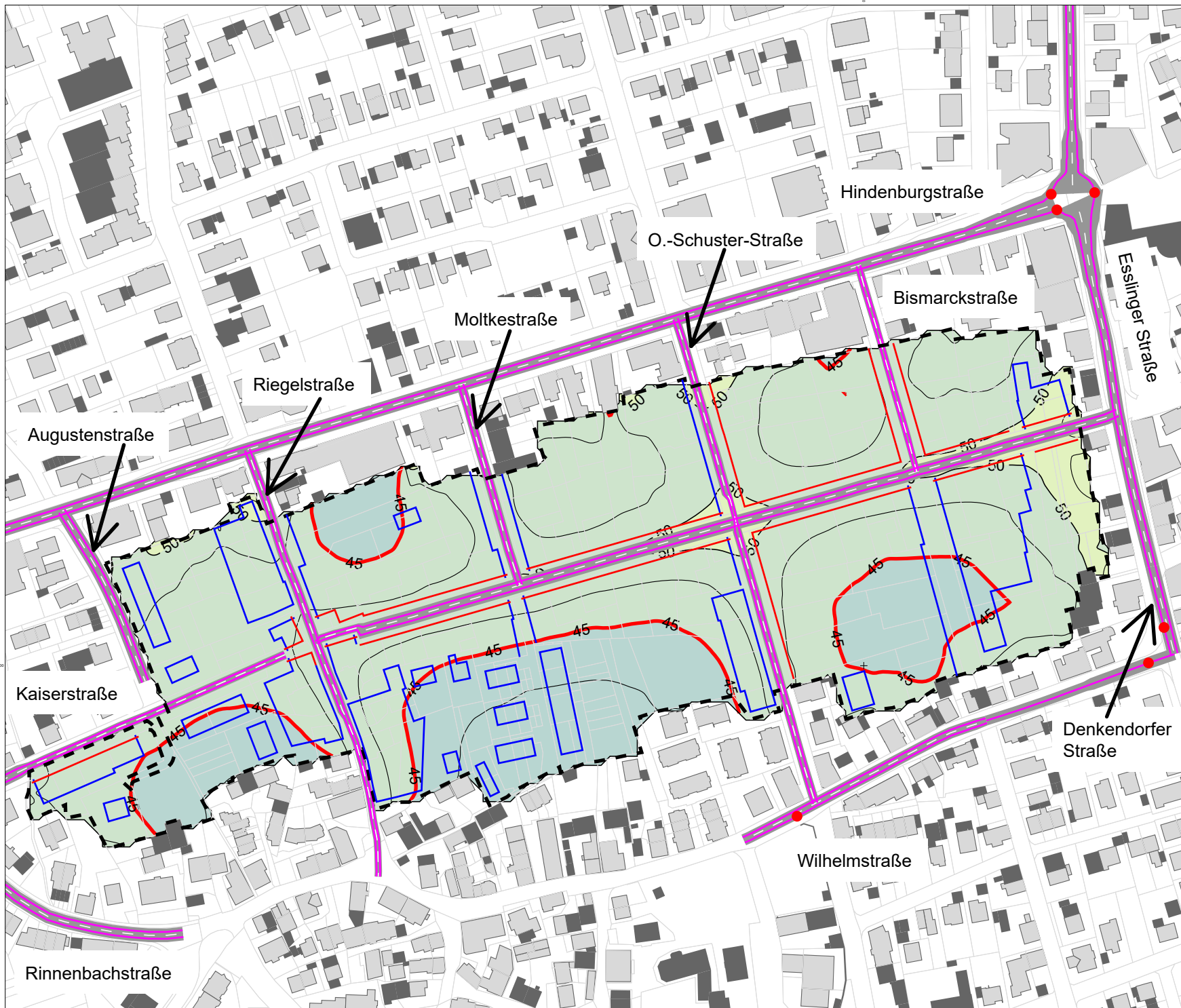
Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr
- Fläche
- Baulinie
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure • Bauphysik
Brückenstraße 9 • 71354 Winnenden

Bericht: 15802-01
Anlage 2.2



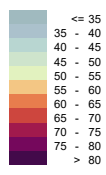
Bebauungspläne
„Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und
„Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“
in Ostfildern-Nellingen

Verkehrslärm im Plangebiet
Straße

Isophonenkarte
Aufpunkthöhe 10,8 m
Beurteilungspegel Nacht

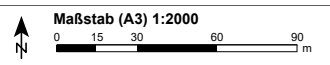
Rechenlauf: 2

Beurteilungspegel
LrN
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr
- Fläche
- Baulinie
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure • Bauphysik
Brückenstraße 9 • 71354 Winnenden

Bericht: 15802-01
Anlage 2.3



Verkehrslärm im Plangebiet
Straße

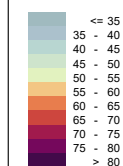
Bereich West

Gebäudelärmkarte
 Angezeigtes Stockwerk: Höchster Pegel
 Beurteilungspegel Nacht

Rechenlauf: 6

Beurteilungspegel

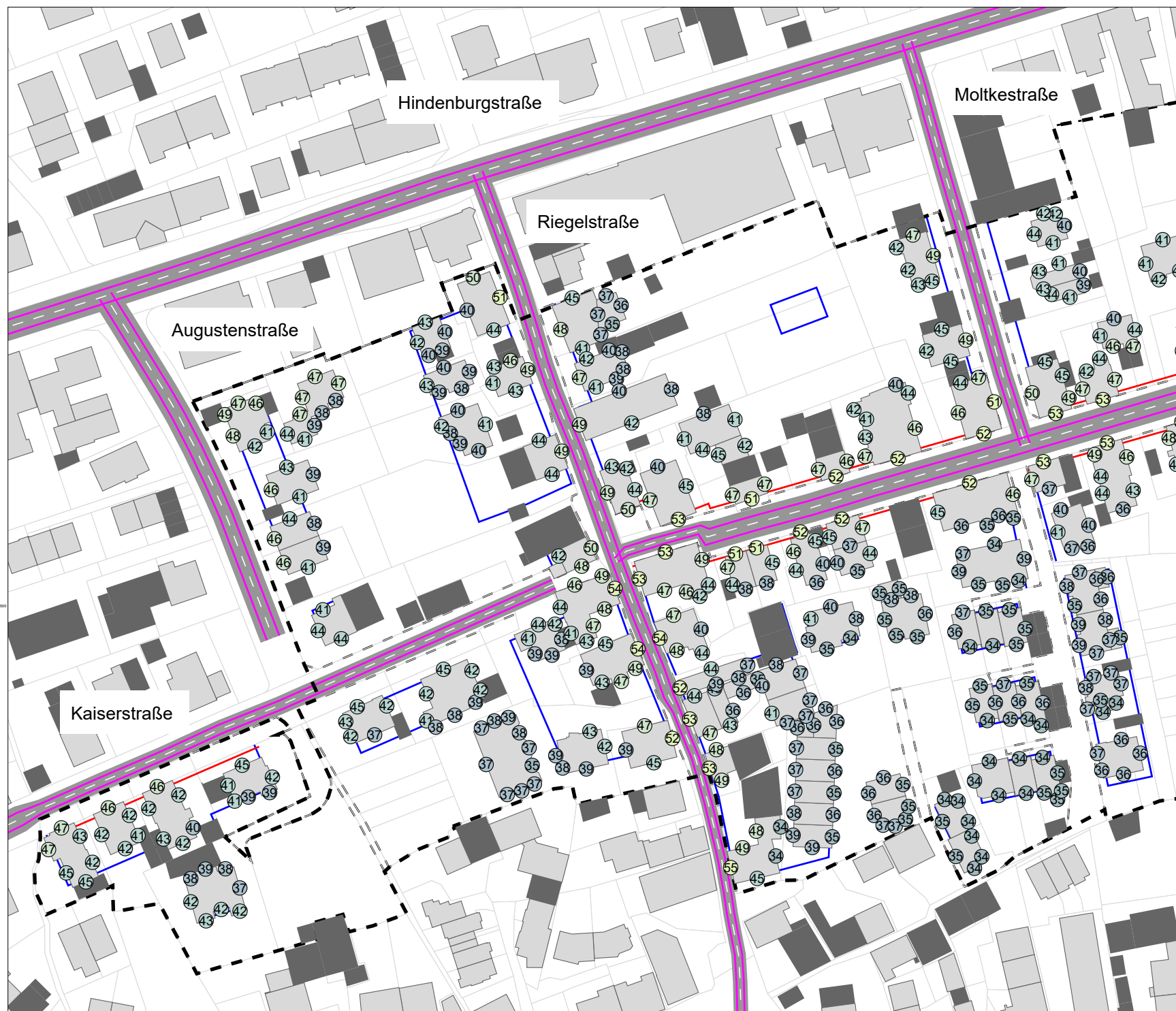
LrN
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr
- Fläche
- Baulinie
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet

Maßstab (A3) 1:1000
 0 5 10 20 30 m









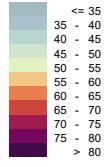
Bebauungspläne
„Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und
„Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“
in Ostfildern-Nellingen

Verkehrslärm im Plangebiet
Straße

Isophonenkarte
Aufpunkthöhe 2 m
Beurteilungspegel Tag

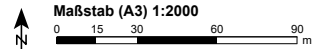
Rechenlauf: 3

Beurteilungspegel
LrT
in dB(A)



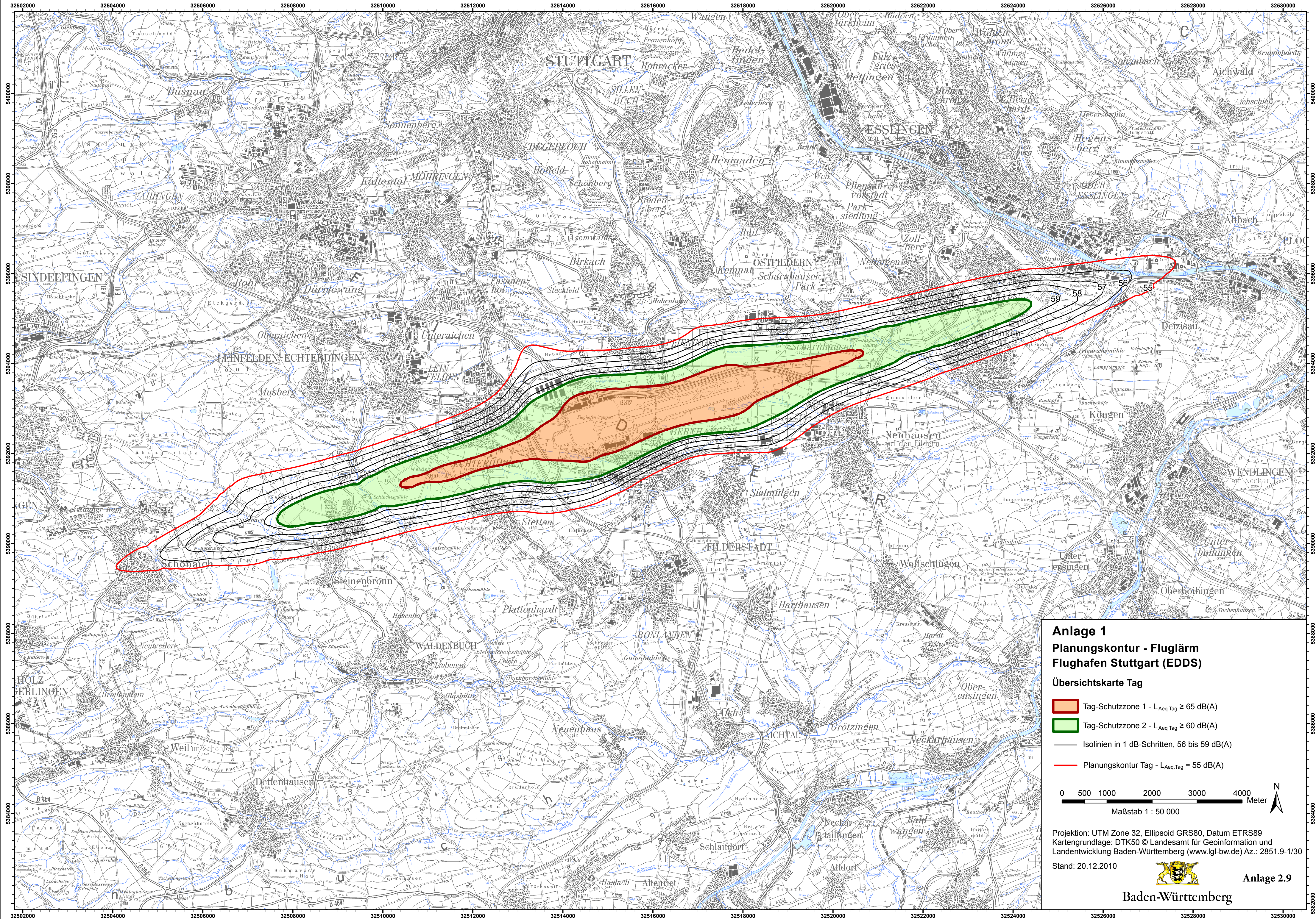
Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Straße
- Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr
- Fläche
- Baulinie
- Baugrenze
- Untersuchungsgebiet



KURZUNDFISCHER
Beratende Ingenieure • Bauphysik
Brückenstraße 9 • 71354 Winnenden

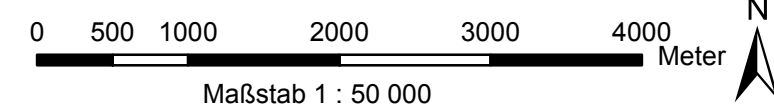
Bericht: 15802-01
Anlage 2.8



Anlage 1
Planungskontur - Fluglärm
Flughafen Stuttgart (EDDS)

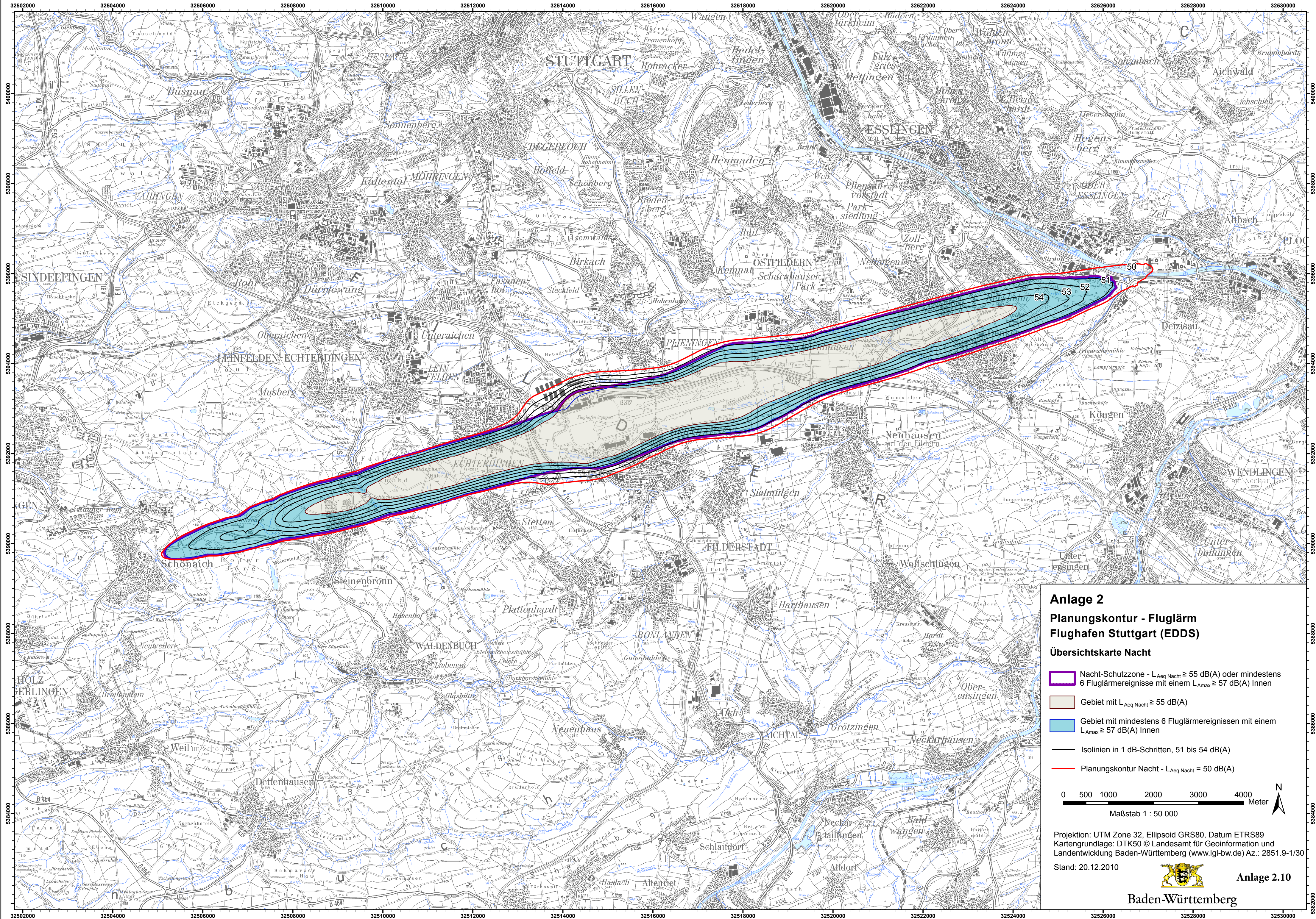
Übersichtskarte Tag

-  Tag-Schutzzone 1 - $L_{Aeq,Tag} \geq 65 \text{ dB(A)}$
-  Tag-Schutzzone 2 - $L_{Aeq,Tag} \geq 60 \text{ dB(A)}$
-  Isolinen in 1 dB-Schritten, 56 bis 59 dB(A)
-  Planungskontur Tag - $L_{Aeq,Tag} = 55 \text{ dB(A)}$



Projektion: UTM Zone 32, Ellipsoid GRS80, Datum ETRS89
Kartengrundlage: DTK50 © Landesamt für Geoinformation und
Landentwicklung Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de) Az.: 2851.9-1/30
Stand: 20.12.2010





Anlage 2

Planungskontur - Fluglärm

Flughafen Stuttgart (EDDS)

Übersichtskarte Nacht

Nacht-Schutzzone - $L_{Aeq,Nacht} \geq 55 \text{ dB(A)}$ oder mindestens 6 Fluglärmereignisse mit einem $L_{Amax} \geq 57 \text{ dB(A)}$ Innen

Gebiet mit $L_{Aeq,Nacht} \geq 55 \text{ dB(A)}$

Gebiet mit mindestens 6 Fluglärmereignissen mit einem $L_{Amax} \geq 57 \text{ dB(A)}$ Innen

Isolinien in 1 dB-Schritten, 51 bis 54 dB(A)

Planungskontur Nacht - $L_{Aeq,Nacht} = 50 \text{ dB(A)}$

05001000200030004000

Meter

Maßstab 1 : 50 000

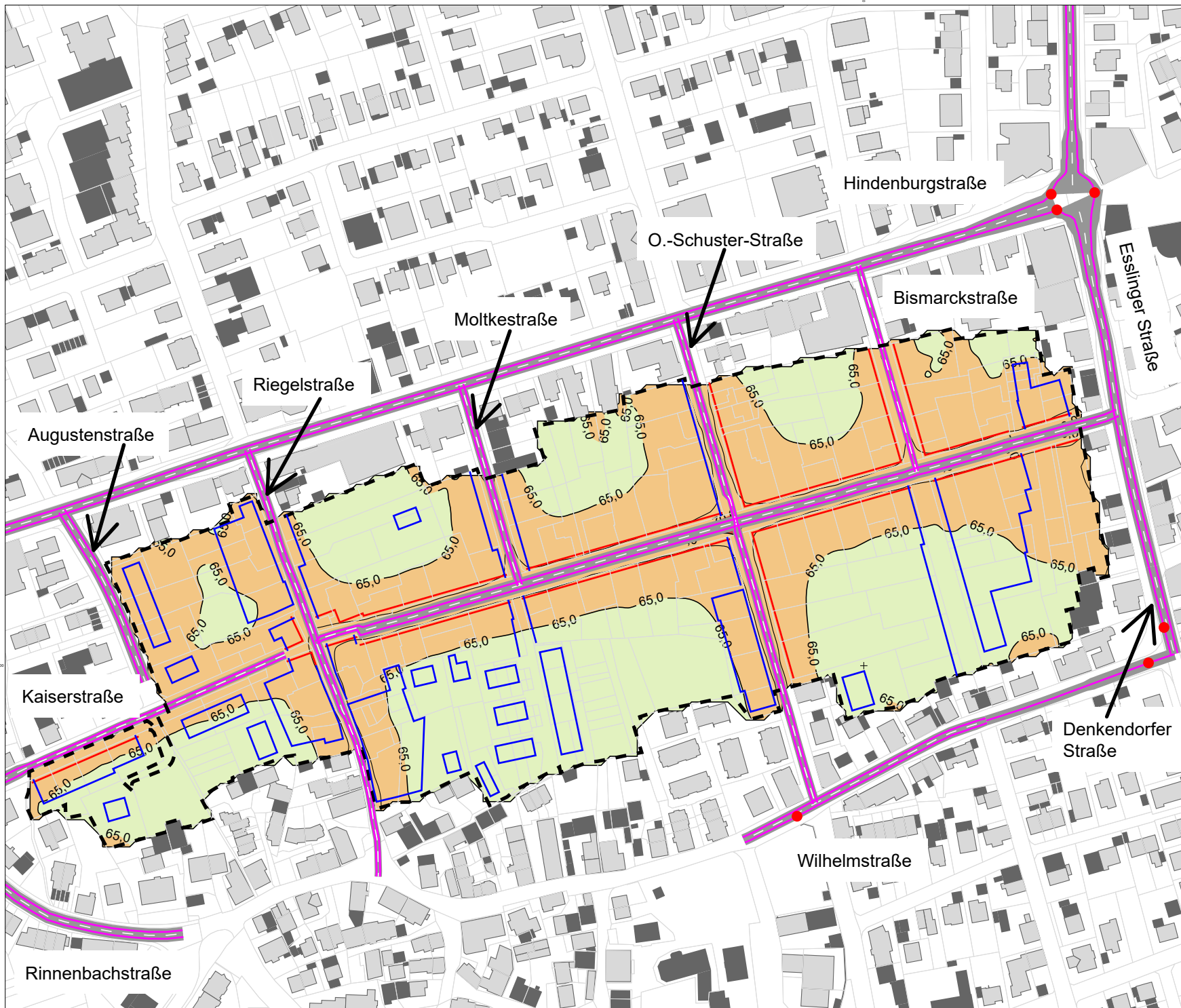
Projektion: UTM Zone 32, Ellipsoid GRS80, Datum ETRS89

Kartengrundlage: DTK50 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de) Az.: 2851.9-1/30

Stand: 20.12.2010

Anlage 2.10

Baden-Württemberg



Bebauungspläne
„Nördlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 5“ und
„Südlich der Kaiserstraße, Teil 1 – 6“
in Ostfildern-Nellingen

Maßgeblicher Außenlärmpegel
nach DIN 4109 (Überlagerung Verkehrs-,
Flug- und Gewerbelärm)

Isophonenlärmkarte
Aufpunkthöhe 10,8 m

Maßgeblicher Außenlärmpegel
nach DIN 4109
in dB(A)

I	<= 55
II	55 - 60
III	60 - 65
IV	65 - 70
V	70 - 75
VI	75 - 80
VII	> 80

- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Straße
 - Lichtzeichenanlage / Kreisverkehr
 - Fläche
 - Baulinie
 - Baugrenze
 - Untersuchungsgebiet

Maßstab (A3) 1:2000
0 15 30 60 90 m



