

Schalltechnische Untersuchung

BAUVORHABEN: Bebauungsplan "O43/1.Ä-Villengebiete Oberstadt",

Landeshauptstadt Mainz

UMFANG: Prüfung der Belange des Schallimmissionsschutzes im Rahmen

des Bebauungsplanverfahrens

AUFTRAGGEBER Landeshauptstadt Mainz

Grün- und Umweltamt

Geschwister-Scholl-Straße 4

55131 Mainz

BEARBEITUNG: KREBS+KIEFER FRITZ AG

Heinrich-Hertz-Straße 2 | 64295 Darmstadt

T 06151 885-383 | F 06151 885-220

AKTENZEICHEN: 20198054-809-1

DATUM: Darmstadt, 11.12.2019

Dieser Bericht umfasst 27 Seiten und 4 Anhänge mit 29 Blättern.

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



Inhaltsverzeichnis

| 1 | Zus | ammenfassung | 5 |
|---|-------|--|----|
| 2 | Sac | nverhalt und Aufgabenstellung | 6 |
| 3 | Bea | rbeitungsgrundlagen | 7 |
| | 3.1 | Rechtsgrundlagen und Regelwerke | 7 |
| | 3.2 | Planunterlagen | 8 |
| 4 | Anfo | orderungen an den Schallschutz | 8 |
| | 4.1 | Schallschutz im Städtebau | 8 |
| | 4.2 | Schallschutz im Hochbau | 10 |
| | 4.2.1 | Grundlagen | 10 |
| | 4.2.2 | 3 | 11 |
| | 4.2.3 | 8 Erforderliches bewertetes Bau-Schalldämm-Maß | 13 |
| | 4.3 | Schutz von Außenwohnbereichen | 14 |
| 5 | Arb | eitsgrundsätze und Vorgehensweise | 15 |
| | 5.1 | Verkehrslärm | 15 |
| | 5.2 | Anlagenlärm | 16 |
| | 5.3 | Schallausbreitungsberechnungen | 16 |
| 6 | Unt | ersuchungsergebnisse | 17 |
| | 6.1 | Emissionen | 17 |
| | 6.1.1 | Verkehrslärm | 17 |
| | 6.2 | Immissionen | 22 |
| | 6.2.1 | Verkehrslärm | 22 |
| 7 | Pas | sive Schallschutzmaßnahmen | 23 |
| | 7.1.1 | Resultierender maßgeblicher Außenlärmpegel | 24 |
| | 7.1.2 | P. Belüftung schutzbedürftiger Räume | 24 |
| | 7.1.3 | B Außenwohnbereiche | 25 |
| | 7.2 | Festsetzungsvorschlag zum Schallschutz | 25 |
| 8 | Abs | chließende Bemerkungen | 27 |



Anhänge

Anhang 1 Übersichtsplan

Anhang 2 Schallemissionen

Anhang 3 Schallimmissionspläne Verkehrslärm

Anhang 4 Maßgeblicher Außenlärmpegel



Abkürzungsverzeichnis

16. BlmSchV Verkehrslärmschutzverordnung

BauNVO Baunutzungsverordnung

BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz

BImSchV Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
TA Lärm Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm

ΔL Pegeldifferenz [dB(A)]
[dB(A)] Dezibel (mit A-Bewertung)

DTV Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen [Kfz/24 h]

IRW Immissionsrichtwert [dB(A)]

Kfz Kraftfahrzeug Lkw Lastkraftwagen

La Maßgeblicher Außenlärmpegel [dB(A)]

 $L_{m, E}$ Emissionspegel [dB(A)] L_{r} Beurteilungspegel [dB(A)]

n Anzahl [-]

M maßgebende stündliche Verkehrsstärke [Kfz/h]

OW Orientierungswert gemäß DIN 18005-1, Beiblatt 1 [dB(A)]

p Schwerverkehrsanteil [%] Pkw Personenkraftwagen

RLS-90 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

R'w, Schalldämm-Maß [dB] v Geschwindigkeit [km/h]

v_{max} maximal zulässige Geschwindigkeit



1 Zusammenfassung

Die Landeshauptstadt Mainz stellt den Bebauungsplan "O43/1.Ä" auf. Hierbei sollen Bestandsgebiete in der Oberstadt überplant werden. Es sind keine zusätzlichen Siedlungsentwicklungen geplant.

Die schalltechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan "O43/1.Ä-Villengebiete Oberstadt" in Mainz haben zu folgenden Ergebnissen geführt:

☐ Hinsichtlich des Verkehrslärms sind im Plangebiet in Berechnungshöhen von 2,0 und 3,5 und 6,3 m Höhe über Gelände (Außenbereich/EG, 1. OG) Beurteilungspegel von bis zu

$$L_{r, Tag/Nacht} = 71 / 72 dB(A)$$

zu erwarten. Die höchsten Pegel treten hierbei in dem östlich gelegenen Plangebiet (Nr. 4) an der Karl-Weiser-Straße auf. Die maßgeblichen Emissionen sind insbesondere im östlichen Plangebiet auf die Bahnstrecke zurückzuführen. Die Orientierungswerte nach DIN 18005-1 für Allgemeine Wohngebiete von

$$L_{r, Tag/Nacht} = 55 / 45 dB(A)$$

werden deutlich, um bis zu

$$\Delta L_{r, Tag/Nacht} = + 16 / + 27 dB(A)$$

überschritten.

- Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund der geringen Wirksamkeit durch die Abstände zur Bahnstrecke beziehungsweise an den Straßen aus städtebaulichen Gründen nicht ausführbar. Daher sind geeignete Vorkehrungen zum passiven Schallschutz nach DIN 4109 zu treffen.
- ☐ In den Bereichen des Plangebiets ergeben sich maßgebliche Außenlärmpegel an der maximal belasteten Geschossebene (Höhe: 6,3 m) im Bereich von

$$L_a = 65 ... 86 dB$$
.

Hieraus resultieren bei Aufenthaltsräumen in Wohnungen entsprechend der DIN 4109 Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße R´w,ges der Außenbauteile im Bereich von

$$R'_{w,ges} = 35 ... 56 dB.$$



2 Sachverhalt und Aufgabenstellung

Die Landeshauptstadt Mainz stellt den Bebauungsplan "O43/1.Ä-Villengebiete Oberstadt" auf. Das Plangebiet verteilt sich auf 4 Planbereiche in der Mainzer Oberstadt, südwestlich der Weisenauer Straße. Bei den Plangebieten handelt es sich um eine Bestandsüberplanung, die keine zusätzlichen Siedlungsentwicklungen eröffnet.

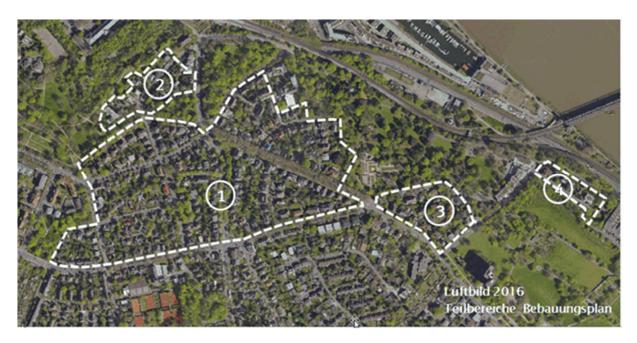


Abbildung 1: Übersicht Geltungsbereich

Nordöstlich der Plangebiets verlaufen die Bahnstrecken 3520 (Mainz-Frankfurt) und 3522 (Mainz-Mannheim) und die Weisenauer Straße/Wormser Straße. Innerhalb und am Rande des Plangebiets verlaufen die Straßen Ritterstraße, Salvatorstraße, Auf der Steig, Am Rosengarten, Hechtsheimer Straße, Am Stiftswingert, Göttelmannstraße, Am Michelsberg, An der Goldgrube, Karl-Weiser-Straße. Von diesen Verkehrswegen sind Geräuscheinwirkungen im Plangebiet zu erwarten.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um bestehende Nutzungen. Aus diesem Grund handelt es sich nicht um eine heranrückende Wohnbebauung und somit wird von einer Verträglichkeit zwischen den bestehenden gewerblichen Nutzungen und den vorhandenen Wohnnutzungen ausgegangen.

Das Plangebiet liegt im Bereich der Fluglärmkonturen des Flughafens Frankfurt. Somit wirkt auch Fluglärm auf das Plangebiet ein.

Es ist daher erforderlich, die Immissionssituation im Plangebiet aus dem Verkehrslärm zu ermitteln und anhand der jeweils gültigen Anforderungen aus den einschlägigen Regelwerken zu beurteilen. Soweit Überschreitungen der Orientierungswerte zu erwarten sind, werden geeignete



Schallschutzkonzepte erarbeitet, mit denen gewährleistet werden kann, dass für das Plangebiet "gesunde Wohnverhältnisse" geschaffen werden.

3 Bearbeitungsgrundlagen

3.1 Rechtsgrundlagen und Regelwerke

Der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung liegen die folgenden Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Regelwerke zugrunde:

- /1/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigung, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BlmSchV) vom 12. Juni 1990, geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBI. I S. 2269)
- /3/ Anlage 2 (zu § 4) der 16. BlmSchV: Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), gültig ab 01. Januar 2015
- /4/ DIN 18005, Teil 1, "Schallschutz im Städtebau, Grundlagen und Hinweise für die Planung", Juli 2002
- /5/ Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1, "Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung", Mai 1987
- /6/ DIN 4109-1 "Schallschutz im Hochbau Teil 1: Mindestanforderungen", Januar 2018
- /7/ DIN 4109-2 "Schallschutz im Hochbau Teil 2: Rechnerische Nachweise zur Erfüllung der Anforderungen", Januar 2018
- Veröffentlichung der Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen, Ausgabe 2017/1, Deutsches Institut für Bautechnik, Stand: 31. August 2017 mit Druckfehlerkorrektur vom 11. Dezember 2017
- /9/ VDI-Richtlinie 2719: Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen, August 1987
- /10/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90, Ausgabe 1990, eingeführt durch das allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 vom 10.04.1990 des Bundesministers für Verkehr, StB 11/14.86.22-01/25 Va 90



- /11/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), Ausgabe 1997
- /12/ https://www.umwelthaus.org/fluglaerm/fluglaermmonitoring/fluglaermkonturenkarten

3.2 Planunterlagen

Zur Bearbeitung standen nachfolgende Planunterlagen und Schriftsätze zur Verfügung:

- /13/ Bebauungsplan "Villengebiete Oberstadt 1. Änderung (O 43 /1. Ä)", Landeshauptstadt Mainz, Aufstellungsbeschluss 29.11.2017
- /14/ Verkehrsmengen aus Verkehrszählungen und Videoauswertungen, per Mail am 01.07.2019, Landeshauptstadt Mainz
- /15/ Auszug aus der Verkehrsuntersuchung Heiligkreuz-Areal in Mainz, R+T Verkehrsplanung, Stand 29.10.2015
- /16/ Zugzahlen der Strecken 3520 und 3522, Analysejahr 2019 und Prognosejahr 2030, DB Netz AG, Stand 13.06.2019
- /17/ Höhenpunkte, 3D Gebäudedaten und Katasterdaten, LH Mainz, Stand 29. April 2019
- /18/ Fluglärmkonturenkarten Prognose 2020, Umwelt- und Nachbarschaftshaus, <u>www.um-</u>welthaus.org, Stand September 2019

4 Anforderungen an den Schallschutz

4.1 Schallschutz im Städtebau

Gemäß § 50 BlmSchG /1/ sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Voraussetzung hierfür ist die Beachtung allgemeiner schalltechnischer Grundregeln bei der städtebaulichen Planung und deren rechtzeitige Berücksichtigung in den Verfahren zur Aufstellung der Bauleitpläne (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) sowie bei anderen raumbezogenen Fachplanungen. Nachträglich lassen sich wirksame Schallschutzmaßnahmen vielfach nicht oder nur mit Schwierigkeiten und erheblichen Kosten durchführen.



Das Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 /4/ enthält Orientierungswerte für die Beurteilungspegel, die vorrangig Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen haben. Die Einhaltung der Orientierungswerte oder deren Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Eine Zusammenstellung der Orientierungswerte für unterschiedliche Lärmarten und unterschiedliche Gebietsnutzungen findet sich in Tabelle 1.

Die Orientierungswerte gelten ausschließlich in der städtebaulichen Planung und nicht für die Zulassung von Einzelvorhaben oder den Schutz einzelner Objekte. Bereits die Bezeichnung "Orientierungswert" deutet an, dass es sich hierbei nicht um verbindliche Grenzwerte handelt. Der Belang des Schallschutzes ist bei der in der städtebaulichen Planung erforderlichen Abwägung der Belange als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen zu beachten. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen, bei Überwiegen anderer Belange, auch zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen.

Gerade 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 werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen, zum Beispiel geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.



| | | | Orientierun | gswerte [dB(A)] |
|-------|--|------------------------|------------------|---|
| Zeile | Gebietsnutzung | | | Nacht ² |
| Zene | GebietSilutzurig | Tag ¹ | Verkehrslärm | Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm |
| 1 | Reine Wohngebiete (WR) Wochenendhausgebiete Ferienhausgebiete | 50 | 40 | 35 |
| 2 | Allgemeine Wohngebiete (WA) Kleinsiedlungsgebiete (WS) Campingplatzgebiete | 55 | 45 | 40 |
| 3 | Friedhöfe Kleingartenanlagen Parkanlagen | 55 | 55 | 55 |
| 4 | Dorfgebiete (MD) Mischgebiete (MI) | 60 | 50 | 45 |
| 5 | Kerngebiete (MK) Gewerbegebiete (GE) | 65 | 55 | 50 |
| 6 | Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart | 4565 | | 3565 |
| 7 | Industriegebiete (GI) | § 1 (4), (9) geben wer | BauNVO erfolgt - | - soweit keine Gliederung nach - kein Orientierungswert ange- mission der Industriegebiete ist nmen. |

¹ 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr

Tabelle 1 Orientierungswerte gemäß DIN 18005-1, Beiblatt 1/5/

4.2 Schallschutz im Hochbau

4.2.1 Grundlagen

Nach Überarbeitung der DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" wurde die aktuellste Neufassung im Januar 2018 veröffentlicht. Die alte Ausgabe von 11/1989 wurde dementsprechend zurückgezogen. Bauaufsichtlich ist die Neufassung in Rheinland-Pfalz jedoch noch nicht eingeführt.

Zivilrechtlich wird eine Werkleistung geschuldet, die den allgemein anerkannten Regeln der Technik zum Zeitpunkt der Bauabnahme entspricht. Die meisten Bundesländer haben inzwischen gemäß Musterverwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (MVV TB) /8/, die DIN 4109-1:2016:07 eingeführt. Diese wurde mittlerweile ebenfalls zurückgezogen.

² 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr



Zum jetzigen Zeitpunkt empfehlen wir die Anwendung der aktuellsten Norm aus dem Jahr 2018 um gegebenenfalls auch später die öffentlich-rechtlichen Anforderungen einhalten zu können. Nach DIN 4109-1 in der Neufassung /6/ ergibt sich die Anforderung an das resultierende Luftschalldämm-Maß des Außenbauteils aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel. Im Folgenden wird zunächst darauf eingegangen, wie der maßgebliche Außenlärmpegel zu errechnen ist. Anschließend wird auf die Ermittlung der Anforderung an den Schallschutz eingegangen.

4.2.2 Bildung des maßgeblichen Außenlärmpegels

Nach DIN 4109-1:2018-01 /6/ ergibt sich die Anforderung an das resultierende Luftschalldämm-Maß des Außenbauteils unmittelbar aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel. Im Folgenden wird zunächst darauf eingegangen, wie der maßgebliche Außenlärmpegel zu errechnen ist. Anschließend wird auf die Ermittlung der Anforderung an den Schallschutz eingegangen.

Grundsätzlich ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018-01 /7/

- ☐ für den Tag aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und
- für die Nacht aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) plus Zuschlag zur Berücksichtigung der erhöhten nächtlichen Störwirkung; dies gilt für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden können.

Weiter gibt die DIN 4109-2:2018-01 an, dass die Lärmbelastung derjenigen Tageszeit maßgeblich sei, die die höhere Anforderung ergibt.

Bei der Interpretation des "maßgeblichen Außenlärmpegels" gemäß DIN 4109 ist zu berücksichtigen, dass sich dieser durch Addition von 3 dB(A) zum ermittelten Freifeldpegel für einen Bezugspunkt vor der Fassade ergibt. Diese Definition hat den Zweck, die geringere Luftschalldämmung von Fassadenbauteilen, insbesondere von Fenstern, bei gerichtetem Schalleinfall zu berücksichtigen. Die in Prüfzeugnissen ausgewiesenen Luftschalldämmwerte von Fassadenbauteilen geben stets die Dämmwirkung im diffusen Schallfeld an. Da dies bei typischen Verkehrslärmszenarien nicht gegeben ist, ist entweder ein Abschlag auf die Dämmwirkung oder ein Zuschlag auf den Immissionswert vorzunehmen. In der DIN 4109 erfolgt letzteres.

Für die unterschiedlichen Lärmquellen werden die jeweils angepassten Beurteilungsverfahren angewandt, die den unterschiedlichen akustischen Wirkungen der Lärmarten Rechnung tragen. Maßgeblich je Lärmquellenart ist dann diejenige Tageszeit, die die höhere Anforderung ergibt. Im Folgenden wird auf die hier vorhandenen Emittenten eingegangen:



4.2.2.1 Straßenverkehr

Bei den Berechnungen des Straßenverkehrs für den Außenlärmpegel sind die Beurteilungspegel für den Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) bzw. für die Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) nach der 16. BImSchV /2/ zu bestimmen.

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB(A), so ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus einem um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A). Anderenfalls bestimmt sich der maßgebliche Außenlärmpegel aus dem Beurteilungspegel im Tagzeitraum zzgl. 3 dB(A).

4.2.2.2 Schienenverkehr

Die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr sind wie auch beim Straßenverkehr nach der 16. BlmSchV /2/zu bestimmen.

Zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels wird zum einen der Beurteilungspegel im Tagzeitraum herangezogen, wobei zu dem errechneten Wert 3 dB(A) zu addieren sind. Zum Schutz des Nachtschlafes wird bei einer Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag minus Nacht von weniger als 10 dB(A) der maßgebliche Außenlärmpegel aus dem um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A) gebildet.

Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB(A) zu mindern.

4.2.2.3 Luftverkehr

Für Flugplätze, für die Lärmschutzbereiche nach dem FluglärmG festgesetzt werden, gelten innerhalb der Schutzzonen die Regelungen dieses Gesetzes.

Zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels wird zum einen der Beurteilungspegel im Tagzeitraum herangezogen, wobei zu dem errechneten Wert 3 dB(A) zu addieren sind. Zum Schutz des Nachtschlafes wird bei einer Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag minus Nacht von weniger als 10 dB(A) der maßgebliche Außenlärmpegel aus dem um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A) gebildet.

4.2.2.4 Gewerbe- und Industrieanlagen

Bei Gewerbe- und Industrieanlagen wird im Regelfall als maßgeblicher Außenlärmpegel der nach TA Lärm gebietsspezifische Tag-Immissionsrichtwert eingesetzt. Auch hier sind zu dem Immissionsrichtwert 3 dB(A) zu addieren.

Besteht im Einzelfall die Vermutung, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm überschritten werden, sollte die tatsächliche Geräuschimmission als Beurteilungspegel nach TA Lärm ermittelt werden, zu der bei der Bildung des Außenlärmpegels 3 dB(A) zu addieren sind.



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

4.2.2.5 Überlagerung mehrerer Schallimmissionen

Setzt sich die Geräuschbelastung aus mehreren Quellen zusammen, wie es auch vorliegend der Fall ist, so berechnet sich der resultierende Außenlärmpegel La, res aus den einzelnen maßgeblichen Außenlärmpegeln La, nach folgender Gleichung:

$$L_{a,res} = 10 lg \sum_{i=1}^{n} (10^{0.1La,i}) (dB)$$

Es werden in diesem Fall zunächst die die einzelnen maßgeblichen Außenlärmpegel La, entsprechend Kapitel 4.2.2.1 bis Kapitel 4.2.2.4 je Lärmart ermittelt. Anschließend erfolgt die Ermittlung des resultierenden Außenlärmpegels.

Die Addition des Freifeldzuschlags von 3 dB(A) darf entsprechend der DIN 4109-2 nur einmal erfolgen und wird daher auf den Summenpegel addiert.

4.2.3 Erforderliches bewertetes Bau-Schalldämm-Maß

Die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen sind in der DIN 4109-1: 2018-01 /6/ in Kapitel 7.1 angegeben. Je nach Raumart berechnet sich das erforderliche gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß erf. R'w,ges der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen wie folgt:

 $erf. R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$

mit

| KRaumart = 25 UB | für Bettenraume in Krankenanstatten und Sanatorien |
|-------------------------------|---|
| $K_{Raumart} = 30 \text{ dB}$ | für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches |
| $K_{Raumart} = 35 dB$ | für Büroräume und Ähnliches |

Mindestens einzuhalten sind:

R'w,ges = 35 dB für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien

maßgeblicher Außenlärmpegel.



 $R'_{w,ges} = 30 dB$

für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume, Büroräume und Ähnliches.

Das erforderliche gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß erf. R'w,ges muss im Nachweisverfahren durch den Summanden Kal korrigiert werden. Das vorhandene gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß R'w,ges der Außenbauteile wird außerdem um einen Sicherheitsbeiwert von 2 dB reduziert.

Für den rechnerischen Nachweis gilt somit:

mit

$$K_{AL} = 10 \log \frac{s_S}{0.8 \, s_G}$$

wobei Ss die vom Raum aus gesehene gesamte Außenbauteilfläche und Sc die Raumgrundfläche bezeichnet.

Bei dem hier betrachteten Gelände werden u. a. Wohnnutzungen eingerichtet. Dementsprechend ist hierbei der Korrekturwert von

$$K_{Raumart} = 30 dB$$

in Ansatz zu bringen. Bei büroähnlichen Nutzungen ist der Korrekturwert von

$$K_{Raumart} = 35 dB$$

zu berücksichtigen.

4.3 Schutz von Außenwohnbereichen

Für jede Wohneinheit ist sicherzustellen, dass mindestens ein Außenwohnbereich einen ausreichenden Schallschutz aufweist. Außenwohnbereiche sind dabei grundsätzlich ausschließlich im Tagzeitraum als schutzbedürftig einzustufen. Zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse im Außenwohnbereich wird in Anlehnung an die für Mischgebiete am Tag geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV die Einhaltung eines Beurteilungspegels von maximal

$$L_{r,Tag} = 64 dB(A)$$



aus den Einwirkungen des landgebundenen Verkehrs im Tagzeitraum angestrebt. Dieser Wert wird vom Verordnungsgeber als für das regelmäßige Wohnen in Wohn- und Mischgebieten ohne aktive Schallschutzmaßnahmen noch zumutbare Geräuscheinwirkung eingestuft.

5 Arbeitsgrundsätze und Vorgehensweise

5.1 Verkehrslärm

Die Behandlung schalltechnischer Problemstellungen im Rahmen der städtebaulichen Planung erfolgt auf der Grundlage von Schallausbreitungsberechnungen. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass Verkehrslärmimmissionen auf ein Plangebiet einwirken. Die Immissionsberechnung wird für den Straßenverkehrslärm nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 /10/ durchgeführt, die Berechnungen des Schienenverkehrs nach der Schall-03 /2/. Zur Bewertung der Verkehrslärmimmissionen werden die getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum ermittelten Beurteilungspegel mit den gültigen gebietsspezifischen Orientierungswerten gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 /4/ verglichen.

Auf die hier angewendeten Verfahren RLS-90 und Schall-03 zur Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen wird in der DIN 18005-1 normativ verwiesen. Das Regelwerk ist Bestandteil der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) /2/, die beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen zwingend anzuwenden ist. Da das Verfahren dem gegenwärtigen Stand der Technik hinsichtlich der Ermittlung von Geräuschemissionen und -immissionen an Verkehrswegen entspricht, wird es auch im Rahmen der städtebaulichen Planungen herangezogen

Ausgangspunkt der schalltechnischen Berechnungen ist die Erstellung eines Schallquellen- und Ausbreitungsmodells. Wesentlicher Bestandteil ist ein digitales Geländemodell, in das die Geländetopographie höhenrichtig aufgenommen wird. Die abschirmende oder reflektierende Wirkung der vorhandenen Bebauung wird berücksichtigt. Als maßgebliche Emittenten werden alle Verkehrswege, für die prognostizierte Verkehrsbelastungen vorliegen, in das Modell aufgenommen. Im vorliegenden Fall liegen diese für die Straßen Weisenauer Straße/Wormser Straße, Ritterstraße, Salvatorstraße, Auf der Steig, Am Rosengarten, Hechtsheimer Straße, Am Stiftswingert, Göttelmannstraße, Am Michelsberg, An der Goldgrube, Karl-Weiser-Straße aus /14/ und /15/ sowie für die Bahnstrecken 3520 und 3522 aus /16/ vor. Die Geräuscheinwirkungen des Fluglärms werden Karten entnommen, die öffentlich zugänglich sind /12/.



5.2 Anlagenlärm

Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen Bebauungsplan in einem Bestandsgebiet, weshalb davon ausgegangen wird, dass eine Verträglichkeit zwischen den bestehenden gewerblichen und Wohnnutzungen gegeben ist. Zur Berücksichtigung der von den Gewerbebetrieben in der Nachbarschaft ausgehenden Geräuschimmissionen erfolgt eine Berücksichtigung des Anlagenlärms bei der Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels unter Heranziehung des nach TA Lärm gebietsspezifischen Tag-Immissionsrichtwerts.

5.3 Schallausbreitungsberechnungen

Ausgangspunkt der schalltechnischen Berechnungen ist die Erstellung eines Schallquellen- und Ausbreitungsmodells. Die Wirkung von vorhandenen Schallschutzanlagen sowie die abschirmende oder reflektierende Wirkung der bestehenden Bebauung werden berücksichtigt.

Als maßgebliche Verkehrslärmemittenten werden Straßen- sowie Schienenverkehrswege als Linienschallquellen in das Modell aufgenommen. Anhang 1 zeigt den Übersichtspläne mit den relevanten Lärmquellen und sonstigen schalltechnisch relevanten Parametern.

Die Dokumentation der Berechnungsergebnisse erfolgt für den landgebundenen Verkehrslärm und für beide Beurteilungszeiträume (Tag 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr, Nacht 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) anhand von Schallimmissionsplänen. Hierbei wird der Beurteilungspegel für repräsentative Immissionshöhen der einzelnen Geschossebenen in Höhen von 3,5 m für das Erdgeschoss und in 6,3 m für das 1. Obergeschoss an Rasterpunkten im gesamten Untersuchungsraum bestimmt und für eine Darstellung als Isophonen interpoliert. Für den Außenwohnbereich erfolgt die Ermittlung in einer Höhe von 2,0 m über Gelände. Die Immissionshöhe der Isophonen ist dem jeweiligen Plan zu entnehmen.

Die Durchführung der Ausbreitungsberechnungen und die Ermittlung der Beurteilungspegel erfolgt rechnergestützt mit dem Programm SoundPLAN, Version 8.1 (Soundplan GmbH, Backnang). Die Genauigkeit der vorgestellten schalltechnischen Prognoseergebnisse beträgt +0/-3 dB(A).



6 Untersuchungsergebnisse

6.1 Emissionen

6.1.1 Verkehrslärm

Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Plangebiet ist von der prognostizierten Verkehrsentwicklung auszugehen. Liegt der Prognosewert der Emissionen durch den jeweiligen Verkehrsweg jedoch unter dessen Ist-Wert, sollte die Dimensionierung nach dem Ist-Wert erfolgen, um den ungünstigsten Fall im Plangebiet zu berücksichtigen. Aus Erfahrungswerten der Stadt Mainz ist abzuleiten, dass für den Straßenverkehr in den letzten Jahren keine Verkehrserhöhungen stattgefunden haben. Aus diesem Grund wird auf eine Hochrechnung der vorliegenden Verkehrszahlen verzichtet. Für den Schienenverkehr wurde ein Vergleich der Analyse- und Prognosezahlen durchgeführt.

6.1.1.1 Straßenverkehr

Die Berechnung der Emissionspegel für den Straßenverkehr erfolgt getrennt für Tagzeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) nach der Richtlinie RLS-90 /10/. Wesentliche Parameter in der Emissionsberechnung für Straßenverkehrswege sind dabei das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV), die maßgebenden Schwerverkehrsanteile, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Art der Fahrbahndeckschicht. Der Emissionspegel eines Verkehrsweges kennzeichnet den Mittelungspegel in einem Abstand von 25 m zur Achse des Verkehrsweges.

Die Straßenverkehrszahlen werden den vorliegenden Auswertungen an den Zählstellen /14/ der betreffenden Straßen entnommen. Die Verkehrszahlen der Hechtsheimer Straße, der Straßen Am Stiftswingert und An der Goldgrube werden der Verkehrsuntersuchung zum Heiligkreuz-Areal /15/ entnommen. Daraus ergibt sich ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von

Weisenauer Straße: DTV = 18.677 Kfz/24 h

Hechtsheimer Straße Süd2: DTV = 8.100 Kfz/24 h

Hechtsheimer Straße Süd1: DTV = 13.100 Kfz/24 h

Am Stiftswingert: DTV = 9.000 Kfz/24 h

An der Goldgrube: DTV = 12.000 Kfz/24 h

An der Goldgrube West: DTV = 12.500 Kfz/24 h

Am Michelsberg: DTV = 3.500 Kfz/24 h

Karl-Weiser-Straße: DTV = 3.500 Kfz/24 h



Göttelmannstraße: DTV = 8.496 Kfz/24 h

Salvatorstraße: DTV = 7.525 Kfz/24 h

Auf der Steig: DTV = 593 Kfz/24 h

Am Rosengarten: DTV = 1.742 Kfz/24 h

Wormser Straße DTV = 18.677 Kfz/24 h

Ritterstraße: DTV = 1.734 Kfz/24 h

Wie die Stadt Mainz mitteilt, konnten in den letzten Jahren keine Erhöhungen der Verkehrsmengen festgestellt werden. Aufgrund dieses Erfahrungswertes in Verbindung mit den Anstrengungen zur Reduzierung des Verkehrs und der Emissionen in den Städten wird davon ausgegangen, dass der Straßenverkehr auch in den weiteren Jahren stagniert oder zurückgeht und entsprechen die aktuell vorliegenden Straßenverkehrsmengen aus dem Jahr 2019 in Ansatz gebracht werden.

Bei der Straßenoberfläche wurde von Gussasphalt mit einem Korrekturwert für die Fahrbahnoberfläche von

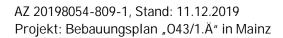
$$D_{Str0} = 0 dB(A)$$

ausgegangen.

Die detaillierten Eingabeparameter sind Anhang 2.1 und die Lage der Verkehrswege und Gebäude sind Anhang 1 zu entnehmen.

6.1.1.2 Schienenverkehr

Die Berechnung der Emissionspegel für den Schienenverkehr erfolgt getrennt für Tagzeitraum (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) nach der Richtlinie Schall-03/3/. Aus Abbildung 2 und Abbildung 3 sind die Zugkategorie sowie die Art und Anzahl der einzelnen Zugelemente der Züge ersichtlich, die im Analysejahr 2019 auf den nordöstlich des Plangebiets verlaufenden Bahnstrecken 2520 und 3522 verkehren /16/.





| | bei Main: | z Römiso | hes The | ater | | | K | m 1,5 - | Km | 2,9 | V = | 80 km | /h |
|-------------|----------------------|------------------------|-------------|----------------------|--------|-----------|-------------|-----------|---------|-----------|--------|----------|-------|
| | | | | | | | _ | | | 3,7 | V = | 120 kr | n/h |
| | | | | | | | | ,0 | | -,. | • | | |
| Schie | enenve | rkehr | (2019 |) / Stree | cke |) => | neu | e Sch | all 0 | 3 ab (| 01/2 | 015 | |
| Zugart | Anzahl | Anzahl | V - max | Fz-KAT | ANZ | Fz-KAT | ANZ | Fz-KAT | ANZ | Fz-KAT | ANZ | Fz-KAT | ANZ 5 |
| | Tag (6-22) Uhr | Nacht (22-6) Uhr | (Km/h) | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | |
| .Z-V | 2 | 2 | 80 | 8-A4 | 1 | | | | | | | | |
| GZ-E | 0 | 1 | 90 | 7-Z5_A4 | | 10-Z2 | | 10-Z15 | 4 | | | | |
| GZ-V | 1 | 0 | 90 | 8-A4 | | 10-Z2 | | 10-Z15 | 4 | | | | |
| GZ-E | 0 | 1 | 100 | 7-Z5_A4 | | 10-Z2 | | 10-Z15 | 6 | | | | |
| GZ-E | 0 | 3 | 100 | 7-Z5_A4 | | 10-Z2 | | 10-Z15 | 6 | | | | |
| GZ-E | 0 | 1 | 100 | 7-Z5_A4 | | 10-Z2 | | 10-Z15 | 7 | | | | |
| RB-E | 47 | 7 | 120 | 7-Z2_A4 | | 9-Z5 | 3 | | | | | | |
| RB-VT | 6 | 0 | 120 | 6-A8 | 3 | | | | | | | | |
| RB-VT | 3 | 0 | 120 | 6-A8 | 4 | | | | | | | | |
| RB-VT | 2 | 0 | 120 | 6-A12 | 2 | | | | | | | | |
| RB-VT | 1 47 | 0 | 120 | 6-A12 | 3 | | | | | | | | |
| RE-ET | 17 64 | 3 | 120 | 5-Z5-A12 5-Z5-A10 | 2 | | | | | | | | |
| S NZ-E | 0 | 26 2 | 120 120 | 7-Z5 A4 | | 9-Z5 | 14 | | | | | | |
| vz-⊏ C-E | 1 | 0 | 120 | 7-Z5_A4 7-Z5_A4 | | 9-Z5 | 7 | | | | | | |
| C-E | 12 | 5 | 120 | 7-Z5_A4 7-Z5_A4 | | 9-Z5 | 11 | | | | | | |
| C-E | 0 | 1 | 120 | 7-Z5_A4 | | 9-Z5 | 15 | | | | | | |
| CE | 3 | 1 | 120 | 4-V1 | 1 | | 13 | | | | | | |
| CE | 16 | 0 | 120 | 4-V1 | 2 | | | | | | | | |
| CE | 0 | 3 | 120 | 1 | _ | 2-V1 | 12 | | | | | | |
| CE | 1 | 1 | 120 | 3-Z9 | 1 | | | | | | | | |
| Total | 176 | 57 | | (Richtung | g u. G | Segenri | chtung | 9) | | | | | |
| Bemerki | ına : Die | Bezeichn | una der l | ahrzeugk | atego | orie (Fz. | KaT) | setzt sic | h wie | folat zu | samn | nen | |
| | z-Kategorie | | | in Tab . Be | | | | | | - und V- | | | |
| vi. uei i | z-rvategorie | - | Zellellill. | III TAD . De | ibiatt | | | r bei HG | | - una v- | THEDZ | | |
| Traktion | sarten: | | Zugarte | n: | | S = 5 | ⊥ S-Bahn | | | RE = R | eaiona | alexpres | S |
| | p. E-Lok | | _ | erzug/Lok | | | | ıg des H | GV | | _ | riebzug | |
| | p. Diesello | k | GZ = Gi | _ | | IC = In | | _ | | | | | |
| | E -/Dieselt | | | egionalbahr | 1 | | | eise-/Na | chtreis | ezug | | | |
| ei GZ d | er Prognos | e 2030 An | teil Verbu | ndstoff-Klot | zbren | nsen =1(| 00% q | em. EB/ | A-Ano | rdnung vo | m 11 | 01.2015 | |

Abbildung 2: Zugzahlen Strecke 3520, Analyse 2019, DB AG /16/



| Schienenverkehr (2019 / Strecke) => neue Schall 03 ab 01/2015 | | bei Main | z Römis | ches The | ater | | | l K | m 1,5 | - Km | 29 | V | = 80 kr | m/h |
|--|------------|---------------|-----------------|------------|--------------|--------|----------|---------|-----------|----------|-----------|--------|-----------|---------|
| Schienenverkehr C 2019 Strecke => neue Schall 03 ab 01/2015 | | DOI WIGHT | 12 1 (011110) | | uto: | | | _ | | | | | | |
| Anzahl Anzahl Anzahl V - Tag Nacht (6-22) (22-6) (Km/h) 1 | | | | | | | | N | .111 2,9 | - KIII | 3,1 | V | - 1201 | XIII/II |
| Tag (6-22) (22-6) (Km/h) 1 1 2 2 2 3 3 3 4 4 5 5 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 6 | Schie | nenver | kehr | (2019 | / Streck | (e) | => ne | eue (| Schall | 03 a | ab 01/ | 2015 | 5 | |
| GZ-E 2 3 90 7-Z5_A4 1 10-Z2 26 10-Z15 6 GZ-E 4 4 1 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 2 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 26 10-Z15 6 GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 10-Z15 5 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 5 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 1 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 2 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 2 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 2 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 2 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 2 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 2 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 2 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 7 GZ-E 2 1 1 120 7-Z5_A4 | Zugart | Tag (6-22) | Nacht (22-6) | max | | | | | | | | | | ANZ 5 |
| GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-V 7 8 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-V 7 8 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-V 7 8 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 26 10-Z15 6 GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 1 1 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 GZ-E 0 1 1 20 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 5 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 | GZ-E | | | 90 | 7-Z5_A4 | 1 | 10-Z2 | 26 | 10-Z15 | 6 | | | | |
| GZ-E 1 0 100 7-25_A4 1 10-22 24 10-215 6 GZ-E 2 2 100 7-25_A4 1 10-22 25 10-215 6 GZ-V 7 8 100 7-25_A4 1 10-22 26 10-215 6 GZ-E 1 2 100 7-25_A4 1 10-22 28 10-215 7 GZ-E 1 2 100 7-25_A4 1 10-22 29 10-215 7 GZ-E 2 0 100 7-25_A4 1 10-22 29 10-215 7 GZ-E 1 1 1 100 7-25_A4 1 10-22 30 10-215 7 GZ-E 1 0 100 7-25_A4 1 10-22 32 10-215 7 GZ-E 1 1 1 100 7-25_A4 1 10-22 32 10-215 7 GZ-E 0 2 120 7-25_A4 1 10-22 32 10-215 5 GZ-E 0 1 1 20 7-25_A4 1 10-22 22 10-215 5 GZ-E 0 1 1 20 7-25_A4 1 10-22 22 10-215 6 GZ-E 0 1 1 120 7-25_A4 1 10-22 22 10-215 6 GZ-E 0 1 1 120 7-25_A4 1 10-22 24 10-215 6 GZ-E 0 4 120 7-25_A4 1 10-22 25 10-215 6 GZ-E 0 1 1 120 7-25_A4 1 10-22 29 10-215 7 GZ-E 0 1 1 120 7-25_A4 1 10-22 29 10-215 7 GZ-E 0 1 1 120 7-25_A4 1 10-22 29 10-215 7 GZ-E 1 1 10 7-25_A4 1 10-22 29 10-215 7 GZ-E 2 1 1 20 7-25_A4 1 10-22 29 10-215 7 GR-ET 27 6 120 5-25-A10 1 GR-ET 31 1 1 20 5-25-A10 2 GR-E-T 31 1 1 20 6-A8 3 GR-E-T 31 1 1 20 6-A8 3 GR-E-T 31 1 1 20 6-A8 3 GR-E-T 31 1 1 20 7-25_A4 1 9-25 6 GC-E 6 0 120 7-25_A4 1 9-25 8 GC-E 6 0 120 7-25_A4 1 9-25 9 GC-E 6 0 120 7-25_A4 1 9-25 9 GC-E 6 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 1 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 12 GC-E 0 0 120 7-25_A4 1 9-25 11 GC-E 0 0 1 120 G-A12 12 GC-E 1 0 0 | SZ-E | 4 | 4 | 100 | 7-Z2_A4 | 1 | 10-Z2 | 23 | 10-Z15 | 6 | | | | |
| GZ-E 2 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-V 7 8 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 26 10-Z15 6 GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 1 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 5 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 2 10-Z15 7 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 2 9 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 2 9 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 2 9 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 9 9 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 9 9 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 9 9 GZ-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 10-Z5 1 1 GZ-E | | 1 | 0 | | | | | | | 6 | | | | |
| GZ-V 7 8 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 26 10-Z15 6 GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 1 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 1 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 10-Z15 5 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 GZ-E 1 1 1 1 120 6-A8 3 GZ-E 1 1 1 1 120 6-A8 3 GZ-E 1 1 1 1 120 6-A8 3 GZ-E 1 1 1 1 120 6-A12 2 GZ-E 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 | | 2 | 2 | 100 | | | | | | 6 | | | | |
| GZ-E 1 2 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 0 100 7-Z2_A6 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 1 1 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 5 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RE-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-YT 1 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 10-Z5_A4 10-Z5_A4 1 | | | | 100 | | | | | | 6 | | | | |
| GZ-E 2 0 100 7-Z2_A6 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 1 1 1 000 7-Z5_A4 1 10-Z2 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-Z5_A6 1 10-Z2 32 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 32 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 5 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 6 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 31 1 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-YT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 1 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 1 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A12 2 RE-E 1 1 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 10-Z2 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 10-Z2 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 10-Z2 IC-E 10 | | | | 100 | 7-Z5_A4 | | | | | 7 | | | | |
| GZ-E 1 1 1 100 7-25_A4 1 10-22 30 10-Z15 7 GZ-E 1 0 100 7-22_A6 1 10-Z2 32 GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 5 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GR-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 GZ-E 1 0 120 5-Z5-A10 1 GZ-E 1 1 0 120 5-Z5-A12 1 GZ-E 1 1 1 120 5-Z5-A12 1 GZ-E 1 1 1 1 120 5-Z5-A12 2 GZ-E 1 1 1 1 120 6-A8 3 GZ-E 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 | | 2 | 0 | 100 | | | | | | | | | | |
| GZ-E | GZ-E | 1 | 1 | 100 | | | | 30 | 10-Z15 | 7 | | | | |
| GZ-E 0 2 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 22 10-Z15 5 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-VT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A12 2 RB-VT 6 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 RE-E 1 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 RC-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 RC-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 10 RC-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 RC-E 1 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 RC-E 1 0 RC-E | GZ-E | 1 | 0 | 100 | | | | 32 | | | | | | |
| GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 23 10-Z15 6 GZ-E 1 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RB-ET 1 1 0 120 5-Z5-A12 1 RB-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 3-Z9 1 IC-E 1 0 120 120 3-Z9 1 IC-E 1 0 120 120 3-Z9 1 IC-E 1 0 120 12 2-V1 12 Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz außer bei HGV) | GZ-E | 0 | 2 | 120 | 7-Z5_A4 | | | 22 | 10-Z15 | 5 | | | | |
| GZ-E 1 1 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 24 10-Z15 6 GZ-E 0 4 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 25 10-Z15 6 GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RE-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-VT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 120 3-Z9 1 IC-E 1 120 1 2 2-V1 12 Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz außer bei HGV) | | 0 | 1 | 120 | | | | 23 | 10-Z15 | 6 | | | | |
| GZ-E 0 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 28 10-Z15 7 GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RB-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-UT 1 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A12 2 RE-E 1 1 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 1 0 0 120 3-Z9 1 ICE 1 0 120 3-Z9 1 ICE 2 0 120 3-Z9 1 ICE 0 1 120 1 2 2-V1 12 Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | GZ-E | 1 | 1 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 10-Z2 | 24 | 10-Z15 | 6 | | | | |
| GZ-E 2 1 120 7-Z5_A4 1 10-Z2 29 10-Z15 7 RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RB-ET 31 1 120 5-Z5-A12 1 RB-VT 1 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A12 2 RE-E 1 1 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 120 3-Z9 1 ICE 1 0 120 3-Z9 1 ICE 2 0 120 3-Z9 1 ICE 0 1 120 1 2 2-V1 12 Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | GZ-E | 0 | 4 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 10-Z2 | 25 | 10-Z15 | 6 | | | | |
| RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RE-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-VT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 C-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 C-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 C-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 C-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 C-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 C-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 C-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 C-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 C-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 C-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 C-E 1 0 0 120 3-Z9 1 C-E 1 0 0 120 3-Z9 1 C-E 1 0 0 120 3-Z9 1 C-E 0 1 120 1 2 2-V1 12 Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | GZ-E | 0 | 1 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 10-Z2 | 28 | 10-Z15 | 7 | | | | |
| RB-ET 27 6 120 5-Z5-A10 1 RB-ET 27 7 120 5-Z5-A10 2 RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RE-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-VT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 IC-E 1 0 120 3-Z9 1 IC-E 1 0 120 3-Z9 1 IC-E 1 0 120 3-Z9 1 IC-E 0 1 120 1 2 2-V1 12 Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | GZ-E | 2 | 1 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 10-Z2 | 29 | 10-Z15 | 7 | | | | |
| RB-ET 1 0 120 5-Z5-A12 1 RE-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-VT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A12 2 RE-E 1 1 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 RC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 RC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 RC-E 1 0 120 4-V1 1 RC-E 1 0 120 4-V1 1 RC-E 1 0 120 3-Z9 1 RC-E 1 0 120 3-Z9 1 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 1 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E 1 0 120 1 2 2-V1 1 12 RC-E | RB-ET | 27 | 6 | 120 | 5-Z5-A10 | 1 | | | | | | | | |
| RE-ET 31 1 120 5-Z5-A12 2 RB-VT 1 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A8 3 RB-VT 6 1 120 6-A12 2 RE-E 1 1 1 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 RC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 RC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 RC-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 RC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 RC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 RC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 RC-E 1 0 120 4-V1 1 RC-E 1 0 120 4-V1 1 RC-E 1 0 120 3-Z9 1 RC-E 1 0 120 8-Z9 1 RC-E 1 0 RC-E 1 0 RC-E 1 0 RC-E 1 0 RC-E 1 RC-E | RB-ET | 27 | 7 | 120 | | 2 | | | | | | | | |
| RB-VT | RB-ET | 1 | 0 | 120 | 5-Z5-A12 | 1 | | | | | | | | |
| RB-VT 6 1 120 6-A12 2 RE-E 1 1 1 20 7-Z5_A4 1 9-Z5 6 IC-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 IC-E 8 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 8 IC-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 IC-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 IC-E 4 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 12 ICE 1 0 120 4-V1 1 ICE 2 0 120 3-Z9 1 ICE 0 1 120 1 2 2-V1 12 Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | RE-ET | 31 | 1 | 120 | 5-Z5-A12 | 2 | | | | | | | | |
| RE-E | RB-VT | 1 | 1 | 120 | 6-A8 | 3 | | | | | | | | |
| C-E 2 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 7 | RB-VT | 6 | 1 | 120 | | 2 | | | | | | | | |
| C-E | RE-E | 1 | 1 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 9-Z5 | 6 | | | | | | |
| C-E 6 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 9 | | 2 | 0 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 9-Z5 | 7 | | | | | | |
| C-E | C-E | 8 | 0 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 9-Z5 | 8 | | | | | | |
| C-E 10 0 120 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 | C-E | 6 | 0 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 9-Z5 | 9 | | | | | | |
| C-E | | | 0 | | 7-Z5_A4 | 1 | 9-Z5 | | | | | | | |
| CE | C-E | 4 | 0 | 120 | 7-Z5_A4 | 1 | 9-Z5 | 12 | | | | | | |
| Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | | 1 | 0 | 120 | 4-V1 | 1 | | | | | | | | |
| Total 151 48 (Richtung u. Gegenrichtung) Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | | | | | | | | | | | | | | |
| Bemerkung: Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie (Fz-KaT) setzt sich wie folgt zusammen Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | CE | 0 | 1 | 120 | 1 | 2 | 2-V1 | 12 | | | | | | |
| Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | Total | 151 | 48 | | (Richtung | j u. G | egenric | htung |) | | | | | |
| Nr. der Fz-Kategorie: Zeilennr. in Tab . Beiblatt 1 Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebz. außer bei HGV) | Bemerku | ing: Die E | Bezeichni | ung der Fa | ahrzeugka | tegor | ie (Fz-K | aT) se | tzt sich | wie fo | olgt zusa | ımme | en | |
| außer bei HGV) | | | | | | | | | | | | | | |
| | Vr. der Fz | z-Kategori | e: | Zeilennr | . in Tab . B | eiblat | tt 1 | Achs | zahl (bei | i Tfz, E | - und V- | Triebz | <u>7.</u> | |
| Table 1 and | | | | | | | | auße | r bei HG | SV) | | | | |
| Traktionsarten: Zugarten: S = S-Bahn RE = Regionalexpress | Traktion | sarten: | | Zugarte | en: | | S = S | -Bahn | | | RE = R | egion | alexpre | SS |
| E = Besp. E-Lok LZ = Leerzug/Lok ICE = Triebzug des HGV TGV= franz.Triebzug des | E = Bes | p. E-Lok | | | | | ICE = 1 | Triebzı | ıg des F | HGV | | | | |
| V = Besp. Diesellok GZ = Güterzug IC = Intercityzug | | | ok | | | | | | _ | | | | | |
| ET,-VT= E-/Dieseltriebzug RB = Regionalbahn D/EZ/NZ = Reise-/Nachtreisezug | | | | | | in | | | | chtre | sezug | | | |

Abbildung 3: Zugzahlen Strecke 3522, Analyse 2019, DB AG /16/



Die Betriebszahlen für das Analysejahr 2019 ergeben höhere Emissionen als im Prognosejahr 2030 und werden deshalb als ungünstigster Lastfall der Schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt. Die Betriebszahlen für das Analysejahr 2019 ergeben insgesamt ein tägliches Verkehrsaufkommen von

auf den Strecken 3520 und 3522 in Mainz. In dem Streckenabschnitt von Km 1,5 – Km 2,9 liegt die Höchstgeschwindigkeit bei

$$v = 80 \text{ km/h}$$
.

Von Km 2,9 – Km 3,7 liegt die Höchstgeschwindigkeit bei

$$v = 120 \text{ km/h}$$
.

6.1.1.3 Luftverkehr

Die Geräuscheinwirkungen des durch die Flugbewegungen der startenden und landenden Flugzeuge auf dem Flughafen Frankfurt/Main erzeugten Fluglärms werden den öffentlich zugänglichen Fluglärmkonturenkarten der Gemeinnützigen Umwelthaus GmbH /12/ entnommen.

Hinsichtlich des Luftverkehrs kann nur auf die Daten der Fluglärmkonturenkarten zurückgegriffen werden, die u. a. Prognosen für das Jahr 2020 enthält. Daten für eine Hochrechnung auf das Jahr 2030 liegen nicht vor. Ob ein weiterer Lärmzuwachs stattfindet, ist fraglich angesichts des technischen Fortschritts bei der Entwicklung leiserer Flugzeugtriebwerke. Daher ist es aus hiesiger Sicht im Sinne einer oberen Abschätzung sinnvoll, die Prognosewerte der Fluglärmkonturenkarten 2020 zu übernehmen.

Wie den Karten zu entnehmen ist, treten beim ungünstigsten Fall "Ostbetrieb" im Plangebiet Beurteilungspegel auf Grund des flugbetriebsbedingten Lärms im Prognosejahr 2020 von bis zu

$$L_{eq3,Tag/Nacht} = 55 - 60 / 45 - 50 dB(A)$$

In Teilbereichen des Plangebiets auf. Die Pegeldifferenz zum Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeines Wohngebiet beträgt damit bis zu

$$\Delta \text{Leq3,Tag/Nacht} \leq + 5 / + 5 \text{ dB(A)}.$$



6.2 Immissionen

6.2.1 Verkehrslärm

Zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen aus Verkehrslärm im Plangebiet wurden Schallausbreitungsberechnungen für den Tagzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse der Gesamtverkehrsbelastung durch die vorhandenen Straßen sowie durch die Bahnstrecken 3520 und 3522 bei der Schallausbreitung unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung sind Anhang 3 zu entnehmen. Die Geräuschsituation ist für den Außenwohnbereich in einer Höhe von 2,0 m, das Erdgeschoss in einer Höhe von 3,5 m und für das 1. Obergeschoss in einer Höhe von 6,3 m dargestellt.

Ohne weiterführende Schallschutzmaßnahmen werden im Teilgebiet 4, direkt an der Bahnstrecke und der Weisenauer Straße Beurteilungspegel von bis zu

$$L_{r, Tag/Nacht} = 71 / 72 dB(A)$$

im 1. OG erreicht.

Die Orientierungswerte nach DIN 18005-1 für Wohngebiete entsprechend Tabelle 1 in Höhe von

$$OW_{WA, Tag/Nacht} = 55 / 45 dB(A)$$

werden im ungünstigsten Fall deutlich, um bis zu

$$\Delta L_{r, Tag/Nacht} = + 16 / + 27 dB(A)$$

überschritten.

In den Teilgebieten 1 bis 3 des Plangebiets, die etwas weiter entfernt zur Bahnstrecke und der Weisenauer Straße liegen, sind Beurteilungspegel von bis zu

$$L_{r, Tag/Nacht} = 66 / 70 dB(A)$$

zu erwarten. Die Orientierungswerte nach DIN 18005-1 werden im ungünstigsten Fall deutlich, um bis zu

$$\Delta L_{r, Tag/Nacht} = + 11 / + 25 dB(A)$$

überschritten.

Die höchsten Pegel treten insbesondere im Nachtzeitraum im östlichen Bereich des Plangebietes auf. Die maßgebliche Emissionsquelle hierfür stellen die Bahnstrecken dar.



Bei der bestehenden Verkehrssituation werden die in der Rechtsprechung diskutierten Grenzwerte einer möglichen Gesundheitsgefahr in Höhe von

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

im Allgemeinen Wohngebiet um bis zu

$$\Delta L_{r, Tag/Nacht} = + 1 / + 12 dB(A)$$

tagsüber und nachts überschritten. Vor diesem Hintergrund sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Überschreitung der Orientierungswerte deutet auf ein dringendes Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen hin. In erster Instanz sind dabei aktive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, d. h. Maßnahmen, die ihre Wirkung unmittelbar an der Emissionsquelle entfalten. Aufgrund der Lage der Gebäude mit zum Teil deutlichen Abständen zur Bahnstrecke ist mit aktiven Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden keine wirksame Pegelminderung zu erzielen. Für die Lärmimmissionen aus Straßenlärm sind aufgrund der städtebaulichen Situation mit Bebauung direkt an den Straßen Lärmschutzwände städtebaulich und technisch nicht ausführbar.

Unter diesen Voraussetzungen sind bei Neu- und Umbaumaßnahmen passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, die nachfolgend erläutert werden.

7 Passive Schallschutzmaßnahmen

Passive Schallschutzmaßnahmen sind bauliche Anforderungen an die Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume, insbesondere an Fenster, Türen, Wände und Dächer. Die Dimensionierung der erforderlichen Luftschalldämmung von Außenbauteilen gegenüber Außenlärm erfolgt hierbei in Abhängigkeit von der Raumart oder Raumnutzung und von der Raumgröße.

Aus Anhang 3 geht hervor, dass die für die Teilflächen geltenden Orientierungswerte entsprechend Tabelle 1 in einigen Bereichen des Plangebiets überschritten werden. Demgemäß resultiert ein Erfordernis für passive Schallschutzmaßnahmen. Diese richten sich in erster Linie nach dem maßgeblichen Außenlärmpegel entsprechend den Definitionen der DIN 4109-2:2018-01.

Im Zusammenhang mit passiven Schallschutzmaßnahmen ist außerdem in Anlehnung an die VDI-Richtlinie 2719 /5/ eine geeignete Belüftung der schutzbedürftigen Räume zu gewährleisten. Außerdem ist anhand geeigneter Maßnahmen der festgelegte Schallschutz in Außenwohnbereichen sicherzustellen. Auf die genannten Punkte wird im Folgenden eingegangen.



7.1.1 Resultierender maßgeblicher Außenlärmpegel

Zur Ermittlung der resultierenden maßgeblichen Außenlärmpegel wurde in der Fläche unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung die Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr und dem Schienenverkehr berechnet. Die Berücksichtigung des Fluglärms und des Anlagenlärms erfolgt gemäß der Ausführungen unter Punkt 4.2.2.5.

Die maßgeblichen Außenlärmpegel sind stockwerksscharf in Anhang 4.1 dokumentiert.

Im Ergebnis werden maßgebliche Außenlärmpegel im Plangebiet bzw. innerhalb der Baufenster im Bereich von

$$L_a = 65 ... 86 dB$$

aufgeführt. Hieraus resultieren für neu zu errichtende oder zu ändernde Aufenthaltsräume in Wohnungen entsprechend DIN 4109-1:2018-01 Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße R'w,ges der Außenbauteile im Bereich von

$$R'_{w,ges} = 33 ... 56 dB.$$

Durch geeignete Außenbauteile (Außenwände, Fenster und Türen, Rollladenkasten, Lüfter und sonstige Einrichtungen) ist sicherzustellen, dass das jeweils erforderliche resultierende Schalldämm-Maß des Außenbauteils eingehalten wird.

Bei Einhaltung der oben ausgewiesenen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile ist sichergestellt, dass sich in schutzbedürftigen Räumen bei geschlossenem Fenster nutzungskonforme Innenschallpegel im Sinne der DIN 4109 einstellen.

7.1.2 Belüftung schutzbedürftiger Räume

Bei Einhaltung der oben aufgeführten Anforderungen an das gesamte bewertete Bauschalldämm-Maß der Außenbauteile werden bei geschlossenem Fenster der Nutzung entsprechende Innenschallpegel erzielt. Es ist zu bedenken, dass der Schallschutz bei geöffnetem Fenster weitestgehend verloren geht. In den regulär ausschließlich am Tag genutzten schutzbedürftigen Räumen ist dies unproblematisch, da ein Stoßlüften jederzeit möglich ist. Zum Schutze des Nachtschlafs ist jedoch in Anbetracht der anstehenden schalltechnischen Belastung im Nachtzeitraum durch den Einsatz schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in neu zu errichtenden oder zu ändernden Schlafräumen sicherzustellen, dass eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht wird.

Durch die Immissionen aus dem Fluglärm wird der Orientierungswert der DIN 18005 von



OW = 45 dB(A)

im gesamten Plangebiet überschritten. Aus diesem Grund wird zur Sicherstellung der Luftzufuhr in Schlafräumen der Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen empfohlen. Für Räume, die vornehmlich am Tag genutzt werden, ist eine Stoßlüftung möglich, sodass hier zusätzliche Lüftungseinrichtungen nicht zwingend erforderlich sind.

7.1.3 Außenwohnbereiche

Aus Anhang 3 geht hervor, dass die Beurteilungspegel in Teilbereichen des Plangebiets am Tag

$$L_{r,Tag} > 64 dB(A)$$

betragen. Für Planbereiche, in denen dieser Wert, der zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse im Außenwohnbereich herangezogen wird, überschritten ist, wird empfohlen, bei Neuplanungen oder baulichen Änderungen auf dem jeweiligen Grundstück einen Außenwohnbereich zur ruhigen Seite vorzusehen.

7.2 Festsetzungsvorschlag zum Schallschutz

Zur Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden eignet sich folgender Formulierungsvorschlag:

Lärmschutz (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

Innerhalb der Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sind bei der Neuerrichtung oder Änderung von Gebäuden zum Schutz vor Außenlärm die Außenbauteile schutzbedürftiger Räume so auszuführen, dass die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach der DIN 4109-1 "Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen" vom Januar 2018 (Bezugsquelle: Beuth Verlag GmbH, Berlin) eingehalten werden.

Die Themenkarten zeigen die maßgeblichen Außenlärmpegel in dB(A) für schutzbedürftige Räume an den Fassaden stockwerkbezogen.

Die Themenkarten basieren auf Anhang 4.1.1 und 4.1.2

Die Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße R'weges der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen ergibt sich aus den zugeordneten maßgeblichen Außenlärmpegeln nach DIN 4109-1 : 2018-01 unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten entsprechend Gleichung 6 DIN 4109-1 vom Januar 2018 wie folgt:



 $R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$

Dabei ist:

Kraumart = 25 dB für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;
 Kraumart = 30 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungs-

räume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsäume und

Ähnliches;

K_{Raumart} = 35 dB für Büroräume und Ähnliches; L_a der maßgebliche Außenlärmpegel

Mindestens einzuhalten sind:

R'W,ges = 35 dB für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien;

R'w,ges = 30 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungs-

räume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsäume, Büroräume und Ähnli-

ches.

Die erforderlichen gesamten bewerteten Bau-Schalldämmmaße R'w.ges sind in Abhängigkeit vom Verhältnis der vom Raum aus gesehenen gesamten Außenfläche eines Raumes Ss zur Grundfläche des Raumes Sc nach DIN 4109-2:2018-01 Gleichung (32) mit dem Korrekturwert KAL nach Gleichung (33) zu korrigieren.

Die Einhaltung der Anforderungen ist im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Antragsverfahren nach DIN 4109-2:2018-01 ("Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen" (Bezugsquelle Beuth Verlag GmbH, Berlin) nachzuweisen.

Es können Ausnahmen von den Festsetzungen zugelassen werden, soweit nachgewiesen wird, dass – insbesondere an den Lärmquellen abgewandten Gebäudeteilen – geringere Außenlärmpegel La vorliegen.

Für Fassaden, die in Planbereichen mit Beurteilungspegeln größer 64 dB(A) liegen, gekennzeichnet durch die Grenzwertlinie in der Planzeichnung, gelten folgende Festsetzungen:

In diesen Bereichen sind keine Außenwohnbereiche, wie Balkone oder Terrassen, die dem dauernden Aufenthalt dienen, anzuordnen.

Für Aufenthaltsräume ist mindestens ein Fenster vorzusehen, welches das Lüften zu einer Fassade mit einem Beurteilungspegel unterhalb von 64 dB(A) ermöglicht.



Hiervon kann abgewichen werden, wenn durch bauliche Maßnahmen, wie z.B. hinterlüftete Glasfassaden, vorgebaute belüftete Loggien oder vergleichbare Schallschutzmaßnahmen sichergestellt ist, dass vor diesem Fenster der Beurteilungspegel aus Verkehrslärm nicht mehr als 64 dB(A) am Tag beträgt.

In Schlafräumen wird der Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen erforderlich (Schalldämmlüfter oder gleichwertig).

8 Abschließende Bemerkungen

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass die Belastung aus dem Verkehrslärm zu Immissionskonflikten im Plangebiet führen werden. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei dem Plangebiet um bestehende innerstädtische Bebauung handelt, sind aktive Schallschutzmaßnahmen städtebaulich und technisch nicht ausführbar. Deshalb wird auf die Ausführung passiver Schallschutzmaßnahmen verwiesen.

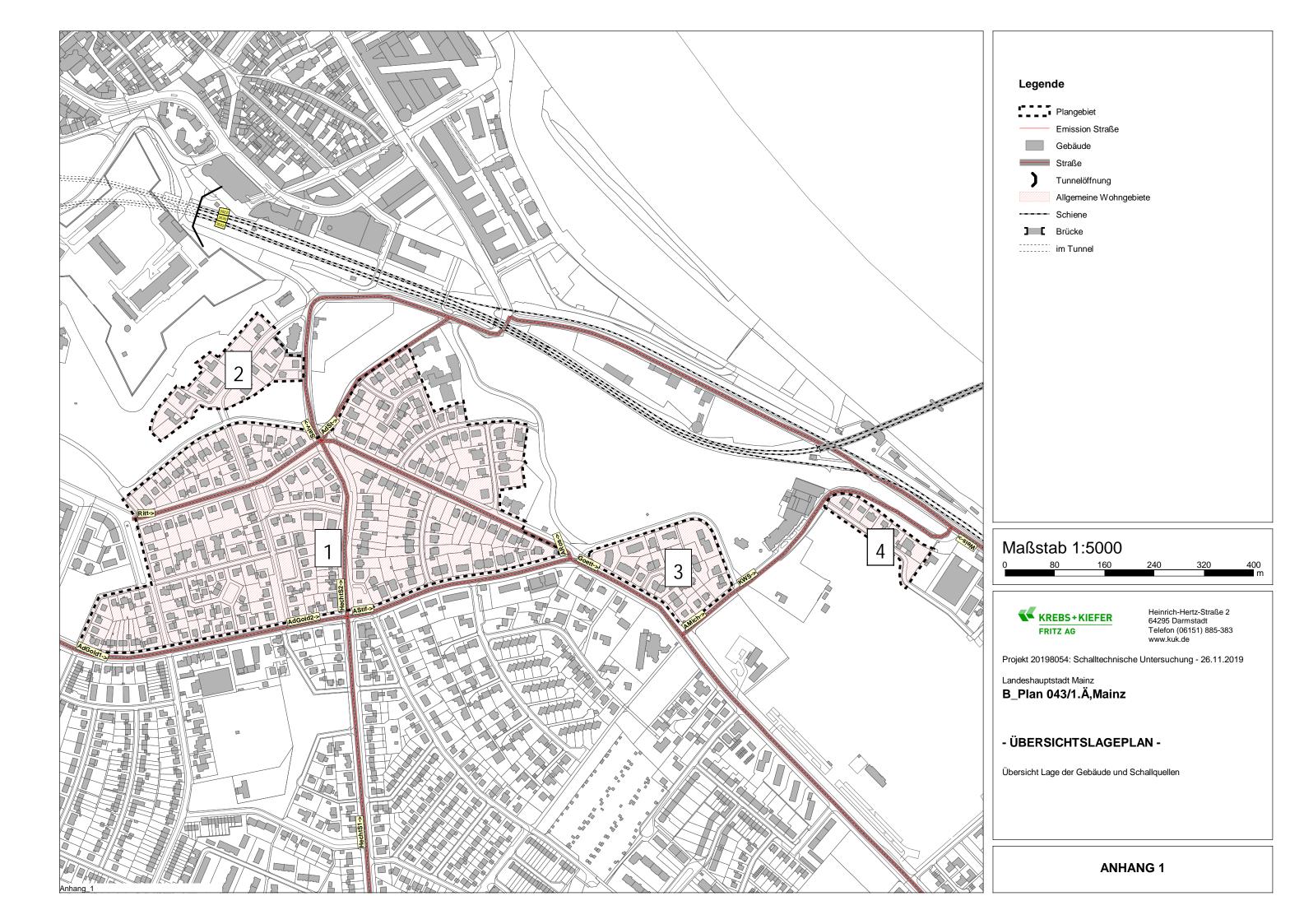
| | | _ | \sim | _ | \sim | | - 1 | _ |
|---|----|---|--------|----|---------------|---|-----|-------|
| Δ | 11 | - | | ь. | $\overline{}$ | Н | 1 | |
| | | | | | | | | |

Dipl.-Ing. (FH) Simone Griesheimer

GEPRÜFT:

Dipl.-Ing. Klaus Dietrich

ANHANG



B_Plan 043/1.Ä,Mainz Emissionsberechnung Straßenverkehr



| Abschnittsname | | | Verk | ehrszal | | | | ndigkeit (| Ko | rrekture | n | Steigung | Emissio | nspegel |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|---------------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|------------------|
| | Stationie | DTV | p _T | p _N | M/DTV- | M/DTV _I | Т | N | D _{Str0(T)} | D _{Str0(N} | D _{Refl} | Min / Max | LmE _T | LmE _N |
| | km | Kfz/24h | % | % | | | km/h | km/h | dB(A) | dB(A) | | % | dB(A) | dB(A) |
| Salvatorstraße | | | | | | | Verkeh | rsrichtunç | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| Salv | 0+000 | 7525 | 5,6 | 1,7 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -4,4 / -1,3 | | 51,3 |
| - | 0+069 | 7525 | 5,6 | 1,7 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -4,8 / -3,7 | , - | 51,3 |
| - | 0+156 0+495 | 7525 7525 | 5,6 5.6 | 1,7 1.7 | 0,060 | 0,011 | 30 / 30 50 / 50 | 30 / 30 50 / 50 | - | - | - | | 58,3 - 59,5 60,8 - 62,0 | |
| Karl-Weiser-Straße | 1 01433 | 1020 | 0,0 | 1,7 | 1 0,000 | 0,011 | | rsrichtung | g: Beide | Richtun | igen | 7,17 3,2 | 00,0 - 02,0 | 01,0 - 02,0 |
| KWS | 0+000 | 3500 | 0,5 | 0,2 | 0.060 | 0,011 | 50 / 50 | 50 / 50 | - | - 1 | - | -9.0 / -4.0 | 54,4 - 56,8 | 46,7 - 49,1 |
| - | 0+204 | 3500 | 0,5 | 0,2 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | | - 1 | - | | 54,4 - 55,7 | |
| Am Rosengarten | | | | | | | Verkeh | rsrichtunç | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| ARos | 0+000 | 1742 | 1,0 | 0,3 | 0,060 | 0,011 | 30/30 | 30 / 30 | - | - | - | -1,4 / 1,1 | 49,5 | 41,6 |
| Am Stiftswingert | | | | | | | Verkeh | rsrichtun | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| AStif | 0+000 | 9000 | 4,2 | 1,3 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -1,2 / 0,4 | 60,9 | 51,7 |
| Göttelmannstraße | | | | | | | Verkeh | rsrichtunç | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| Goett | 0+000 | 8496 | 2,9 | 2,5 | 0,056 | 0,014 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -0,7 / 1,6 | 59,6 | 53,3 |
| Auf der Steig | | | | | | | Verkeh | rsrichtunç | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| AdSt | 0+000 | 593 | 1,4 | 0,4 | 0,060 | 0,011 | 30/30 | 30 / 30 | - | - | - | -8,0 / -1,1 | 45,1 - 46,9 | 37,0 - 38,8 |
| Am Michelsberg | | | | | | | Verkeh | rsrichtunç | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| AMich | 0+000 | 3500 | 0,5 | 0,2 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -4,1 / -0,6 | 54,4 | 46,7 |
| Hechtsheimer Straße | | | | | | | Verkeh | rsrichtunç | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| HechtS2 | 0+000 | 8100 | 5,3 | 1,6 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -1,4 / -0,5 | 60,9 | 51,5 |
| An der Goldgrube | | | | | | | Verkeh | rsrichtunç | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| AdGold | 0+000 | 12503 | 2,5 | 2,4 | 0,059 | 0,008 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -0,6 / 0,6 | 61,3 | 52,5 |
| AdGold1 | 0+351 | 12503 | 2,5 | 2,4 | 0,059 | 0,008 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -1,1 / 0,5 | 61,3 | 52,5 |
| - AdGold2 | 0+512 0+700 | 12510 12000 | 4,2 4.2 | 1,3 1,3 | 0,060 | 0,011 0,011 | 50 / 50 50 / 50 | 50 / 50 50 / 50 | _ | - | - | -2,3 / -1,0 -2,7 / -0,6 | | 53,2 53,0 |
| Ritterstraße | 1 0+100 | 12000 | 4,2 | 1,0 | 1 0,000 | 0,011 | | rsrichtung | g: Beide | Richtun | ngen | -2,1 / -0,0 | 02,2 | 33,0 |
| Ritt | 0+000 | 1734 | 1,3 | 0.4 | 0,060 | 0,011 | 30/30 | 30 / 30 | - | - I | - | -2,6 / 0,0 | 49,7 | 41,7 |
| Wormser Straße | | | , , , | | , | -,- | | rsrichtung | g: Beide | Richtun | ngen | , | | |
| WorS | 0+000 | 18677 | 20,0 | 10,0 | 0,060 | 0,008 | 50/50 | 50 / 50 | - | - I | - | -2,7 / 1,6 | 68,5 | 57,5 |
| Weisenauer Straße | | | | | | | Verkeh | rsrichtun | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| WeiS | 0+000 | 18677 | 20,0 | 10,0 | 0,060 | 0,008 | 50/50 | 50 / 50 | - | - [| - | -2,2 / 0,2 | 68,5 | 57,5 |
| Weis | 0+243 | 18677 | 20,0 | 10,0 | 0,060 | 0,008 | 50/50 | 50 / 50 | <u> </u> | | - | -1,1 / 2,7 | 68,5 | 57,5 |
| Hechtsheimer Straße | | | | | | | Verkeh | rsrichtun | g: Beide | Richtun | igen | | | |
| HechtS | 0+000 | 13100 | 4,2 | 1,3 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | - | - | - | -1,7 / -0,4 | | 53,4 |
| HechtS1 | 0+121 | 13100 | 4,2 | 1,3 | 0,060 | 0,011 | 50/50 | 50 / 50 | | - | - | -2,0 / -0,5 | 62,5 | 53,4 |

Projekt-Nr.: 20198054 - 26.11.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt



| 3520 | _2019 | Gleis: 35 | 20 | Richtung: I | Mainz | | | | Abso | chnitt: 1 | Km: 0 | +000 |
|--|---|---|--|---|--|-----------------------|---|--|---|---|--|---|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 59,4 | 49,1 | - | 62,5 | 52,1 | - |
| 2 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | - | 0,5 | 80 | 414 | - | - | - | - | 72,4 | 56,5 | 26,0 |
| 3 | 3520-A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 0,5 | - | 80 | 391 | - | 69,3 | 53,2 | - | - | - | - |
| 4 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 5 | 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 1,5 | 80 | 602 | - | - | - | - | 78,8 | 62,7 | 30,8 |
| 6 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | | 0,5 | 80 | 696 | - | | | - | 74,7 | 58,5 | 26,0 |
| 7 | 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 80 | 98 | - | 75,8 | 64,2 | 39,7 | | 58,9 | 34,5 |
| 8 | 3520-A : RB-VT 6-A8*3 | 3,0 | - | 80 | 104 | - | 67,2 | 46,2 | - | - | - | - |
| 9 10 | 3520-A : RB-VT 6-A8*4 | 1,5 | _ | 80 | 138 159 | - | 65,4 | 44,4 | - | - | - | - |
| 11 | 3520-A: RB-VT 6-A12*2 | 1,0 0,5 | - | 80 80 | 238 | - | 62,3 | 39,7 | - | - | _ | - |
| 12 | 3520-A : RB-VT 6-A12*3 3520-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 8,5 | 1,5 | 80 | 135 | - | 61,1 69,4 | 38,4 49,7 | 38,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 13 | 3520-A : KE-ET 3-23-A12 2 3520-A : S 5-Z5-A10*3 | 32,0 | 13.0 | 80 | 203 | - | 76,1 | 57,2 | 45,8 | - | 56,3 | 44,9 |
| 14 | 3520-A : NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | - | 1,0 | 80 | 389 | _ | | - | | 68,8 | 54,3 | 29,0 |
| 15 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | - | 80 | 204 | - | 60,0 | 47,8 | 23,0 | 1 . | - | - |
| 16 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 6,0 | 2,5 | 80 | 310 | - | 72,6 | 58,8 | 33,8 | 1 | 58,1 | 33,0 |
| 17 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | - | 0,5 | 80 | 415 | - | - | - | - | 66,1 | 51,3 | 26,0 |
| 18 | 3520-A : ICE 4-V1*1 | 1,5 | 0,5 | 80 | 184 | - | 61,1 | 43,1 | 25,8 | | 41,3 | 24,0 |
| 19 | 3520-A: ICE 4-V1*2 | 8,0 | - | 80 | 369 | - | 71,4 | 53,3 | 36,1 | - | - | - |
| 20 | 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | - | 1,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 65,5 | 58,8 | 33,8 |
| 21 | 3520-A:ICE I 3Z9*1 | 0,5 | 0,5 | 80 | 346 | - | 59,1 | 42,0 | 21,0 | | 45,0 | 24,0 |
| Ŀ | Gesamt | 88,0 | 28,5 | - | - | - | 81,6 | 66,7 | 47,9 | | 68,4 | 46,5 |
| | enen- | Fahrfl | ächen- | Kurvenfah | | | 1 | hrungen | - | Sonstige | Brü | icke |
| kilon | neter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | sche G | Seräusche | KBr | KLM |
| k | m c1 | С | :2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 0- | +000 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | - | - |
| 3520 | _2019 | Gleis: 35 | 20 | Richtung: I | Mainz | | | | Abso | chnitt: 2 | Km: 0 | +452 |
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Fmiss | eionen | egel L'w [c | ND / A \1 | |
| 1 | | / \\ \\ \Z\ | 11 Zugo | Geschwill | Larige | | | | יקטו וטוט | eger L w ju | ID(A) | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | | 310H3P | eger L w [c | Nacht | |
| | | | , , | digkeit | je Zug | Max | 0 m | Tag | | | Nacht | 5 m |
| 1 | Name | Tag | Nacht | digkeit km/h | je Zug m | Max - | 0 m | Tag 4 m | 5 m | 0 m | Nacht 4 m | 5 m |
| 1 2 | | | , , | digkeit | je Zug | | 0 m 62,3 | Tag | 5 m | | Nacht | - |
| | Name 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | Tag | Nacht | digkeit km/h 80 | je Zug m | - | 62,3 | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m | Nacht 4 m 52,1 | 5 m - 26,0 - |
| 2 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | 1,0 | Nacht | digkeit km/h 80 80 | je Zug m 15 414 | - | 62,3 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 | Nacht 4 m 52,1 56,5 | - 26,0 |
| 2 3 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 | - - - | 62,3 - 72,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m - - | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 26,0 - 26,0 30,8 |
| 2 3 4 5 6 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 | - - - - | 62,3 - 72,3 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m - - - - - | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 | - - - - - | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - - 64,2 | 5 m - - - - - - 39,7 | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 2 3 4 5 6 7 8 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 | - - - - - | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 44,4 | 5 m 39,7 | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 65,2 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 44,4 39,7 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 | | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - - - - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 13,0 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 44,9 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 13,0 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - | 5 m 39,7 38,3 45,8 | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 44,9 29,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 | 0 m 65,3 75,4 - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 8 67,7 78,1 71,8 69,1 62,2 - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV-Y*2 IC-V1*12 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 5 - 5 - 5 - 5 - 5 - 5 - 5 - 5 - 5 - | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 67,7 71,8 71,8 69,1 62,2 - 68,4 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RC-ET 5-Z5-A14*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 13Z9*1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 67,7 71,8 69,1 62,2 - 68,4 65,0 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 1,5 8,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - 67,7 71,8 67,7 71,8 69,1 62,2 - 68,4 65,0 0 86,6 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-FET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 1-V1*2 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 0,5 28,5 ächen- | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 r- Gleisbi | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 67,7 73,5 3 78,1 71,8 69,1 62,2 - 68,4 65,0 6 86,6 Sonstige | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 46,5 icke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 12-V1*12 3520-A: ICE 13Z9*1 Gesamt enen- neter Fahrbahnart | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 r- Gleisbi | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen chgeräus | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 68,4 65,0 86,6 Sonstige Geräusche | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 46,5 icke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-F 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 13Z9*1 Gesamt enenneter Fahrbahnart m | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 0,5 28,5 ächen- | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 r- Gleisbi | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 67,7 73,5 3 78,1 71,8 69,1 62,2 - 68,4 65,0 6 86,6 Sonstige | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 12-V1*12 3520-A: ICE 13Z9*1 Gesamt enen- neter Fahrbahnart | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 r- Gleisbi | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen chgeräus | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 68,4 65,0 86,6 Sonstige Geräusche | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 46,5 icke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-F 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 13Z9*1 Gesamt enenneter Fahrbahnart m | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 r- Gleisbi | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen chgeräus | 5 m | 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - 68,4 65,0 86,6 Sonstige Geräusche | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 46,5 icke |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 1 von 19



| 3520 | _2019 | Gleis: 35 | 20 | Richtung: N | /lainz | | | | Absc | hnitt: 3 | Km: 0 | +964 |
|--|--|--|---|--|--|---|---|--|---|---|---|---|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | egel L'w [d | B(A)1 | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | 9 | . 100 | km/h | m | 111021 | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 59,4 | 49,1 | - | 62,5 | 52,1 | - |
| 2 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | | 0,5 | 80 | 414 | _ | - | - | _ | 72,4 | 56,5 | 26,0 |
| 3 | 3520-A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 0,5 | - | 80 | 391 | - | 69,3 | 53,2 | _ | | - | - |
| 4 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - |] - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 5 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 1,5 | 80 | 602 | - | - | - | - | 78,8 | 62,7 | 30,8 |
| 6 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | - | 0,5 | 80 | 696 | - | - | - | - | 74,7 | 58,5 | 26,0 |
| 7 | 3520-A : RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 80 | 98 | - | 75,8 | 64,2 | 39,7 | 70,5 | 58,9 | 34,5 |
| 8 | 3520-A : RB-VT 6-A8*3 | 3,0 | - | 80 | 104 | - | 67,2 | 46,2 | - | - | - | - |
| 9 | 3520-A : RB-VT 6-A8*4 | 1,5 | - | 80 | 138 | - | 65,4 | 44,4 | - | - | - | - |
| 10 | 3520-A : RB-VT 6-A12*2 | 1,0 | - | 80 | 159 | - | 62,3 | 39,7 | - | - | - | - |
| 11 12 | 3520-A : RB-VT 6-A12*3 3520-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 0,5 8,5 | 1,5 | 80 80 | 238 135 | - | 61,1 69,4 | 38,4 49,7 | 38,3 | 64,8 | - 45,2 | 33,8 |
| 13 | 3520-A : KE-ET 5-25-A12 2 3520-A : S 5-Z5-A10*3 | 32,0 | 13,0 | 80 | 203 | _ | 76,1 | 57,2 | 45,8 | | 56,3 | 44,9 |
| 14 | 3520-A : NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | 32,0 | 1,0 | 80 | 389 | _ | 70,1 | - 37,2 | | 68,8 | 54,3 | 29,0 |
| 15 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | - 1,0 | 80 | 204 | _ | 60.0 | 47,8 | 23,0 | - | - | - |
| 16 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 6,0 | 2,5 | 80 | 310 | _ | 72,6 | 58,8 | 33,8 | 71,8 | 58,1 | 33,0 |
| 17 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | - | 0,5 | 80 | 415 | - | - | - | - | 66,1 | 51,3 | 26,0 |
| 18 | 3520-A: ICE 4-V1*1 | 1,5 | 0,5 | 80 | 184 | - | 61,1 | 43,1 | 25,8 | 59,4 | 41,3 | 24,0 |
| 19 | 3520-A: ICE 4-V1*2 | 8,0 | - | 80 | 369 | - | 71,4 | 53,3 | 36,1 | - | - | - |
| 20 | 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | - | 1,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 65,5 | 58,8 | 33,8 |
| 21 | 3520-A:ICE I 3Z9*1 | 0,5 | 0,5 | 80 | 346 | - | 59,1 | 42,0 | 21,0 | | 45,0 | 24,0 |
| - | Gesamt | 88,0 | 28,5 | - | - | - | 81,6 | 66,7 | 47,9 | / - | 68,4 | 46,5 |
| Schi | enen- | Fahrfla | ächen- | Kurvenfahr | | | | hrungen | ٠ | Sonstige | | cke |
| kilon | neter Fahrbahnart | zust | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | m c1 | С | 2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 0- | +964 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | - | - |
| 3520 | _2019 | Gleis: 35 | 20 | Richtung: N | /lainz | | | | Absc | hnitt: 4 | Km: 1 | +912 |
| | 7 | | | | | | | F: | sionone | | D/A\1 | |
| | Zugart | Anzah | ıl Zuge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | egei Lw ja | B(A) | |
| | Zugart Name | Anzah Tag | l Zuge Nacht | | • | Max | | | sionspe | egel L'w [d | Nacht | |
| | _ | | _ | Geschwin digkeit km/h | Länge je Zug m | Max | 0 m | Tag 4 m | 5 m | eger L w [d | | 5 m |
| 1 | _ | | _ | digkeit | je Zug | Max - | 0 m 65,2 | Tag | 1 | | Nacht | 5 m |
| 1 2 | Name | Tag 1,0 | Nacht | digkeit km/h | je Zug m | | | Tag 4 m | 5 m | 0 m | Nacht 4 m | 5 m - 26,0 |
| | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | Tag 1,0 | 1,0 0,5 | digkeit km/h 80 | je Zug m 15 414 391 | - | 65,2 | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 | Nacht 4 m 52,1 56,5 | - 26,0 - |
| 2 3 4 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 | 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 | - | 65,2 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 | - 26,0 - 26,0 |
| 2 3 4 5 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 | - - - - | 65,2 - 75,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m - - - - | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 26,0 - 26,0 30,8 |
| 2 3 4 5 6 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 - 0,5 - - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 | - - - - - | 65,2 - 75,3 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 1,0 - 0,5 - - - 23,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 | - - - - - | 65,2 - 75,3 - - - 81,7 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - - 64,2 | 5 m 39,7 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 26,0 - 26,0 30,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 | - - - - - | 65,2 - 75,3 - - - 81,7 72,9 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | - - - - - | 65,2 - 75,3 - - - 81,7 72,9 71,2 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 | 5 m 39,7 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | | 65,2 - 75,3 - - - 81,7 72,9 71,2 68,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 44,4 39,7 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 | - - - - - | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - - | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | | 65,2 - 75,3 - - - 81,7 72,9 71,2 68,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 44,4 39,7 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m 39,7 38,3 45,8 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 81,0 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 44,9 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 | | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 | Tag 4,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m 39,7 38,3 45,8 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 81,0 74,8 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 44,9 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 | | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 | | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 | Tag 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1*3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A14*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1*3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV-Y*2 I | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 1,5 8,0 - 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 | | 65,2 - 75,3 - - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 | Tag 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 - 71,3 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1*3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A14*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 13Z9*1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 65,2 - 75,3 - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 | 5 m | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1*3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 65,2 - 75,3 - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 | Tag 4 m 49,1 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1*3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A14*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 13Z9*1 Gesamt enen- | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 65,2 - 75,3 - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 23,0 33,8 25,8 36,1 21,0 47,9 | 0 m 68,2 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 - 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1*3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 Gesamt enen- neter Fahrbahnart | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 65,2 - 75,3 - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 23,0 33,8 25,8 36,1 21,0 47,9 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 Gonstige eräusche | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 Schie kilor | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-F 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 13Z9*1 Gesamt enen- neter Fahrbahnart m | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zusi | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächentand | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 65,2 - 75,3 - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 23,0 33,8 25,8 36,1 21,0 47,9 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 Sonstige eräusche dB | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr dB | - 26,0 - 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 Schie kilor | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1*3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 Gesamt enen- neter Fahrbahnart | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zusi | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 65,2 - 75,3 - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 23,0 33,8 25,8 36,1 21,0 47,9 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 Gonstige eräusche | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | - 26,0 - 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 Schie kilor | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-F 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 13Z9*1 Gesamt enen- neter Fahrbahnart m | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zusi | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächentand | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 65,2 - 75,3 - 81,7 72,9 71,2 68,1 66,9 75,2 81,9 - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 23,0 33,8 25,8 36,1 21,0 47,9 | 0 m 68,2 78,4 - 79,8 84,8 80,7 76,4 - - - 70,7 81,0 74,8 - 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 Sonstige eräusche dB | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr dB | - 26,0 - 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 2 von 19



| 3520 | 0_2019 | Gleis: 35 | 20 | Richtung: N | Mainz | | | | Abs | chnitt: 5 | Km: 2 | +007 |
|---|---|---|--|---|--|---|--|--|---|--|--|---|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | egel L'w [d | B(A)1 | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 59,4 | 49,1 | - | 62,5 | 52,1 | - |
| 2 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | | 0.5 | 80 | 414 | - | - | - | _ | 72,4 | 56,5 | 26,0 |
| 3 | 3520-A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 1 | | 80 | 391 | - | 69,3 | 53,2 | - | | - | - |
| 4 | 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 5 | 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1 | 1,5 | 80 | 602 | - | - | - | - | 78,8 | 62,7 | 30,8 |
| 6 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | ı | 0,5 | 80 | 696 | - | | - | - - | 74,7 | 58,5 | 26,0 |
| 7 | 3520-A : RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 80 | 98 | - | 75,8 | 64,2 | 39,7 | 7 70,5 | 58,9 | 34,5 |
| 8 | 3520-A : RB-VT 6-A8*3 | 3,0 | - | 80 | 104 | - | 67,2 | 46,2 | - | - | - | - |
| 9 10 | 3520-A : RB-VT 6-A8*4 3520-A : RB-VT 6-A12*2 | 1,5 | _ | 80 80 | 138 159 | - | 65,4 62,3 | 44,4 39,7 | - | | - | - |
| 11 | 3520-A : RB-VT 6-A12 2 | 1,0 0,5 | _ | 80 | 238 | _ | 61,1 | 38,4 | _ | _ | _ | [|
| 12 | 3520-A : RB-VT 0-A12 3 3520-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 8,5 | 1,5 | 80 | 135 | _ | 69,4 | 49,7 | 38,3 | 64,8 | - 45,2 | 33,8 |
| 13 | 3520-A : KE-ET 5 25 A12 2 | 32,0 | 13,0 | 80 | 203 | _ | 76,1 | 57,2 | 45,8 | | 56,3 | 44,9 |
| 14 | 3520-A : NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | | 1,0 | 80 | 389 | _ | - | - | - | 68,8 | 54,3 | 29,0 |
| 15 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | - | 80 | 204 | _ | 60,0 | 47,8 | 23,0 | | - | - |
| 16 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 6,0 | 2,5 | 80 | 310 | - | 72,6 | 58,8 | 33,8 | | 58,1 | 33,0 |
| 17 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | - | 0,5 | 80 | 415 | - | - | - | - | 66,1 | 51,3 | 26,0 |
| 18 | 3520-A: ICE 4-V1*1 | 1,5 | 0,5 | 80 | 184 | - | 61,1 | 43,1 | 25,8 | 59,4 | 41,3 | 24,0 |
| 19 | 3520-A: ICE 4-V1*2 | 8,0 | - | 80 | 369 | - | 71,4 | 53,3 | 36,1 | | - | - |
| 20 | 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | - | 1,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 65,5 | 58,8 | 33,8 |
| 21 | 3520-A:ICE I 3Z9*1 | 0,5 | 0,5 | 80 | 346 | - | 59,1 | 42,0 | 21,0 | | 45,0 | 24,0 |
| | Gesamt | 88,0 | 28,5 | - | - | - | 81,6 | 66,7 | 47,9 | | 68,4 | 46,5 |
| | enen- | | ächen- | Kurvenfahr | | | | hrungen | ٠ ا | Sonstige | | icke |
| kilon | meter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | Seräusche | KBr | KLM |
| k | km c1 | С | 2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 2- | +007 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | - | - |
| 3520 | 2019 | Gleis: 35 | 20 | Richtung: N | Acin- | | | | Ahs | chnitt: 6 | Km. 2 | +227 |
| 3320 |)_2019 | Gleis. 55 | 20 | Tricituing. | viainz | | | | , 100 | OTHING. O | 11111. 2 | |
| 0020 | Zugart | | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | | egel L'w [d | | |
| 3320 | | | | Geschwin | Länge | Max | | Emiss Tag | | | | |
| 3320 | Zugart | Anzah | l Züge | | | Max | 0 m | | | pegel L'w [d | B(A)] | 5 m |
| 1 | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin digkeit | Länge je Zug | Max - | 0 m | Tag | sionsp | pegel L'w [d | B(A)] Nacht | _ |
| | Zugart Name | Anzah Tag 1,0 | l Züge Nacht | Geschwin digkeit km/h | Länge je Zug m | | | Tag 4 m | sionsp 5 m | pegel L'w [d | B(A)] Nacht 4 m | _ |
| 1 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 | Nacht 1,0 0,5 | Geschwin digkeit km/h | Länge je Zug m 15 | - | 62,3 | Tag 4 m 49,1 | sionsp 5 m | 0 m 65,3 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 | 5 m - 26,0 |
| 1 2 3 4 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 | - | 62,3 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m | oegel L'w [c 0 m 65,3 75,4 - 76,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 | 5 m - 26,0 - 26,0 |
| 1 2 3 4 5 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 | - - - - | 62,3 - 72,3 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m | egel L'w [d 65,3 75,4 - 76,8 81,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 |
| 1 2 3 4 5 6 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 | - - - - - | 62,3 - 72,3 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m | oegel L'w [d 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - - 23,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 | - - - - - | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - - 64,2 | 5 m 39,7 | oegel L'w [d 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 | - - - - - | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 | 5 m 39,7 | 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 7 73,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - - 23,5 3,0 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | - - - - - | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 | 5 m 39,7 | oegel L'w [d 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A8*4 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | - - - - - | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 65,2 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 | 5 m 39,7 | 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 7 73,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1 Züge Nacht 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 | 5 m 39,7 | oegel L'w [on 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A8*4 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 | | 62,3 - 72,3 - - - 78,7 70,0 68,3 65,2 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 | 5 m 39,7 | 9 egel L'w [o 1 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - - - - - - - - - - - | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 | Tag 4 m 49,1 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 | 5 m 39,7 38,3 | 9 egel L'w [o 1 0 m 65,3 75,4 - 76,8 81,8 77,7 73,5 - - - - - - - - - - - - - | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 13,0 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 62,3 - 72,3 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m 39,7 38,3 45,8 | oegel L'w [on | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 | | 62,3 - 72,3 - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m 39,7 38,3 45,8 | oegel L'w [on | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 | | 62,3 - 72,3 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 | Tag 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 | oegel L'w [on | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 | oegel L'w [on | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 62,3 - 72,3 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 | Tag 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 | Pegel L'w [compared to be pegel L'w [compare | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 1,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - | Tag 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 | Pegel L'w [compared to be pegel L'w [compare | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 56,3 54,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 3520-A: ICE IZ-V1*12 3520-A: ICE IZ-V1*12 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 | Tag 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 21,0 21,0 | Pegel L'w [control of the control of | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 1,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 21,0 47,9 | Pegel L'w [control of the control of | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schie | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1: 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 0,5 28,5 ächen- | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 21,0 47,9 9. | Pegel L'w [compared to be pegel L'w [compare | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 icke |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schickilor | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*216 10-Z1*3 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 21,0 47,9 9. | oegel L'w [of the control of the con | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 icke KLM |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schickilor k | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 Geleisbingeräuse | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 21,0 47,9 9. | Pegel L'w [compared to be pegel L'w [compare | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 icke KLM dB |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schickilor k | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*216 10-Z1*3 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 62,3 - 72,3 - - 78,7 70,0 68,3 65,2 63,9 72,3 79,0 - 63,0 75,6 - 64,0 74,3 - 62,0 84,5 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 21,0 47,9 9. | oegel L'w [of the control of the con | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 icke KLM |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 3 von 19



| 3520 | _2019 | | Gleis: 35 | 20 | Richtung: M | 1ainz | | | | Abs | chnitt: 7 | Km: 2 | +484 |
|--|--|---|---|--|---|--|---|---|--|--------------------------------|--|---|---|
| | | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | egel L'w [d | B(A)] | |
| | | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | · | Ĭ | Nacht | |
| | | | 3 | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520 | -A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 65,2 | 49,1 | - | 68,2 | 52,1 | - |
| 2 | | -A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | ,. | 0,5 | 80 | 414 | _ | - | - | _ | 78,4 | 56,5 | 26,0 |
| 3 | 1 | -A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 0,5 | - | 80 | 391 | - | 75,3 | 53,2 | - | - | - | - |
| 4 | | -A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | | - | 79,8 | 57,9 | 26,0 |
| 5 | 3520 | -A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 1,5 | 80 | 602 | - | - | - | - | 84,8 | 62,7 | 30,8 |
| 6 | 3520 | -A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | - | 0,5 | 80 | 696 | - | - | - | - | 80,7 | 58,5 | 26,0 |
| 7 | 1 | -A : RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 80 | 98 | - | 81,7 | 64,2 | 39,7 | 7 76,4 | 58,9 | 34,5 |
| 8 | | -A : RB-VT 6-A8*3 | 3,0 | - | 80 | 104 | - | 72,9 | 46,2 | - | - | - | - |
| 9 | | -A : RB-VT 6-A8*4 | 1,5 | - | 80 | 138 | - | 71,2 | 44,4 | - | - | - | - |
| 10 | 1 | -A : RB-VT 6-A12*2 | 1,0 | - | 80 | 159 | - | 68,1 | 39,7 | - | - | - | - |
| 11 | 1 | -A : RB-VT 6-A12*3 | 0,5 | | 80 | 238 | - | 66,9 | 38,4 | - | 70.7 | 45.0 | - |
| 12 | 1 | -A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 8,5 | 1,5 | 80 | 135 | - | 75,2 | 49,7 | 38,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 13 14 | | -A : S 5-Z5-A10*3 -A : NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | 32,0 | 13,0 1,0 | 80 80 | 203 389 | - | 81,9 | 57,2 - | 45,8 | 81,0 74,8 | 56,3 54,3 | 44,9 29,0 |
| 15 | 1 | -A : IC-E 7-25_A4 1 9-25 14 | 0,5 | 1,0 | 80 | 204 | _ | 66,0 | 47,8 | 23,0 | 1 . | - | 29,0 |
| 16 | 1 | -A : IC-E 7-25_A4 1 9-25 7 -A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 6,0 | 2,5 | 80 | 310 | _ | 78,6 | 58,8 | 33,8 | 1 | 58,1 | 33,0 |
| 17 | 1 | -A : IC-E 7-25_A4*1 9-25*15 | - | 0,5 | 80 | 415 | _ | - 5,0 | - | - | 72,0 | 51,3 | 26,0 |
| 18 | 1 | -A : ICE 4-V1*1 | 1,5 | 0,5 | 80 | 184 | _ | 66,9 | 43,1 | 25,8 | 1 . | 41,3 | 24,0 |
| 19 | | -A : ICE 4-V1*2 | 8,0 | - | 80 | 369 | - | 77,2 | 53,3 | 36,1 | | | - |
| 20 | 3520 | -A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | - | 1,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 71,3 | 58,8 | 33,8 |
| 21 | 3520 | -A:ICE I 3Z9*1 | 0,5 | 0,5 | 80 | 346 | - | 64,9 | 42,0 | 21,0 | 67,9 | 45,0 | 24,0 |
| - | Gesa | ımt | 88,0 | 28,5 | - | - | - | 87,4 | 66,7 | 47,9 | 89,6 | 68,4 | 46,5 |
| Schi | enen- | | Fahrfl | ächen- | Kurvenfahr | - Gleisbi | rems- | Vorkel | hrungen | g. | Sonstige | Brü | icke |
| kilor | meter | Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | Geräusche | KBr | KLM |
| k | m | c1 | С | 2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| | | Standardfahrbahn | | | 3.0 | _ | | | - | | - | 3,0 | - |
| | 2019 | - Chairman and Markin | Gleis: 35 | 20 | Richtung: M | /ainz | | | | Ahs | chnitt: 8 | Km: 2 | +574 |
| 0020 | | _ | | | | | | | | | | | |
| | | Zugart | Anzah | l Züne | Cechwin | Länge | | | - micc | cionen | | IR/A\l | |
| | l | Zugart | | l Züge | Geschwin | Länge | Max | | | sionsp | pegel L'w [d | | |
| | | Zugart Name | Anzah Tag | l Züge Nacht | digkeit | je Zug | Max | 0 | Tag | ı | | Nacht | _F |
| | 2520 | Name | Tag | Nacht | digkeit km/h | je Zug m | | 0 m | Tag 4 m | 5 m | 0 m | Nacht 4 m | 5 m |
| 1 2 | 1 | -A : LZ-V 8-A4*1 | Tag 1,0 | Nacht 1,0 | digkeit km/h 80 | je Zug m | - | 65,2 | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 68,2 | Nacht 4 m 52,1 | - |
| 2 | 3520 | Name -A : LZ-V 8-A4*1 -A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | 1,0 | Nacht | digkeit km/h 80 90 | je Zug m 15 414 | - | 65,2 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m - - | 0 m 68,2 79,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 | - 28,6 |
| 2 3 | 3520 3520 | Name -A : LZ-V 8-A4*1 -A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 1,0 - 0,5 | 1,0 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 | je Zug m 15 414 391 | - - - | 65,2 | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 68,2 79,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 | - 28,6 - |
| 2 3 4 | 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 | je Zug m 15 414 391 564 | - | 65,2 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m - - - | 0 m 68,2 79,0 - 81,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 | 28,6 - 30,9 |
| 2 3 | 3520- 3520- 3520- 3520- | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 | je Zug m 15 414 391 | - - - - | 65,2 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 68,2 79,0 - 81,0 86,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 | 28,6 - 30,9 35,6 |
| 2 3 4 5 | 3520- 3520- 3520- 3520- 3520- | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 | je Zug m 15 414 391 564 602 | - - - - | 65,2 - 76,0 - | Tag 4 m 49,1 - 53,5 | 5 m - - - - | 0 m 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 | 28,6 - 30,9 |
| 2 3 4 5 6 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 100 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 | - - - - - | 65,2 - 76,0 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,5 | 5 m | 0 m 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 100 100 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | - - - - - | 65,2 - 76,0 - - - 84,1 75,3 73,5 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 | 5 m | 0 m 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | - - - - - | 65,2 - 76,0 - - - 84,1 75,3 73,5 70,5 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 | 5 m | 0 m 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | 3520- 3520- 3520- 3520- 3520- 3520- 3520- 3520- 3520- 3520- | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 | | 65,2 - 76,0 - - - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 | 5 m 48,5 | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 65,2 - 76,0 - - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 | Tag 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - - 1 73,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 | - 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - 42,6 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 | Tag 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - - 1 73,0 7 83,4 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - 42,6 53,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 | | 65,2 - 76,0 - - - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - - 1 73,0 7 83,4 77,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - 42,6 53,8 37,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 | 5 m 48,5 47,1 54,7 - 31,8 42,6 | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - - 1 73,0 7 83,4 77,1 8 - 6 80,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 | | 65,2 - 76,0 - - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - 80,1 74,4 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 | - 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 | | 65,2 - 76,0 - - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - 80,1 74,4 6 67,4 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 | - 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 65,2 - 76,0 - - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 8 - 8 80,1 74,4 6 67,4 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 - 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 | | 65,2 - 76,0 - - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 8 - 6 80,1 74,4 67,4 9 - 73,7 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 | - 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE 3Z9*1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 1,5 8,0 - 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 79,5 - | Tag 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 | 5 mm | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 8 - 6 80,1 74,4 6 67,4 9 - 73,7 3 70,2 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 - 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE 3Z9*1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 79,5 - 67,2 89,7 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 | 5 mm | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 8 - 6 80,1 74,4 6 67,4 9 - 73,7 3 70,2 7 91,2 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: IC-E 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE 3Z9*1 mt | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 79,5 - 67,2 89,7 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - 6 80,1 74,4 67,4 9 - 73,7 3 70,2 7 91,2 Sonstige | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 icke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: ICE 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE IV1*2 12-V1*12 -A: ICE 3Z9*1 Imt Fahrbahnart | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 79,5 - 67,2 89,7 Vorkel | Tag 4 m 49,1 53,5 - 63,0 45,9 44,1 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - 6 80,1 74,4 6 67,4 9 - 73,7 70,2 7 91,2 Sonstige Geräusche | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 icke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: ICE 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE IV1*2 I2-V1*12 -A: ICE 3Z9*1 Imt Fahrbahnart C1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zusi | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 79,5 - 67,2 89,7 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - 6 80,1 74,4 6 67,4 9 - 73,7 7 91,2 Sonstige Geräusche dB | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr dB | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 icke KLM dB |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*3 -A: RE-ET 5-Z5-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: ICE 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE IV1*2 12-V1*12 -A: ICE 3Z9*1 Imt Fahrbahnart | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zusi | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächen- tand | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 79,5 - 67,2 89,7 Vorkel | Tag 4 m 49,1 53,5 - 63,0 45,9 44,1 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen hgeräus dB | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - 6 80,1 74,4 6 67,4 9 - 73,7 70,2 7 91,2 Sonstige Geräusche | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 icke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 3520 | Name -A: LZ-V 8-A4*1 10-Z2*17 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 -A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 -A: RB-VT 6-A8*3 -A: RB-VT 6-A8*4 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: RB-VT 6-A12*2 -A: S 5-Z5-A10*3 -A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 -A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 -A: ICE 4-V1*1 -A: ICE 4-V1*2 -A: ICE IV1*2 I2-V1*12 -A: ICE 3Z9*1 Imt Fahrbahnart C1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zusi | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächen- tand | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 65,2 - 76,0 - 84,1 75,3 73,5 70,5 69,2 77,5 84,3 - 68,3 80,9 - 69,2 79,5 - 67,2 89,7 Vorkel | Tag 4 m 49,1 53,5 - 63,0 45,9 44,1 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen hgeräus dB | 5 m | 68,2 79,0 - 81,0 86,1 82,0 78,8 - - 1 73,0 7 83,4 77,1 3 - 6 80,1 74,4 6 67,4 9 - 73,7 7 91,2 Sonstige Geräusche dB | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr dB | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 icke KLM dB |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 4 von 19



| 3520 | 0_2019 | Gleis: 35 | 520 | Richtung: N | Mainz | | | | Abs | schnitt: 9 | Km: 3 | +082 |
|--|---|--|--|---|--|---|--|--|--------------------------------------|---|--|---|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | pegel L'w [d | IB(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | · | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | n 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 59,4 | 49,1 | - | 62,5 | 52,1 | - |
| 2 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 | | 0,5 | 90 | 414 | - | - | - | _ | 73,0 | 56,8 | 28,6 |
| 3 | 3520-A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z | | - ' | 90 | 391 | - | 70,0 | 53,5 | - | | | |
| 4 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 | | 0,5 | 100 | 564 | - | - | - | - | 75,0 | 58,6 | 30,9 |
| 5 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 | | 1,5 | 100 | 602 | - | - | - | - | 80,1 | 63,3 | 35,6 |
| 6 | 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 | | 0,5 | 100 | 696 | - | - | - | - | 76,0 | 59,2 | 30,9 |
| 7 | 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 120 | 98 | - | 78,1 | 63,0 | 48,5 | , | 57,8 | 43,3 |
| 8 | 3520-A: RB-VT 6-A8*3 | 3,0 | - | 120 | 104 | - | 69,5 | 45,9 | - | - | - | - |
| 9 | 3520-A : RB-VT 6-A8*4 | 1,5 | - | 120 | 138 | - | 67,7 | 44,1 | - | - | - | - |
| 10 | 3520-A : RB-VT 6-A12*2 | 1,0 | - | 120 | 159 | - | 64,6 | 39,4 | - | - | - | - |
| 11 12 | 3520-A : RB-VT 6-A12*3 3520-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 0,5 8,5 | 1,5 | 120 120 | 238 135 | - | 63,4 71,6 | 38,1 50,9 | - 47,1 | - 1 67,1 | - 46,4 | - 42,6 |
| 13 | 3520-A : KE-ET 5-25-A12 2 | 32,0 | 13.0 | 120 | 203 | _ | 78,4 | 58,4 | 54,7 | | 57,5 | 53,8 |
| 14 | 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | 32,0 | 1,0 | 120 | 389 | _ | 70,4 | - | - | 71,1 | 53,1 | 37,8 |
| 15 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | - 1,0 | 120 | 204 | _ | 62,4 | 46,6 | 31,8 | | - | |
| 16 | 3520-A : IC-E 7-25_A4-1 9-25-11 | 6,0 | 2,5 | 120 | 310 | _ | 74,9 | 57,7 | 42,6 | | 56,9 | 41,8 |
| 17 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | | 0,5 | 120 | 415 | _ | - | - | | 1 - | 50,1 | 34,8 |
| 18 | 3520-A : ICE 4-V1*1 | 1,5 | 0,5 | 120 | 184 | - | 63,3 | 43,7 | 34,6 | | 42,0 | 32,8 |
| 19 | 3520-A: ICE 4-V1*2 | 8,0 | - ' | 120 | 369 | - | 73,6 | 54,0 | 44,9 | | | |
| 20 | 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | - | 1,5 | 120 | 358 | - | - | - | - | 67,7 | 57,4 | 42,6 |
| 21 | 3520-A:ICE I 3Z9*1 | 0,5 | 0,5 | 120 | 346 | - | 61,3 | 40,9 | 29,8 | 8 64,3 | 43,9 | 32,8 |
| ╚ | Gesamt | 88,0 | 28,5 | - | - | - | 83,8 | 66,2 | 56,7 | 7 85,2 | 68,4 | 55,2 |
| Schi | ienen- | Fahrfl | ächen- | Kurvenfahr | r- Gleisbi | rems- | Vorke | hrungen | g. | Sonstige | Brü | icke |
| kilon | meter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che C | Geräusche | KBr | KLM |
| k | km c1 | | :2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 3. | 3+082 Standardfahrbahn | | _ | - | - | | | - | | - | - | - |
| 3. | 3+466 Standardfahrbahn |] | - | - | - | | | - | | - | - | - |
| 3520 | 0_2019 | Gleis: 35 | 520 | Richtung: F | rankfurt | | | | Abs | schnitt: 10 | Km: 0 | +000 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | Zugart | Anzał | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | pegel L'w [d | | |
| | Zugart Name | 1 | l Züge Nacht | | Länge | Max | | | sionsp | pegel L'w [d | | |
| | 9 | Anzah Tag | 1 | digkeit | Länge je Zug | Max | 0 m | Tag | | | IB(A)] Nacht | 5 m |
| 1 | Name | Tag | Nacht | digkeit km/h | Länge je Zug m | Max - | 0 m | Tag 4 m | sionsp 5 m | n 0 m | IB(A)] Nacht 4 m | 5 m |
| 1 2 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 | Tag 1,0 | Nacht 1,0 | digkeit | Länge je Zug | | 0 m 59,4 | Tag | 5 m | n 0 m 62,5 | HB(A)] Nacht 4 m 52,1 | - |
| | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 | Tag 1,0 0 - | Nacht | digkeit km/h 80 | Länge je Zug m | - | 59,4 | Tag 4 m 49,1 | 5 m | n 0 m | IB(A)] Nacht 4 m | |
| 2 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 | Tag 1,0 0 - 15 0,5 | Nacht 1,0 | digkeit km/h 80 80 | Länge je Zug m 15 414 | - | 59,4 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 62,5 72,4 | MB(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 | - 26,0 |
| 2 3 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 | Tag 1,0 0 - 15,0,5 0 - 0 - | 1,0 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 | - - - | 59,4 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m - - | 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 26,0 - 26,0 30,8 |
| 2 3 4 5 6 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 | Tag 1,0 0 - 0,5 0 - 0 - 0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 | - - - - | 59,4 - 69,3 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | Tag 1,0 0 - 14 0,5 0 - 0 - 0 - 23,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 | - - - - - | 59,4 - 69,3 - - - 75,8 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 7 70,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 2 3 4 5 6 7 8 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 | Tag 1,0 0 - 15 0,5 0 - 0 - 0 - 23,5 3,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 | | 59,4 - 69,3 - - - 75,8 67,2 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - - 64,2 46,2 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | - - - - - - | 59,4 - 69,3 - - - 75,8 67,2 65,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 7 70,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 44,4 39,7 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 7 70,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 | Tag 1,0 0 - 1,1 0,5 0 - 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | Tag 1,0 0 - 1,1 0,5 0 - 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RS-VT 6-A12*3 3520-A: RS-VT 6-A12*3 3520-A: RS-VT 6-A12*3 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 13,0 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 75,2 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 44,9 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 75,2 68,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RS-VT 6-A12*3 3520-A: RS-VT 6-A12*3 3520-A: RS-VT 6-A12*3 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 75,2 68,8 0 - | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 13,0 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 8 71,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 | - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 mm | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 71,8 66,1 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 | 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | Tag 1,0 0 - 1,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 mm 5 mm 39,7 39,7 39,7 33,8,3 33,8 | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 71,8 66,1 8 59,4 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 | 26,0 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-T 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: IC-E 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 | Tag 1,0 0,5 0,5 0,- 0,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 1,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 - 61,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 8 71,8 66,1 8 59,4 1 - 65,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE I-Z12-V1*12 3520-A: ICE I-Z12-V1*12 3520-A: ICE I-Z12-V1*12 | Tag 1,0 0 - 1,0 0 - 0,5 0 - 0 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 71,8 66,1 8 59,4 1 - 65,5 0 62,2 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-E 7-Z5_A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE I3Z9*1 Gesamt | Tag 1,0 0,5 0,5 0,5 0,5 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 8,0 - 0,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 71,8 66,1 8 59,4 1 - 65,5 0 62,2 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE I-Z12-V1*12 3520-A: ICE I-Z12-V1*12 3520-A: ICE I-Z12-V1*12 | Tag 1,0 0,5 0,5 0,5 0,5 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 8,0 - 0,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 71,8 66,1 8 59,4 1 - 65,5 0 62,2 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-E 7-Z5_A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE I3Z9*1 Gesamt | Tag 1,0 0,5 0,5 0,- 0,5 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 8,0 Fahrfl | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 8 71,8 66,1 8 66,1 8 59,4 1 - 65,5 0 62,2 9 83,6 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | - 26,0 30,8 26,0 34,5 - - 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE I-Z0-X1*1 Gesamt ienen- | Tag 1,0 0,5 0,5 0,- 0,5 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 8,0 Fahrfl zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 8 71,8 66,1 8 59,4 1 - 65,5 0 62,2 9 83,6 Sonstige | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | - 26,0 - 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 1 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 1 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE I-Z0*1 Gesamt ienen- meter Fahrbahnart | Tag 1,0 0 - 1,0 0 - 0,5 0 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfl zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 Vorke | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m | n 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 7 70,5 3 64,8 8 75,2 68,8 0 - 8 71,8 66,1 8 59,4 1 - 65,5 0 62,2 9 83,6 Sonstige Geräusche | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | - 26,0 - 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 5 von 19



| 3520_2019 | | | Gleis: 3520 | | Richtung: Frankfurt | | | Abschnitt: 11 Km: 1+937 | | | | |
|---|---|--|--|---|--|---|---|--|--|--|--|---|
| Zugart | | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | gel L'w [d | IB(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | Ĭ | Nacht | |
| | | ŭ | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 65,2 | 49,1 | - | 68,2 | 52,1 | - |
| 2 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | - | 0,5 | 80 | 414 | - | - | _ | - | 78,4 | 56,5 | 26,0 |
| 3 | 3520-A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 0,5 | - | 80 | 391 | - | 75,3 | 53,2 | - | - | - | - |
| 4 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 79,8 | 57,9 | 26,0 |
| 5 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 1,5 | 80 | 602 | - | - | - | - | 84,8 | 62,7 | 30,8 |
| 6 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | - | 0,5 | 80 | 696 | - | | - | - | 80,7 | 58,5 | 26,0 |
| 7 | 3520-A : RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 80 | 98 | - | 81,7 | 64,2 | 39,7 | 76,4 | 58,9 | 34,5 |
| 8 | 3520-A : RB-VT 6-A8*3 | 3,0 | - | 80 | 104 | - | 72,9 | 46,2 | - | - | - | - |
| 9 10 | 3520-A : RB-VT 6-A8*4 3520-A : RB-VT 6-A12*2 | 1,5 | _ | 80 80 | 138 159 | - | 71,2 68,1 | 44,4 39,7 | - | _ | - | - |
| 11 | 3520-A : RB-VT 6-A12*3 | 1,0 0,5 | _ | 80 | 238 | _ | 66,9 | 38,4 | - | | _ | - |
| 12 | 3520-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 8,5 | 1,5 | 80 | 135 | _ | 75,2 | 49,7 | 38,3 | 70,7 | 45,2 | 33,8 |
| 13 | 3520-A : S 5-Z5-A10*3 | 32,0 | 13,0 | 80 | 203 | _ | 81,9 | 57,2 | 45,8 | 81,0 | 56,3 | 44,9 |
| 14 | 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | - | 1,0 | 80 | 389 | _ | - | - | - | 74,8 | 54,3 | 29,0 |
| 15 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | | 80 | 204 | - | 66,0 | 47,8 | 23,0 | - | - | |
| 16 | 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 6,0 | 2,5 | 80 | 310 | - | 78,6 | 58,8 | 33,8 | 77,8 | 58,1 | 33,0 |
| 17 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | - | 0,5 | 80 | 415 | - | - | | - | 72,0 | 51,3 | 26,0 |
| 18 | 3520-A : ICE 4-V1*1 | 1,5 | 0,5 | 80 | 184 | - | 66,9 | 43,1 | 25,8 | 65,1 | 41,3 | 24,0 |
| 19 | 3520-A : ICE 4-V1*2 | 8,0 | - | 80 | 369 | - | 77,2 | 53,3 | 36,1 | - | - | - |
| 20 | 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | - | 1,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 71,3 | 58,8 | 33,8 |
| 21 | 3520-A:ICE I 3Z9*1 | 0,5 | 0,5 | 80 | 346 | - | 64,9 | 42,0 | 21,0 | 67,9 | 45,0 | 24,0 |
| ᆣ | Gesamt | 88,0 | 28,5 | - | - | - | 87,4 | 66,7 | 47,9 | 89,6 | 68,4 | 46,5 |
| Schi | Schienen- | | Fahrflächen- | | r- Gleisb | - Gleisbrems- | | Vorkehrungen g. Sonstige | | | Brü | cke |
| kilor | neter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | m c1 | С | 2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 1 | +937 Standardfahrbahn | | _ | - | - | | | - | | - | 6,0 | - |
| 3520_2019 | | Gleis: 3520 | | Richtung: Frankfurt | | Abschnitt: 12 | | | Km: 2 | +030 | | |
| 0020 | | 0.0.0.0 | | - tioiitaiigi i | | | | | | | | |
| 0020 | Zugart | | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | | gel L'w [d | | |
| 0020 | | | | | | Max | | Emiss Tag | | | | |
| 0020 | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | Max | 0 m | | | | IB(A)] | 5 m |
| 1 | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin digkeit | Länge je Zug | Max - | 0 m 59,4 | Tag | sionspe | egel L'w [d | IB(A)] Nacht | |
| 1 2 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | Anzah Tag | l Züge Nacht | Geschwin digkeit km/h | Länge je Zug m 15 414 | | | Tag 4 m 49,1 | sionspe 5 m | egel L'w [d | IB(A)] Nacht 4 m | |
| 1 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | Anzah Tag 1,0 | Nacht 1,0 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 | Länge je Zug m 15 414 391 | - | 59,4 | Tag 4 m 49,1 | sionspe 5 m | 0 m 62,5 72,4 | Nacht 4 m 52,1 56,5 | 5 m - 26,0 |
| 1 2 3 4 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 | | 59,4 - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - | 5 m - - - | 0 m 62,5 72,4 - 73,8 | Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 | 5 m - 26,0 - 26,0 |
| 1 2 3 4 5 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 | | 59,4 - 69,3 - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m - - - - - | egel L'w [c 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 |
| 1 2 3 4 5 6 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 | | 59,4 - 69,3 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,2 | 5 m - - - - - | 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - 23,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 | | 59,4 - 69,3 - - - 75,8 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - - 64,2 | 5 m 39,7 | egel L'w [c 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 | | 59,4 - 69,3 - - - 75,8 67,2 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 | 5 m 39,7 | 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | | 59,4 - 69,3 - - - 75,8 67,2 65,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 | 5 m 39,7 | 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1 Züge Nacht 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - - 64,2 46,2 44,4 39,7 | 5 m 39,7 | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 | 5 m 39,7 | 9gel L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 - - | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 8 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 | 5 m 39,7 38,3 | 9gel L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 - - - 64,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 5-A12*2 3520-A: RS-VT 5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 13,0 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 | 5 m 39,7 | 9gel L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*216 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-UT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 | Tag 4,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m 39,7 38,3 45,8 | 9gel L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 - - - 64,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 5-A12*2 3520-A: RS-VT 5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 13,0 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 | 5 m 39,7 38,3 45,8 | 9gel L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*216 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 | - | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 | 9gel L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*216 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 | | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 | 9gel L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | - | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 | Tag 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 IC-V1*12 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 | - | 59,4 - 69,3 - - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 69,4 76,1 - 60,0 72,6 - 61,1 | Tag 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 - 65,5 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 57,9 62,7 58,5 58,9 55,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 3520-A: ICE I 3Z9*1 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 | - | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 - 65,5 62,2 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1! 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 3520-A: ICE IZ-Y5*1 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 | Tag 4 m 49,1 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 5 m 39,7 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 - 65,5 62,2 83,6 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 Gesamt enen- | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | - | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 - 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 - 65,5 62,2 83,6 Constige | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schi | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1! 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*3 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 3520-A: ICE IV1*2 IZ-V1*12 3520-A: ICE IZ-Y5*1 | Anzah Tag 1,0 - 0,5 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 1,5 8,0 - 0,5 8,0 Fahrfli | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 Gleisb | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 - 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 - 65,5 62,2 83,6 | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schi kilor | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IZ-V1*12 Gesamt enen- | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 8,0 Fahrfli zus | 1 Züge Nacht 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächen- | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 r- Gleisbi | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 - 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 9 L'w [d 0 m 62,5 72,4 - 73,8 74,7 70,5 - - 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 - 65,5 62,2 83,6 Constige | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | 5 m - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | Zugart Name 3520-A: LZ-V 8-A4*1 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 3520-A: GZ-V 8-A4*1 10-Z2*216 10-Z1* 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A: RB-E 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 3520-A: RB-VT 6-A8*3 3520-A: RB-VT 6-A8*4 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RB-VT 6-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: IC-E 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 12-V1*12 3520-A: ICE IV1*2 12-V1*12 3520-A: ICE ISZ9*1 Gesamt enen- neter Fahrbahnart | Anzah Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | Geschwin digkeit km/h 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 80 | Länge je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 T- Gleisb geräus | | 59,4 - 69,3 - 75,8 67,2 65,4 62,3 61,1 - 60,0 72,6 - 61,1 71,4 - 59,1 81,6 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,2 - 64,2 46,2 44,4 39,7 38,4 49,7 57,2 - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 hrungen | 5 m 39,7 - 38,3 45,8 - 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 9 L'w [c] 0 m 62,5 72,4 - 73,8 78,8 74,7 70,5 64,8 75,2 68,8 - 71,8 66,1 59,4 - 65,5 62,2 83,6 constige eräusche | B(A)] Nacht 4 m 52,1 56,5 - 57,9 62,7 58,5 58,9 45,2 56,3 54,3 - 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 5 m - 26,0 - 26,0 30,8 26,0 34,5 33,8 44,9 29,0 - 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 - 46,5 cke KLM |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 6 von 19



| 3520 | _2019 | Gleis: 35 | 20 | Richtung: F | rankfurt | | | | Abscl | nnitt: 13 | Km: 2 | +249 |
|---|--|--|--|--|---|---|---|--|--|--|---|---|
| | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | gel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 62,3 | 49,1 | - | 65,3 | 52,1 | - |
| 2 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | - | 0,5 | 80 | 414 | - | - | - | - | 75,4 | 56,5 | 26,0 |
| 3 | 3520-A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 0,5 | - | 80 | 391 | - | 72,3 | 53,2 | - | - | - | - |
| 4 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 76,8 | 57,9 | 26,0 |
| 5 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 1,5 | 80 | 602 | - | - | - | - | 81,8 | 62,7 | 30,8 |
| 6 7 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 3520-A : RB-E 7-Z2 A4*1 9-Z5*3 | - | 0,5 | 80 | 696 98 | - | 70.7 | - 64.0 | - 20.7 | 77,7 | 58,5 | 26,0 |
| 8 | 3520-A : RB-E 7-22_A4 9-25 3 3520-A : RB-VT 6-A8*3 | 23,5 3,0 | 3,5 | 80 80 | 98 104 | - | 78,7 70,0 | 64,2 46,2 | 39,7 | 73,5 | 58,9 | 34,5 |
| 9 | 3520-A : RB-VT 6-A8*4 | 1,5 | _ | 80 | 138 | _ | 68,3 | 44,4 | - | | - | |
| 10 | 3520-A : RB-VT 6-A12*2 | 1,0 | _ | 80 | 159 | _ | 65,2 | 39,7 | _ | _ | _ | _ |
| 11 | 3520-A : RB-VT 6-A12*3 | 0,5 | _ | 80 | 238 | _ | 63,9 | 38,4 | _ | _ | - | - |
| 12 | 3520-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 8,5 | 1,5 | 80 | 135 | - | 72,3 | 49,7 | 38,3 | 67,7 | 45,2 | 33,8 |
| 13 | 3520-A : S 5-Z5-A10*3 | 32,0 | 13,0 | 80 | 203 | - | 79,0 | 57,2 | 45,8 | 78,1 | 56,3 | 44,9 |
| 14 | 3520-A : NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | - | 1,0 | 80 | 389 | - | - | - | - | 71,8 | 54,3 | 29,0 |
| 15 | 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | - | 80 | 204 | - | 63,0 | 47,8 | 23,0 | - | - | - |
| 16 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 6,0 | 2,5 | 80 | 310 | - | 75,6 | 58,8 | 33,8 | 74,8 | 58,1 | 33,0 |
| 17 | 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | - | 0,5 | 80 | 415 | - | - | - | - | 69,1 | 51,3 | 26,0 |
| 18 | 3520-A : ICE 4-V1*1 | 1,5 | 0,5 | 80 | 184 | - | 64,0 | 43,1 | 25,8 | 62,2 | 41,3 | 24,0 |
| 19 | 3520-A : ICE 4-V1*2 | 8,0 | - | 80 | 369 | - | 74,3 | 53,3 | 36,1 | - 00.4 | - | - |
| 20 21 | 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 3520-A:ICE I 3Z9*1 | - 0,5 | 1,5 0,5 | 80 80 | 358 346 | - | - 62,0 | - 42,0 | - 21,0 | 68,4 65,0 | 58,8 45,0 | 33,8 24,0 |
| | Gesamt | 88.0 | 28,5 | 80 | 340 | - | 84,5 | 66.7 | 47,9 | 86,6 | 68,4 | 46,5 |
| Schi | enen- | | ächen- | Kurvenfahr | - Gleisbı | roms- | | nrungen | | onstige | | cke |
| | neter Fahrbahnart | ZUS | | geräusch | geräus | | | _ | _ | räusche | KBr | KLM |
| | | | | Ŭ | " | | Quietsc | J | crie Ge | | | |
| | m c1 | C | 2 | dB | dE | | | dB | | dB | dB | dB |
| | +249 Standardfahrbahn | 01 : 05 | - | 3,0 | - | | | - | • | - | - | - |
| 3520 | _2019 | Gleis: 35 | | Richtung: F | rankfurt | | | | | nnitt: 14 | Km: 2 | +515 |
| | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | gel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 65,2 | 49,1 | - | 68,2 | 52,1 | |
| 2 | 3520-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | - | 0,5 | 80 | 414 | - | - | - | - | 78,4 | 56,5 | 26,0 |
| 3 | 3520-A : GZ-V 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 0,5 | - | 80 | 391 | - | 75,3 | 53,2 | - | 70.0 | - | - |
| 4 5 | 3520-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 3520-A: GZ-E 7-Z5 A4*1 10-Z2*25 10 | - | 0,5 1,5 | 80 80 | 564 602 | - | - | - | - | 79,8 | 57,9 62,7 | 26,0 30,8 |
| 6 | 3520-A : GZ-E 7-25_A4 1 10-22 25 10 3520-A : GZ-E 7-Z5 A4*1 10-Z2*29 10 | - | 0,5 | 80 | 696 | _ | - | _ | - | 84,8 80,7 | 58,5 | 26,0 |
| 7 | 3520-A : GZ-E 7-25_A4 1 10-22 29 10 3520-A : RB-E 7-Z2 A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 80 | 98 | _ | 81,7 | 64,2 | 39.7 | 76,4 | 58,9 | 34,5 |
| 8 | 3520-A : RB-VT 6-A8*3 | 3,0 | - | 80 | 104 | _ | 72,9 | 46,2 | - | - | - | - |
| 9 | 3520-A : RB-VT 6-A8*4 | 1,5 | - | 80 | 138 | _ | 71,2 | 44,4 | - | - | - | - |
| 10 | 3520-A : RB-VT 6-A12*2 | 1,0 | - | 80 | 159 | - | 68,1 | 39,7 | - | - | - | - |
| 11 | 3520-A : RB-VT 6-A12*3 | 0,5 | - | 80 | 238 | - | 66,9 | 38,4 | - | - | - | - |
| 12 | 2520 A . DE ET LE 75 A42*2 | 8,5 | 1,5 | 80 | 135 | - | 75,2 | 49,7 | 38,3 | 70,7 | 45,2 | 33,8 |
| | 3520-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | | | | | I | 81,9 | 57,2 | 45,8 | 81,0 | 56,3 | 44,9 |
| 13 | 3520-A : S 5-Z5-A10*3 | 32,0 | 13,0 | 80 | 203 | - | 01,9 | - / | | | | 29,0 |
| 13 14 | 3520-A : S 5-Z5-A10*3 3520-A : NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | - | 13,0 1,0 | 80 | 389 | - | - | - | - | 74,8 | 54,3 | 25,0 |
| 13 14 15 | 3520-A : S 5-Z5-A10*3 3520-A : NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | 1,0 - | 80 80 | 389 204 | - | 66,0 | 47,8 | 23,0 | - | - | - |
| 13 14 15 16 | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | - | 1,0 - 2,5 | 80 80 80 | 389 204 310 | - - - | - | 47,8 58,8 | 23,0 33,8 | 77,8 | 58,1 | 33,0 |
| 13 14 15 16 17 | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | 0,5 6,0 | 1,0 - 2,5 0,5 | 80 80 80 80 | 389 204 310 415 | - - - | - 66,0 78,6 | 47,8 58,8 | 23,0 33,8 - | 77,8 72,0 | 58,1 51,3 | 33,0 26,0 |
| 13 14 15 16 17 18 | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 | 0,5 6,0 - 1,5 | 1,0 - 2,5 | 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 | - - - - | - 66,0 78,6 - 66,9 | 47,8 58,8 - 43,1 | 23,0 33,8 - 25,8 | 77,8 72,0 65,1 | 58,1 51,3 41,3 | 33,0 |
| 13 14 15 16 17 18 19 | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 | 0,5 6,0 | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 | - - - - | - 66,0 78,6 | 47,8 58,8 - 43,1 53,3 | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 | 77,8 72,0 65,1 | 58,1 51,3 41,3 | 33,0 26,0 24,0 |
| 13 14 15 16 17 18 19 20 | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 | 0,5 6,0 - 1,5 8,0 | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 358 | - - - - | 66,0 78,6 - 66,9 77,2 | 47,8 58,8 - 43,1 53,3 | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 | 77,8 72,0 65,1 - 71,3 | 58,1 51,3 41,3 - 58,8 | 33,0 26,0 24,0 - 33,8 |
| 13 14 15 16 17 18 19 | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 | 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 | - - - - | - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 | 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 | 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 | 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 | 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 |
| 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE IV1*2 I2-V1*12 3520-A: ICE 3Z9*1 Gesamt | 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - | - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 | 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 | 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 | 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 | 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 |
| 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - | 3520-A:S 5-Z5-A10*3 3520-A:NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A:IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A:IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A:IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A:ICE 4-V1*1 3520-A:ICE 4-V1*2 3520-A:ICE V1*2 I2-V1*12 3520-A:ICE 3Z9*1 Gesamt enen- | 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - | - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 77,8 72,0 65,1 71,3 67,9 89,6 onstige | 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü | 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |
| 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schii | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE V1*2 2-V1*12 3520-A:ICE 3Z9*1 Gesamt enen- meter Fahrbahnart | 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfla | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächen- tand | 80 80 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 358 346 - Gleisbri geräuse | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | - 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 nrungen | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 onstige | 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke KLM |
| 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schi- kilor | 3520-A:S 5-Z5-A10*3 3520-A:NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A:IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A:IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A:IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A:ICE 4-V1*1 3520-A:ICE 4-V1*2 3520-A:ICE V1*2 2-V1*12 3520-A:ICE 3Z9*1 Gesamt enen- neter Fahrbahnart m c1 | 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfla | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 | 80 80 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 358 346 | - - - - - - - - - rems- ch KL | - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 77,8 72,0 65,1 71,3 67,9 89,6 onstige | 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr dB | 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke |
| 13 14 15 16 17 18 19 20 21 - Schi- kilor | 3520-A: S 5-Z5-A10*3 3520-A: NZ-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 3520-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 3520-A: ICE 4-V1*1 3520-A: ICE 4-V1*2 3520-A: ICE V1*2 2-V1*12 3520-A:ICE 3Z9*1 Gesamt enen- meter Fahrbahnart | 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfla | 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächen- tand | 80 80 80 80 80 80 80 80 | 389 204 310 415 184 369 358 346 - - Gleisbri geräuse | - - - - - - - - - rems- ch KL | - 66,0 78,6 - 66,9 77,2 - 64,9 87,4 Vorkel | 47,8 58,8 - 43,1 53,3 - 42,0 66,7 nrungen hgeräus | 23,0 33,8 - 25,8 36,1 - 21,0 47,9 g. S | 77,8 72,0 65,1 - 71,3 67,9 89,6 onstige eräusche dB | 58,1 51,3 41,3 - 58,8 45,0 68,4 Brü KBr | 33,0 26,0 24,0 - 33,8 24,0 46,5 cke KLM |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 7 von 19



| 3520 | _2019 | | Gleis: 35 | 520 | Richtung: | Frankfurt | | | | Absc | hnitt: 15 | Km: 2 | +603 |
|--|--|---|---|--|---|--|---|--|--|---|--|--|--|
| | | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | gel L'w [c | B(A)] | |
| | | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | |] | Nacht | |
| | | | Ŭ | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 1 | 3520-A : LZ-V | 8-A4*1 | 1,0 | 1,0 | 80 | 15 | - | 65,2 | 49,1 | - | 68,2 | 52,1 | - |
| 2 | | 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | - | 0,5 | 90 | 414 | - | - | | - | 79,0 | 56,8 | 28,6 |
| 3 | 3520-A : GZ-V | 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 0,5 | - | 90 | 391 | - | 76,0 | 53,5 | - | - | - | - |
| 4 | 3520-A : GZ-E | 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 100 | 564 | - | - | - | - | 81,0 | 58,6 | 30,9 |
| 5 | 1 | 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 1,5 | 100 | 602 | - | - | - | - | 86,1 | 63,3 | 35,6 |
| 6 | | 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | | 0,5 | 100 | 696 | - | - | - | - | 82,0 | 59,2 | 30,9 |
| 7 | | 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 | 23,5 | 3,5 | 120 | 98 | - | 84,1 | 63,0 | 48,5 | 78,8 | 57,8 | 43,3 |
| 8 | 3520-A : RB-V | • | 3,0 | - | 120 | 104 | - | 75,3 | 45,9 | - | - | - | - |
| 9 | 3520-A : RB-V | • | 1,5 | - | 120 | 138 | - | 73,5 | 44,1 | - | - | - | - |
| 10 11 | 3520-A : RB-V | • | 1,0 0,5 | - | 120 120 | 159 238 | - | 70,5 69,2 | 39,4 38,1 | - | _ | _ | - |
| 12 | 3520-A : RB-V 3520-A : RE-E | | 8,5 | 1,5 | 120 | 135 | _ | 77,5 | 50,1 | 47,1 | 73,0 | 46,4 | 42,6 |
| 13 | 3520-A : KL-L | • | 32,0 | 13,0 | 120 | 203 | _ | 84,3 | 58,4 | 54,7 | 83,4 | 57,5 | 53,8 |
| 14 | | 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | - | 1,0 | 120 | 389 | _ | - | - | - | 77,1 | 53,1 | 37,8 |
| 15 | l . | 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 0,5 | ,0 | 120 | 204 | _ | 68,3 | 46,6 | 31,8 | - | - | - |
| 16 | | 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 6,0 | 2,5 | 120 | 310 | _ | 80,9 | 57,7 | 42,6 | 80,1 | 56,9 | 41,8 |
| 17 | | 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 | - | 0,5 | 120 | 415 | - | - | - | - | 74,4 | 50,1 | 34,8 |
| 18 | 3520-A : ICE | | 1,5 | 0,5 | 120 | 184 | - | 69,2 | 43,7 | 34,6 | 67,4 | 42,0 | 32,8 |
| 19 | 3520-A : ICE | | 8,0 | - | 120 | 369 | - | 79,5 | 54,0 | 44,9 | - | - | - |
| 20 | 3520-A: ICE IV | | - | 1,5 | 120 | 358 | - | - | - | - | 73,7 | 57,4 | 42,6 |
| 21 | 3520-A:ICE I 3 | Z9*1 | 0,5 | 0,5 | 120 | 346 | - | 67,2 | 40,9 | 29,8 | 70,2 | 43,9 | 32,8 |
| ᆣ | Gesamt | | 88,0 | 28,5 | - | - | - | 89,7 | 66,2 | 56,7 | 91,2 | 68,4 | 55,2 |
| | enen- | | Fahrfl | ächen- | Kurvenfah | | | | hrungen | _ | onstige | Brü | cke |
| kilor | meter | Fahrbahnart | zus | tand | geräuscl | n geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che Ge | eräusche | KBr | KLM |
| k | m | c1 | C | :2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 2 | +603 Standard | fahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | 6,0 | - |
| 3520 | _2019 | | Gleis: 35 | 20 | Richtung: | Frankfurt | | | | Absc | hnitt: 16 | Km: 3 | +112 |
| | | Zugart | Δnzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Fmiss | sionspe | gel L'w [c | IR/A\1 | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | _ | = | | , , | | • | Max | | | опоро | | | |
| | | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | 0 m | Tag | 1 | | Nacht | 5 m |
| 1 | | Name | Tag | Nacht | digkeit km/h | je Zug m | | 0 m | Tag 4 m | 5 m | 0 m | Nacht 4 m | 5 m |
| 1 2 | 3520-A : LZ-V | Name 8-A4*1 | | Nacht 1,0 | digkeit km/h 80 | je Zug m | Max - | 0 m 59,4 | Tag | 1 | 0 m 62,5 | Nacht 4 m 52,1 | - |
| 2 | 3520-A : LZ-V 3520-A : GZ-E | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 | 1,0 | Nacht | digkeit km/h 80 90 | je Zug m 15 414 | - | 59,4 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m | Nacht 4 m | 5 m - 28,6 |
| | 3520-A : LZ-V 3520-A : GZ-E 3520-A : GZ-V | Name 8-A4*1 | Tag | Nacht 1,0 | digkeit km/h 80 | je Zug m | - | 59,4 | Tag 4 m 49,1 | 5 m | 0 m 62,5 73,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 | - 28,6 - |
| 2 | 3520-A : LZ-V 3520-A : GZ-E 3520-A : GZ-V 3520-A : GZ-E | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1 | 1,0 - 0,5 | 1,0 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 | je Zug m 15 414 391 | - - - | 59,4 - | Tag 4 m 49,1 | 5 m - - | 0 m 62,5 73,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 | - 28,6 |
| 2 3 4 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 - 0,5 - | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 | je Zug m 15 414 391 564 | - - - - | 59,4 - 70,0 - - | Tag 4 m 49,1 - 53,5 | 5 m - - - - - | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 | 28,6 - 30,9 |
| 2 3 4 5 6 7 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 100 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 | - - - - | 59,4 - 70,0 - - - 78,1 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - - - 63,0 | 5 m - - - - | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 | 28,6 - 30,9 35,6 |
| 2 3 4 5 6 7 8 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 100 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 | - - - - - | 59,4 - 70,0 - - - 78,1 69,5 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - - 63,0 45,9 | 5 m - - - - - | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 | - - - - - - | 59,4 - 70,0 - - - 78,1 69,5 67,7 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 | 5 m 48,5 | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1\$ 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 6-A8*3 6-A8*4 6-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 | | 59,4 - 70,0 - - - 78,1 69,5 67,7 64,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - - 63,0 45,9 44,1 39,4 | 5 m 48,5 | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*3 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 | | 59,4 - 70,0 - - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 6-A8*3 6-A8*4 6-A12*2 6-A12*3 5-Z5-A12*2 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - - 67,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - 42,6 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-S | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*3 15-Z5-A12*2 25-A10*3 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 | | 59,4 - 70,0 - - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 78,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - - 67,1 77,5 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 6-A8*3 6-A8*4 6-A12*2 6-A12*3 5-Z5-A12*2 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - - 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 78,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - - 67,1 77,5 71,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 6-A8*3 6-A8*4 6-A12*2 6-A12*3 5-Z5-A12*2 25-A10*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 78,4 - 62,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - 67,1 77,5 71,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - 42,6 53,8 37,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-S 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 6-A8*3 6-A8*4 6-A12*2 6-A12*3 5-Z5-A12*2 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 78,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - - 67,1 77,5 71,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-S 3520-A: RB-S 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 6-A8*3 6-A8*4 16-A12*2 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 1,0 - 0,5 - - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 78,4 - 62,4 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1! 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*2 16-A12*2 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 78,4 - 62,4 74,9 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 - - 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A12*2 25-A10*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*17 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A12*2 25-A10*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*17 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A12*2 25-A10*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*17 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 | 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 | 5 m 48,5 47,1 54,7 - 31,8 42,6 - 34,6 44,9 - 29,8 56,7 | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 85,2 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE 3520-A: ICE | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A12*2 25-A10*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*17 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 | | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 | Tag 4 m 49,1 - 53,5 - 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 | 5 m 48,5 47,1 54,7 - 31,8 42,6 - 34,6 44,9 - 29,8 56,7 | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE 3520-A: ICE | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z5_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A12*2 25-A10*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*17 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 nr- Gleisbi | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 85,2 | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*17 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 Z9*1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | Nacht 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 28,5 ächen- | digkeit km/h 80 90 90 100 100 100 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 nr- Gleisbi | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 38,1 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 85,2 onstige | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 cke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*3 16-A12*2 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 Z9*1 Fahrbahnart c1 | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 arr- Gleisbin geräusi | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen chgeräus | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 85,2 onstige | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 cke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE I | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 Z9*1 Fahrbahnart c1 fahrbahn | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 arr- Gleisbin geräusi | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen chgeräus | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 85,2 onstige | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 cke |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE I | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 Z9*1 Fahrbahnart c1 fahrbahn | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 arr- Gleisbin geräusi | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen chgeräus | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 85,2 onstige | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 cke KLM dB |
| 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 | 3520-A: LZ-V 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: GZ-E 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RB-V 3520-A: RE-E 3520-A: NZ-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: IC-E 3520-A: ICE I | Name 8-A4*1 7-Z5_A4*1 10-Z2*17 10 8-A4*1 10-Z2*16 10-Z1* 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 7-Z2_A4*1 9-Z5*3 16-A8*3 16-A8*4 16-A12*2 16-A12*2 16-A12*3 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*14 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 7-Z5_A4*1 9-Z5*15 4-V1*1 4-V1*2 1*2 12-V1*12 Z9*1 Fahrbahnart c1 fahrbahn | Tag 1,0 - 0,5 - 23,5 3,0 1,5 1,0 0,5 8,5 32,0 - 0,5 6,0 - 1,5 8,0 - 0,5 88,0 Fahrfli zus | 1,0 0,5 - 0,5 1,5 0,5 3,5 - - 1,5 13,0 1,0 - 2,5 0,5 0,5 - 1,5 0,5 | digkeit km/h 80 90 90 100 100 120 120 120 120 120 120 120 12 | je Zug m 15 414 391 564 602 696 98 104 138 159 238 135 203 389 204 310 415 184 369 358 346 arr- Gleisbin geräusi | - - - - - - - - - - - - - - - - - - - | 59,4 - 70,0 - - 78,1 69,5 67,7 64,6 63,4 71,6 - 62,4 74,9 - 63,3 73,6 - 61,3 83,8 Vorkel | Tag 4 m 49,1 - 53,5 63,0 45,9 44,1 39,4 1 50,9 58,4 - 46,6 57,7 - 43,7 54,0 - 40,9 66,2 hrungen chgeräus | 5 m | 0 m 62,5 73,0 - 75,0 80,1 76,0 72,9 - - - 67,1 77,5 71,1 - 74,1 68,4 61,6 - 67,7 64,3 85,2 onstige | Nacht 4 m 52,1 56,8 - 58,6 63,3 59,2 57,8 46,4 57,5 53,1 - 56,9 50,1 42,0 - 57,4 43,9 68,4 Brü KBr | 28,6 - 30,9 35,6 30,9 43,3 42,6 53,8 37,8 - 41,8 34,8 32,8 - 42,6 32,8 55,2 cke KLM dB |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 8 von 19



| 3522 | 2_2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: I | Mainz | | | | Abso | chnitt: 17 | Km: 0 | +000 |
|-------|---|-----------|---------|-------------|-----------|-------|---------|---------|--------|-------------|-------|------|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 74,2 | 57,9 | 26,0 | 79,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | | 2,0 | 80 | 564 | - | 76,9 | 60,9 | 29,0 | 79,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 |) - | - | _ |
| 25 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 74,1 | 57,9 | 26,0 | 77,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 79,6 | 63,3 | 31,5 | 83,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 71,6 | 55,5 | 23,0 | 77,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 74,9 | 58,5 | 26,0 |) - | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 71,8 | 55,5 | 23,0 | 74,8 | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 71,4 | 47,2 | 23,0 |) - | - | - |
| 31 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 76,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | | 0,5 | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 | 73,9 | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 80,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 74,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 74,7 | 58,5 | 26,0 | 74,7 | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 67,6 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 70,6 | 51,7 | 40,3 | 67,8 | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 80 | 67 | - | 54,0 | 34,4 | 23,0 |) - | - | - |
| 40 | 3522-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 72,0 | 52,3 | 40,9 | 60,1 | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A: RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 59,4 | 38,4 | - | 62,4 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 67,1 | 44,4 | - | 62,3 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 59,4 | 47,7 | 23,0 | 62,4 | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 63,0 | 50,8 | 26,0 |) - | - | - |
| 45 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 69,6 | 56,9 | 32,0 | | - | - |
| 46 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 68,8 | 55,7 | 30,8 | 3 - | - | - |
| 47 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 71,8 | 58,1 | 33,0 |) - | - | - |
| 48 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 68,2 | 54,1 | 29,0 |) - | - | - |
| 49 | 3522-A: ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 56,4 | 38,3 | 21,0 |) - | - | - |
| 50 | 3522-A: IC-E I 3-Z9*1 | 1,0 | - | 80 | 346 | - | 62,2 | 45,0 | 24,0 | | - | - |
| 51 | 3522-A: IIC-E I1V1*2 I2-V1*12 | - | 0,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 60,7 | 54,1 | 29,0 |
| | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - | - | - | 86,1 | 69,9 | 46,0 | 89,0 | 72,9 | 43,4 |
| Schi | enen- | Fahrfl | ächen- | Kurvenfah | r- Gleisb | rems- | Vorkel | hrungen | g. | Sonstige | Brü | cke |
| kilor | meter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | c1 | C | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 0 | +000 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | - | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt



| 3522 | 2_2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: | Mainz | | | | Abso | chnitt: 18 | Km: 0 | +468 |
|-------|---|-----------|---------|-----------|-----------|-------|---------|---------|--------|-------------|-------|------|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | ionspe | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | 1 | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 77,2 | 57,9 | 26,0 | 82,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 80 | 564 | - | 79,9 | 60,9 | 29,0 | 82,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 73,9 | 54,9 | 23,0 | - | - | _ |
| 25 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 77,1 | 57,9 | 26,0 | 80,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A : GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 82,6 | 63,3 | 31,5 | 86,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 74,6 | 55,5 | 23,0 | 80,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 77,9 | 58,5 | 26,0 | - | - | - |
| 29 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 74,8 | 55,5 | 23,0 | 77,8 | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 74,4 | 47,2 | 23,0 | - | - | - |
| 31 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 79,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 76,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 583 | - | 73,9 | 54,9 | 23,0 | 76,9 | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 83,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | - | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 77,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 77,7 | 58,5 | 26,0 | | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 70,5 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A : RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 73,5 | 51,7 | 40,3 | | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A : RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 80 | 67 | - | 56,9 | 34,4 | 23,0 | | - | - |
| 40 | 3522-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 74,9 | 52,3 | 40,9 | | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A : RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 62,2 | 38,4 | - | 65,3 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A : RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 70,0 | 44,4 | - | 65,2 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A : RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 62,4 | 47,7 | 23,0 | , | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 66,0 | 50,8 | 26,0 | | - | - |
| 45 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 72,5 | 56,9 | 32,0 | | - | - |
| 46 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 71,8 | 55,7 | 30,8 | | - | - |
| 47 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 74,8 | 58,1 | 33,0 | | - | - |
| 48 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 71,1 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 | 3522-A : ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 59,2 | 38,3 | 21,0 | | - | - |
| 50 | 3522-A: IC-E I 3-Z9*1 | 1,0 | - | 80 | 346 | - | 65,0 | 45,0 | 24,0 | | - | - |
| 51 | 3522-A : IIC-E 11V1*2 12-V1*12 | - | 0,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 63,6 | 54,1 | 29,0 |
| | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - | - | - | 89,0 | 69,9 | 46,0 | | 72,9 | 43,4 |
| Schi | enen- | Fahrfl | ächen- | Kurvenfah | r- Gleisb | rems- | Vorkel | hrungen | g. S | Sonstige | Brü | cke |
| kilor | neter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | m c1 | c | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 0 | +468 Standardfahrbahn | | - | 3,0 | - | | | - | | - | - | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG



| 3522 | _2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: | Mainz | | | | Abso | chnitt: 19 | Km: 0 | +973 |
|----------|---|-----------|---------|-----------|-----------|-----|---------|---------|---------|-------------|------------|------------|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | egel L'w [d | IB(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | ŭ | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 74,2 | 57,9 | 26,0 | 79,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 80 | 564 | - | 76,9 | 60,9 | 29,0 | 79,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 | - | | |
| 25 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 74,1 | 57,9 | 26,0 | 77,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A : GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 79,6 | 63,3 | 31,5 | 83,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 71,6 | 55,5 | 23,0 | 77,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 74,9 | 58,5 | 26,0 | - | - | - |
| 29 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 71,8 | 55,5 | 23,0 | 74,8 | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 71,4 | 47,2 | 23,0 | - | - | - |
| 31 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 76,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 | 73,9 | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 80,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | - | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 74,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 74,7 | 58,5 | 26,0 | · ' I | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 67,6 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A : RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 70,6 | 51,7 | 40,3 | | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 80 | 67 | - | 54,0 | 34,4 | 23,0 | | - | - |
| 40 | 3522-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 72,0 | 52,3 | 40,9 | | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A : RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 59,4 | 38,4 | - | 62,4 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A : RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 67,1 | 44,4 | - | 62,3 | 39,7 | <u>-</u> _ |
| 43 | 3522-A : RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 59,4 | 47,7 | 23,0 | - / | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 63,0 | 50,8 | 26,0 | | - | - |
| 45 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 69,6 | 56,9 | 32,0 | | - | - |
| 46 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 68,8 | 55,7 | 30,8 | | - | - |
| 47 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 71,8 | 58,1 | 33,0 | | - | - |
| 48 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 68,2 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 | 3522-A : ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 56,4 | 38,3 | 21,0 | | - | - |
| 50 51 | 3522-A: IC-E 3-Z9*1 | 1,0 | 0.5 | 80 80 | 346 | - | 62,2 | 45,0 | 24,0 | | - E 1 1 | 20.0 |
| 51 | 3522-A : IIC-E 11V1*2 12-V1*12 | 75.5 | - , - | 80 | 358 | - | - 00.4 | - | - 40.0 | 60,7 | 54,1 | 29,0 |
| - Calai | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - 16 | - Olai-l- | - | 86,1 | 69,9 | 46,0 | | 72,9 | 43,4 |
| | enen- | | ächen- | Kurvenfah | | | | hrungen | ٠ | Sonstige | | icke |
| kilor | neter Fahrbahnart | | tand | geräusch | 0 | | Quietso | • | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | m c1 | С | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 0- | +973 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | - | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG



| 3522 | _2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: | Mainz | | | | Absc | hnitt: 20 | Km: 1 | +919 |
|----------|--|-----------|-----------------------|----------------|------------|----------------|-----------|---------|--------|-------------|------------------|-------------|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | ionspe | egel L'w [d | IB(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 80,2 | 57,9 | 26,0 | 85,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 80 | 564 | - | 82,9 | 60,9 | 29,0 | 85,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 76,9 | 54,9 | 23,0 | - | _ | - |
| 25 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 80,1 | 57,9 | 26,0 | 83,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A : GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 85,6 | 63,3 | 31,5 | 89,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 77,6 | 55,5 | 23,0 | 83,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 80,9 | 58,5 | 26,0 | - | - | - |
| 29 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 77,8 | 55,5 | 23,0 | 80,8 | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 77,4 | 47,2 | 23,0 | | - | - |
| 31 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 82,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 79,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 583 | - | 76,9 | 54,9 | 23,0 | 79,9 | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 86,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | - | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 80,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 80,7 | 58,5 | 26,0 | 80,7 | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 73,4 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 76,4 | 51,7 | 40,3 | 73,6 | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | <u>-</u> | 80 | 67 | - | 59,9 | 34,4 | 23,0 | 1 | . . . | |
| 40 | 3522-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 77,8 | 52,3 | 40,9 | | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A: RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 65,2 | 38,4 | - | 68,2 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A : RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 72,9 | 44,4 | - | 68,1 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 65,4 | 47,7 | 23,0 | 68,4 | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 69,0 | 50,8 | 26,0 | | - | - |
| 45 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 75,5 | 56,9 | 32,0 | - | - | - |
| 46 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 74,7 | 55,7 | 30,8 | - | - | - |
| 47 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 77,8 | 58,1 | 33,0 | - | - | - |
| 48 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 74,1 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 50 | 3522-A : ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 80 | 184 | - | 62,1 | 38,3 | 21,0 | - | - | - |
| 50 | 3522-A: IC-E 3-Z9*1 3522-A: IIC-E 11V1*2 12-V1*12 | 1,0 | 0.5 | 80 80 | 346 358 | - | 67,9 - | 45,0 | 24,0 | 66,6 | - 54,1 | 29,0 |
| 51 | Gesamt | 75.5 | 24,0 | 80 | 308 | - | 92.0 | 69.9 | 46.0 | | 72,9 | 43,4 |
| | enen- | -,- | <u>24,0</u> ächen- | - Kurvenfah | r- Gleisb | | - /- | hrungen | | Sonstige | | 43,4 cke |
| | | | | | | | | J | ٠ | ٠ ا | | |
| | neter Fahrbahnart | | tand | geräusch | 0 | | Quietso | • | cne G | eräusche | KBr | KLM |
| | m c1 | C | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 1- | +919 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | 6,0 | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt



| 3522 | 2_2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: I | Mainz | | | | Abso | chnitt: 21 | Km: 1 | +948 |
|-------|---|-----------|---------|-------------|-----------|-------|---------|---------|---------|-------------|-------|------|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 74,2 | 57,9 | 26,0 | 79,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 80 | 564 | - | 76,9 | 60,9 | 29,0 | 79,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 |) - | - | |
| 25 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 74,1 | 57,9 | 26,0 | 77,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 79,6 | 63,3 | 31,5 | 83,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 71,6 | 55,5 | 23,0 | 77,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 74,9 | 58,5 | 26,0 |) - | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 71,8 | 55,5 | 23,0 | 74,8 | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 71,4 | 47,2 | 23,0 |) - | - | - |
| 31 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 76,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 | 73,9 | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 80,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | - | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 74,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 74,7 | 58,5 | 26,0 | 1 ' 1 | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 67,6 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 70,6 | 51,7 | 40,3 | 67,8 | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 80 | 67 | - | 54,0 | 34,4 | 23,0 |) - | - | - |
| 40 | 3522-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 72,0 | 52,3 | 40,9 | | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A: RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 59,4 | 38,4 | - | 62,4 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 67,1 | 44,4 | - | 62,3 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 59,4 | 47,7 | 23,0 | 62,4 | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 63,0 | 50,8 | 26,0 |) - | - | - |
| 45 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 69,6 | 56,9 | 32,0 | | - | - |
| 46 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 68,8 | 55,7 | 30,8 | | - | - |
| 47 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 71,8 | 58,1 | 33,0 |) - | - | - |
| 48 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 68,2 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 | 3522-A: ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 56,4 | 38,3 | 21,0 |) - | - | - |
| 50 | 3522-A: IC-E I 3-Z9*1 | 1,0 | - | 80 | 346 | - | 62,2 | 45,0 | 24,0 | | - | - |
| 51 | 3522-A : IIC-E 11V1*2 12-V1*12 | - | 0,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 60,7 | 54,1 | 29,0 |
| ╚ | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - | | - | 86,1 | 69,9 | 46,0 | | 72,9 | 43,4 |
| Schi | ienen- | Fahrfla | ächen- | Kurvenfah | r- Gleisb | rems- | Vorkel | hrungen | g. \$ | Sonstige | Brü | cke |
| kilon | meter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | rm c1 | C | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 1- | +948 Standardfahrbahn | | - | - | _ | | | - | | - | - | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG



| 3522 | _2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: | Mainz | | | | Abscl | nnitt: 22 | Km: 2 | +584 |
|----------|---|------------|--------|------------|------------|----------|--------------|--------------|------------------|------------|--------|------|
| | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | gel L'w [d | IB(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | _ | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 90 | 621 | - | 74,8 | 58,2 | 28,6 | 79,6 | 63,0 | 33,4 |
| 23 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 100 | 564 | - | 78,1 | 61,6 | 33,9 | 81,2 | 64,6 | 36,9 |
| 24 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 100 | 583 | - | 72,2 | 55,6 | 27,9 | - | _ | - |
| 25 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 100 | 602 | - | 75,3 | 58,6 | 30,9 | 78,3 | 61,6 | 33,9 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 100 | 621 | - | 80,9 | 64,0 | 36,3 | 84,5 | 67,6 | 39,9 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 100 | 677 | - | 72,8 | 56,2 | 27,9 | 78,8 | 62,2 | 33,9 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 100 | 696 | - | 76,1 | 59,2 | 30,9 | - | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 100 | 715 | - | 73,1 | 56,2 | 27,9 | 76,1 | 59,2 | 30,9 |
| 30 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 100 | 621 | - | 72,6 | 46,4 | 27,9 | - | - | - |
| 31 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 120 | 527 | - | - | - | - | 78,9 | 61,6 | 37,8 |
| 32 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 120 | 564 | - | - | - | - | 76,2 | 59,3 | 34,8 |
| 33 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 120 | 583 | - | 73,3 | 56,3 | 31,8 | 76,3 | 59,3 | 34,8 |
| 34 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 120 | 602 | - | - | - | - | 82,5 | 65,4 | 40,9 |
| 35 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | | 0,5 | 120 | 677 | - | <u>-</u> | - | - - - | 77,0 | 59,9 | 34,8 |
| 36 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 120 | 696 | - | 77,1 | 59,9 | 34,8 | 77,1 | 59,9 | 34,8 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 120 | 68 | - | 69,8 | 49,9 | 46,1 | 66,3 | 46,4 | 42,6 |
| 38 | 3522-A : RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 120 | 135 | - | 72,9 | 52,9 | 49,1 | 70,0 | 50,0 | 46,3 |
| 39 | 3522-A : RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 120 | 67 | - | 56,3 | 35,6 | 31,8 | - | - | - |
| 40 | 3522-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 120 | 135 | - | 74,2 | 53,5 | 49,7 | 62,3 | 41,6 | 37,8 |
| 41 | 3522-A: RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 120 | 104 | - | 61,7 | 38,1 | - | 64,7 | 41,1 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 120 | 159 | - | 69,4 | 44,1 | - | 64,6 | 39,4 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 120 | 178 | - | 61,8 | 46,5 | 31,8 | 64,8 | 49,6 | 34,8 |
| 44 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 120 | 204 | - | 65,4 | 49,6 | 34,8 | - | - | - |
| 45 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 120 | 230 | - | 71,9 | 55,7 | 40,9 | - | - | - |
| 46 47 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 3,0 5,0 | _ | 120 120 | 257 310 | - | 71,1 74.1 | 54,5 | 39,6 | - | - | - |
| 47 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4 1 9-Z5 11 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 5,0 2,0 | _ | 120 | 336 | _ | 74,1 | 56,9 53,0 | 41,8 37,8 | _ | - | - |
| 46 49 | 3522-A : IC-E 7-25_A4 1 9-25 12 3522-A : ICE 4-V1*1 | 2,0 0,5 | _ | 120 | 184 | _ | 70,5 58,5 | 39.0 | 29,8 | _ | _ | _ |
| 50 | 3522-A: ICE 4-V1 1 3522-A: IC-E 3-Z9*1 | 0,5 1.0 | _ | 120 | 346 | - | 64,3 | 43,9 | 32,8 | _ | _ | |
| 51 | 3522-A. IC-E 13-29 1 3522-A : IIC-E 11V1*2 I2-V1*12 | 1,0 | 0.5 | 120 | 358 | _ | - 04,3 | 43,8 | 32,0 | 63.0 | 52,6 | 37,8 |
| - | Gesamt | 75,5 | 24,0 | 120 | - 550 | <u> </u> | 87,6 | 70.4 | 54,6 | 90,6 | 73,7 | 51,1 |
| Schi | | | ächen- | Kurvenfah | nr- Gleisb | | | hrungen | | onstige | | cke |
| kilon | neter Fahrbahnart | zust | tand | geräuscl | geräus | ch KL | | _ | _ | räusche | KBr | KLM |
| | m c1 | C | | dB | d | | | dB | | dB | dB | dB |
| 2 | +584 Standardfahrbahn | | _ | - | | | | - | | - | - | - |
| | +688 Standardfahrbahn | | _ | _ | | | | _ | | - | _ | _ |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt



| 3522 | 2_2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: I | Mannheim | | | | Abso | chnitt: 23 | Km: 0 | +000 |
|-------|---|-----------|---------|-------------|-----------|-------|---------|---------|---------|-------------|-------|------|
| | Zugart | Anzah | ıl Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 74,2 | 57,9 | 26,0 | 79,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | | 2,0 | 80 | 564 | - | 76,9 | 60,9 | 29,0 | 79,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 | - | - | |
| 25 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 74,1 | 57,9 | 26,0 | 77,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 79,6 | 63,3 | 31,5 | 83,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 71,6 | 55,5 | 23,0 | 77,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 74,9 | 58,5 | 26,0 | - | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 71,8 | 55,5 | 23,0 | 74,8 | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 71,4 | 47,2 | 23,0 | - | - | - |
| 31 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 76,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | | 0,5 | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 | 73,9 | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 80,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 74,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 74,7 | 58,5 | 26,0 | 74,7 | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 67,6 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 70,6 | 51,7 | 40,3 | 67,8 | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 80 | 67 | - | 54,0 | 34,4 | 23,0 | - | - | - |
| 40 | 3522-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 72,0 | 52,3 | 40,9 | 60,1 | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A: RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 59,4 | 38,4 | - | 62,4 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 67,1 | 44,4 | - | 62,3 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 59,4 | 47,7 | 23,0 | 62,4 | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 63,0 | 50,8 | 26,0 | - | - | - |
| 45 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 69,6 | 56,9 | 32,0 | | - | - |
| 46 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 68,8 | 55,7 | 30,8 | - | - | - |
| 47 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 71,8 | 58,1 | 33,0 | - | - | - |
| 48 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 68,2 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 | 3522-A: ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 56,4 | 38,3 | 21,0 | - | - | - |
| 50 | 3522-A: IC-E I 3-Z9*1 | 1,0 | - | 80 | 346 | - | 62,2 | 45,0 | 24,0 | | - | - |
| 51 | 3522-A: IIC-E I1V1*2 I2-V1*12 | - | 0,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 60,7 | 54,1 | 29,0 |
| | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - | - | - | 86,1 | 69,9 | 46,0 | 89,0 | 72,9 | 43,4 |
| Schi | enen- | Fahrfl | ächen- | Kurvenfah | r- Gleisb | rems- | Vorkel | nrungen | g. S | Sonstige | Brü | cke |
| kilon | meter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | c1 | C | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 0- | +000 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | - | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG



| 3522 | 2_2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: | Mannheim | | | | Abso | hnitt: 24 | Km: 1 | +922 |
|----------|---|-----------|----------|-----------|----------|-----|---------|---------|---------|-------------|------------|------|
| | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionspe | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 80,2 | 57,9 | 26,0 | 85,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 80 | 564 | - | 82,9 | 60,9 | 29,0 | 85,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 76,9 | 54,9 | 23,0 | - | - | - |
| 25 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 80,1 | 57,9 | 26,0 | 83,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 85,6 | 63,3 | 31,5 | 89,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 77,6 | 55,5 | 23,0 | 83,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 80,9 | 58,5 | 26,0 | 1 | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | | 0,5 | 80 | 715 | - | 77,8 | 55,5 | 23,0 | | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 77,4 | 47,2 | 23,0 | 1 | - | - |
| 31 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | 1 | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 82,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | • | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 79,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | | 0,5 | 80 | 583 | - | 76,9 | 54,9 | 23,0 | , , | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 86,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | • | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 80,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | | 0,5 | 80 | 696 | - | 80,7 | 58,5 | 26,0 | , | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 73,4 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 76,4 | 51,7 | 40,3 | | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | <u>-</u> | 80 | 67 | - | 59,9 | 34,4 | 23,0 | 1 | | - I |
| 40 | 3522-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 77,8 | 52,3 | 40,9 | , | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A : RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 65,2 | 38,4 | - | 68,2 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 72,9 | 44,4 | - | 68,1 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 65,4 | 47,7 | 23,0 | , | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 69,0 | 50,8 | 26,0 | 1 | - | - |
| 45 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 75,5 | 56,9 | 32,0 | 1 | - | - |
| 46 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 74,7 | 55,7 | 30,8 | | - | - |
| 47 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 77,8 | 58,1 | 33,0 | | - | - |
| 48 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 74,1 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 | 3522-A : ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 62,1 | 38,3 | 21,0 | | - | - |
| 50 51 | 3522-A: IC-E 3-Z9*1 | 1,0 | 0.5 | 80 | 346 | - | 67,9 | 45,0 | 24,0 | 1 | - E 1 1 | 20.0 |
| 51 | 3522-A : IIC-E 11V1*2 12-V1*12 | 75.5 | 0,5 | 80 | 358 | - | | - | - 40.0 | 66,6 | 54,1 | 29,0 |
| - | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - 16 | - 01-:- | - | 92,0 | 69,9 | 46,0 | | 72,9 | 43,4 |
| | ienen- | | ächen- | Kurvenfah | | | ł | hrungen | - 1 | Sonstige | | icke |
| kilor | meter Fahrbahnart | | tand | geräusch | 0 | | Quietso | _ | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | km c1 | C | 2 | dB | dE | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 1- | +922 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | | 6,0 | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt

ANHANG 2.2 Seite 16 von 19



| 3522 | 2_2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: | Mannheim | | | | Abso | chnitt: 25 | Km: 2 | +022 |
|-------|---|-----------|--------|-----------|-----------|-------|---------|---------|---------|-------------|-------|------|
| | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | sionsp | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 74,2 | 57,9 | 26,0 | 79,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 80 | 564 | - | 76,9 | 60,9 | 29,0 | 79,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 |) - | - | - |
| 25 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 74,1 | 57,9 | 26,0 | 77,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 79,6 | 63,3 | 31,5 | 83,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 71,6 | 55,5 | 23,0 | 77,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 74,9 | 58,5 | 26,0 |) - | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 71,8 | 55,5 | 23,0 | | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 71,4 | 47,2 | 23,0 |) - | - | - |
| 31 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 76,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 73,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 583 | - | 70,9 | 54,9 | 23,0 | 73,9 | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 80,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | - | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 74,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 74,7 | 58,5 | 26,0 | , , | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 67,6 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 70,6 | 51,7 | 40,3 | | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 80 | 67 | - | 54,0 | 34,4 | 23,0 | 1 1 | - | - |
| 40 | 3522-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 72,0 | 52,3 | 40,9 | 1 ' 1 | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A: RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 59,4 | 38,4 | - | 62,4 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 67,1 | 44,4 | - | 62,3 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 59,4 | 47,7 | 23,0 | | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 63,0 | 50,8 | 26,0 | | - | - |
| 45 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 69,6 | 56,9 | 32,0 | | - | - |
| 46 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 68,8 | 55,7 | 30,8 | 1 | - | - |
| 47 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 71,8 | 58,1 | 33,0 | 1 1 | - | - |
| 48 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 68,2 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 | 3522-A: ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 56,4 | 38,3 | 21,0 | 1 1 | - | - |
| 50 | 3522-A: IC-E I 3-Z9*1 | 1,0 | - | 80 | 346 | - | 62,2 | 45,0 | 24,0 | | - | - |
| 51 | 3522-A : IIC-E 11V1*2 12-V1*12 | - | 0,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 60,7 | 54,1 | 29,0 |
| لنا | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - | - | - | 86,1 | 69,9 | 46,0 | ,- | 72,9 | 43,4 |
| Schi | ienen- | Fahrfl | ächen- | Kurvenfah | r- Gleisb | rems- | Vorkel | hrungen | g. \$ | Sonstige | Brü | icke |
| kilon | meter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | Seräusche | KBr | KLM |
| k | rm c1 | C | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 2 | +022 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | _ | | - | - | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG



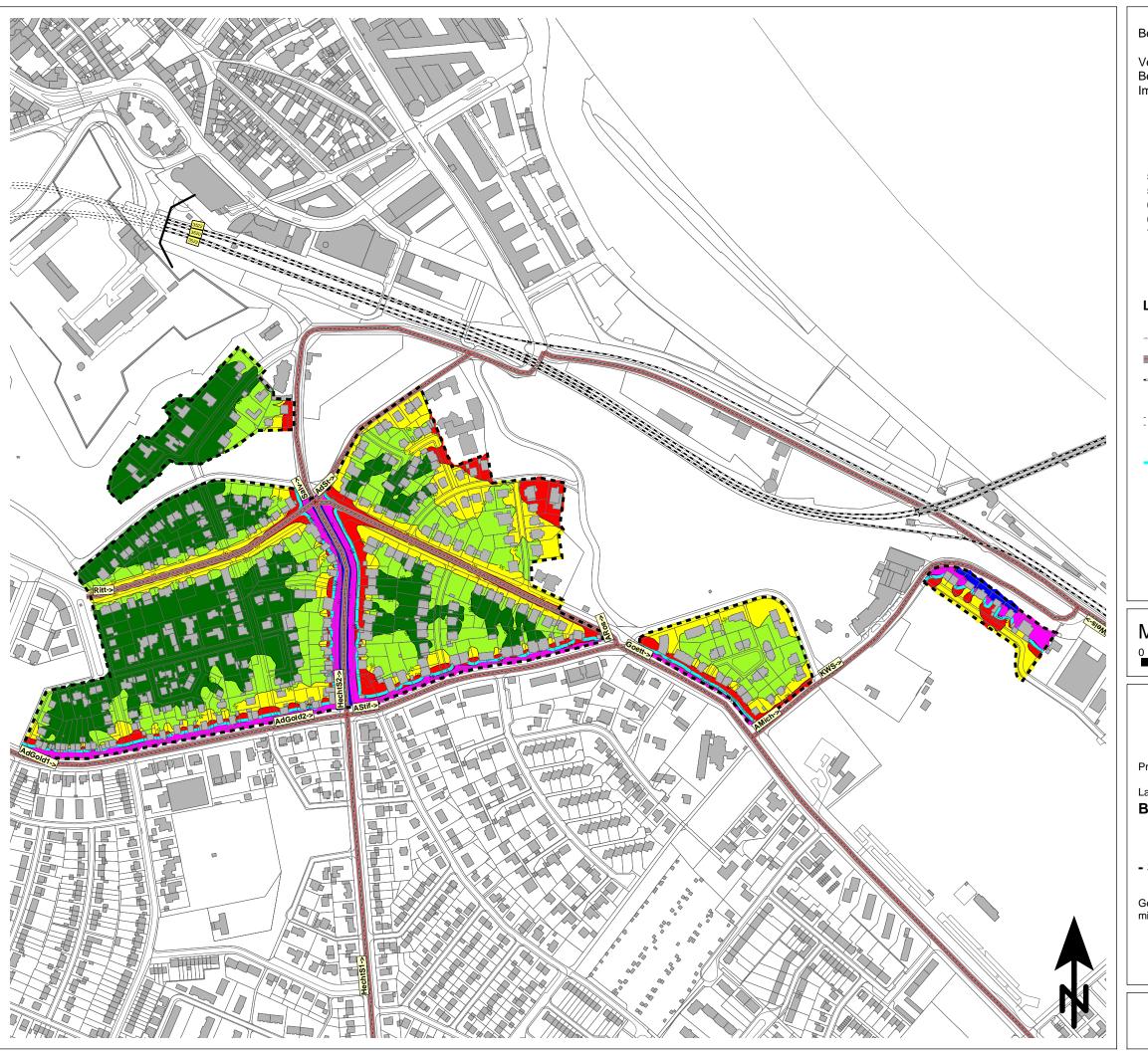
| 3522 | 2_2019 | Gleis: 35 | 22 | Richtung: I | Mannheim | | | | Abso | chnitt: 26 | Km: 2 | +563 |
|-------|--|-----------|--------|-------------|-----------|-------|---------|---------|--------|-------------|-------|------|
| | Zugart | Anzah | l Züge | Geschwin | Länge | | | Emiss | ionspe | egel L'w [d | B(A)] | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | | Tag | | | Nacht | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 80 | 621 | - | 80,2 | 57,9 | 26,0 | 85,0 | 62,7 | 30,8 |
| 23 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 80 | 564 | - | 82,9 | 60,9 | 29,0 | 85,9 | 63,9 | 32,0 |
| 24 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 80 | 583 | - | 76,9 | 54,9 | 23,0 | - | - | - |
| 25 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 80 | 602 | - | 80,1 | 57,9 | 26,0 | 83,1 | 60,9 | 29,0 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 80 | 621 | - | 85,6 | 63,3 | 31,5 | 89,2 | 66,9 | 35,1 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 80 | 677 | - | 77,6 | 55,5 | 23,0 | 83,6 | 61,5 | 29,0 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 80 | 696 | - | 80,9 | 58,5 | 26,0 | - | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 715 | - | 77,8 | 55,5 | 23,0 | | 58,5 | 26,0 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 80 | 621 | - | 77,4 | 47,2 | 23,0 | - | - | - |
| 31 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 80 | 527 | - | - | - | - | 82,5 | 60,3 | 29,0 |
| 32 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 80 | 564 | - | - | - | - | 79,8 | 57,9 | 26,0 |
| 33 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 80 | 583 | - | 76,9 | 54,9 | 23,0 | | 57,9 | 26,0 |
| 34 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 80 | 602 | - | - | - | - | 86,1 | 63,9 | 32,0 |
| 35 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | - | 0,5 | 80 | 677 | - | - | - | - | 80,6 | 58,5 | 26,0 |
| 36 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 80 | 696 | - | 80,7 | 58,5 | 26,0 | | 58,5 | 26,0 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 80 | 68 | - | 73,4 | 48,7 | 37,3 | | 45,2 | 33,8 |
| 38 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 80 | 135 | - | 76,4 | 51,7 | 40,3 | | 48,9 | 37,5 |
| 39 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 80 | 67 | - | 59,9 | 34,4 | 23,0 | - | - | - |
| 40 | 3522-A: RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 80 | 135 | - | 77,8 | 52,3 | 40,9 | | 40,4 | 29,0 |
| 41 | 3522-A: RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 80 | 104 | - | 65,2 | 38,4 | - | 68,2 | 41,4 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 80 | 159 | - | 72,9 | 44,4 | - | 68,1 | 39,7 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 80 | 178 | - | 65,4 | 47,7 | 23,0 | | 50,7 | 26,0 |
| 44 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 80 | 204 | - | 69,0 | 50,8 | 26,0 | - | - | - |
| 45 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 80 | 230 | - | 75,5 | 56,9 | 32,0 | | - | - |
| 46 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 80 | 257 | - | 74,7 | 55,7 | 30,8 | | - | - |
| 47 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 80 | 310 | - | 77,8 | 58,1 | 33,0 | | - | - |
| 48 | 3522-A: IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | - | 80 | 336 | - | 74,1 | 54,1 | 29,0 | | - | - |
| 49 | 3522-A: ICE 4-V1*1 | 0,5 | - | 80 | 184 | - | 62,1 | 38,3 | 21,0 | | - | - |
| 50 | 3522-A: IC-E I 3-Z9*1 | 1,0 | - | 80 | 346 | - | 67,9 | 45,0 | 24,0 | | - | - |
| 51 | 3522-A : IIC-E I1V1*2 I2-V1*12 | - | 0,5 | 80 | 358 | - | - | - | - | 66,6 | 54,1 | 29,0 |
| ╚ | Gesamt | 75,5 | 24,0 | - | - | _ | 92,0 | 69,9 | 46,0 | / - | 72,9 | 43,4 |
| Schi | ienen- | Fahrfl | ächen- | Kurvenfah | r- Gleisb | rems- | Vorkel | hrungen | g. S | Sonstige | Brü | cke |
| kilon | meter Fahrbahnart | zus | tand | geräusch | geräus | ch KL | Quietso | hgeräus | che G | eräusche | KBr | KLM |
| k | rm c1 | С | 2 | dB | dl | 3 | | dB | | dB | dB | dB |
| 2 | 2+563 Standardfahrbahn | | - | - | - | | | - | | - | 6,0 | - |

Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG



| 3522_2019 | | Gleis: 3522 | | Richtung: Mannheim | | | Abschnitt: 27 Km: 2+587 | | | | | +587 |
|-----------|---|--------------|-------------|--------------------|---------------|-----|----------------------------|------|------|----------|-----------|-----------|
| l . | Zugart | | Anzahl Züge | | eschwin Länge | | Emissionspegel L'w [dB(A)] | | | | | |
| | Name | Tag | Nacht | digkeit | je Zug | Max | Tag | | | Nacht | | |
| | | | | km/h | m | | 0 m | 4 m | 5 m | 0 m | 4 m | 5 m |
| 22 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 1,0 | 1,5 | 90 | 621 | - | 80,8 | 58,2 | 28,6 | 85,6 | 63,0 | 33,4 |
| 23 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A4*1 10-Z2*23 10 | 2,0 | 2,0 | 100 | 564 | - | 84,1 | 61,6 | 33,9 | 87,2 | 64,6 | 36,9 |
| 24 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | - | 100 | 583 | - | 78,2 | 55,6 | 27,9 | - | - | - |
| 25 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | 1,0 | 1,0 | 100 | 602 | - | 81,3 | 58,6 | 30,9 | | 61,6 | 33,9 |
| 26 | 3522-A: GZ-V 7-Z5_A4*1 10-Z2*26 10 | 3,5 | 4,0 | 100 | 621 | - | 86,9 | 64,0 | 36,3 | | 67,6 | 39,9 |
| 27 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | 0,5 | 1,0 | 100 | 677 | - | 78,8 | 56,2 | 27,9 | - ,- | 62,2 | 33,9 |
| 28 | 3522-A: GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | - | 100 | 696 | - | 82,1 | 59,2 | 30,9 | | - | - |
| 29 | 3522-A: GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*30 10 | 0,5 | 0,5 | 100 | 715 | - | 79,1 | 56,2 | 27,9 | | 59,2 | 30,9 |
| 30 | 3522-A : GZ-E 7-Z2_A6*1 10-Z2*32 | 0,5 | - | 100 | 621 | - | 78,6 | 46,4 | 27,9 | | - | - |
| 31 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*22 10 | - | 1,0 | 120 | 527 | - | - | - | - | 84,9 | 61,6 | 37,8 |
| 32 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*23 10 | - | 0,5 | 120 | 564 | - | - | - | - | 82,2 | 59,3 | 34,8 |
| 33 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*24 10 | 0,5 | 0,5 | 120 | 583 | - | 79,3 | 56,3 | 31,8 | 1 1 | 59,3 | 34,8 |
| 34 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*25 10 | - | 2,0 | 120 | 602 | - | - | - | - | 88,5 | 65,4 | 40,9 |
| 35 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*28 10 | - | 0,5 | 120 | 677 | - | | | - | 83,0 | 59,9 | 34,8 |
| 36 | 3522-A : GZ-E 7-Z5_A4*1 10-Z2*29 10 | 1,0 | 0,5 | 120 | 696 | - | 83,1 | 59,9 | 34,8 | , | 59,9 | 34,8 |
| 37 | 3522-A: RB-ET 5-Z5-A10*1 | 13,5 | 3,0 | 120 | 68 | - | 75,7 | 49,9 | 46,1 | 72,2 | 46,4 | 42,6 |
| 38 | 3522-A : RB-ET 5-Z5-A10*2 | 13,5 | 3,5 | 120 | 135 | - | 78,8 | 52,9 | 49,1 | 75,9 | 50,0 | 46,3 |
| 39 | 3522-A : RB-ET 5-Z5-A12*1 | 0,5 | - | 120 | 67 | - | 62,2 | 35,6 | 31,8 | | - | - |
| 40 | 3522-A : RE-ET 5-Z5-A12*2 | 15,5 | 0,5 | 120 | 135 | - | 80,1 | 53,5 | 49,7 | , | 41,6 | 37,8 |
| 41 | 3522-A : RB-VT 6-A8*3 | 0,5 | 0,5 | 120 | 104 | - | 67,5 | 38,1 | - | 70,5 | 41,1 | - |
| 42 | 3522-A: RB-VT 6-A12*2 | 3,0 | 0,5 | 120 | 159 | - | 75,2 | 44,1 | - | 70,5 | 39,4 | - |
| 43 | 3522-A: RE-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*6 | 0,5 | 0,5 | 120 | 178 | - | 67,7 | 46,5 | 31,8 | · ' | 49,6 | 34,8 |
| 44 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*7 | 1,0 | - | 120 | 204 | - | 71,3 | 49,6 | 34,8 | | - | - |
| 45 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*8 | 4,0 | - | 120 | 230 | - | 77,9 | 55,7 | 40,9 | | - | - |
| 46 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*9 | 3,0 | - | 120 | 257 | - | 77,1 | 54,5 | 39,6 | | - | - |
| 47 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*11 | 5,0 | - | 120 120 | 310 336 | - | 80,1 | 56,9 | 41,8 | | - | - |
| 48 | 3522-A : IC-E 7-Z5_A4*1 9-Z5*12 | 2,0 | | - 1 | | - | 76,5 | 53,0 | 37,8 | | - | - |
| 49 50 | 3522-A : ICE 4-V1*1 3522-A: IC-E 3-Z9*1 | 0,5 | - | 120 | 184 346 | _ | 64,4 | 39,0 | 29,8 | | - | - |
| 50 51 | 3522-A: IC-E I 3-29"I 3522-A : IIC-E I1V1*2 I2-V1*12 | 1,0 | 0.5 | 120 120 | 346 358 | _ | 70,2 | 43,9 | 32,8 | 68,9 | - 52,6 | - 37,8 |
| - 31 | Gesamt | 75,5 | 24.0 | 120 | 338 | - | 93,6 | 70.4 | 54,6 | | 73,7 | 51,1 |
| Schi | enen- | Fahrflächen- | | Kurvenfah | r- Gleisb | | Vorkehrungen g. | | | Sonstige | | |
| | neter Fahrbahnart | zustand | | geräusch | | | Quietschgeräusche | | 9 | _ | KBr | KLM |
| | m c1 | c2 | | dB | dl | | dB | | 3.10 | dB | dB | dB |
| | +587 Standardfahrbahn | _ | - | - | - | | - | | | - | 6,0 | - |
| 2- | +673 Standardfahrbahn | - | | - | - | | | - | - | | - | - |
| 3- | +695 Standardfahrbahn | | - | - | - | | - | | - | - | - | |

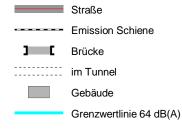
Projekt-Nr.: 20198054 - 17.09.2019 KREBS + KIEFER FRITZ AG Heinrich-Hertz-Str. 2 64295 Darmstadt



Verkehrslärm tags, beurteilt nach DIN 18005 Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) Immissionshöhe: 2,0 m über Gelände

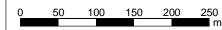


Legende



Plangebiet

Maßstab 1:5000





Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 27.11.2019

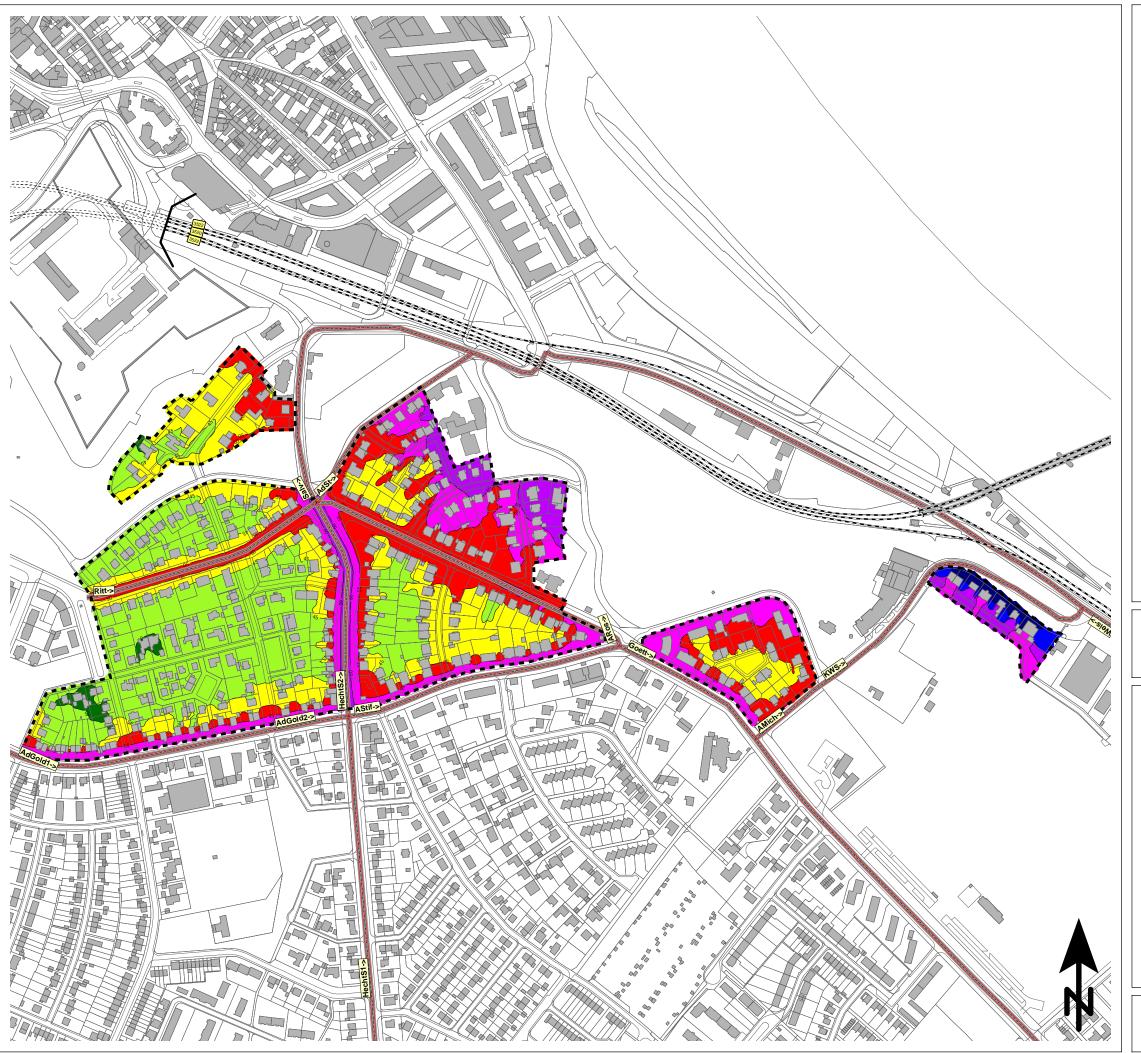
Landeshauptstadt Mainz

B_Plan 043/1.Ä,Mainz

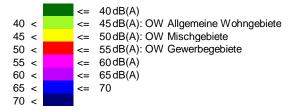
- SCHALLIMMISSIONSPLAN -

Gesamtverkehrslärm im Plangebiet mit vorhandener Bebauung

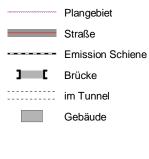
ANHANG 3.1.1



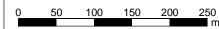
Gesamtverkehrslärm nachts, beurteilt nach DIN 18005 Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) Immissionshöhe: 2,0 m über Gelände



Legende



Maßstab 1:5000





Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 26.11.2019

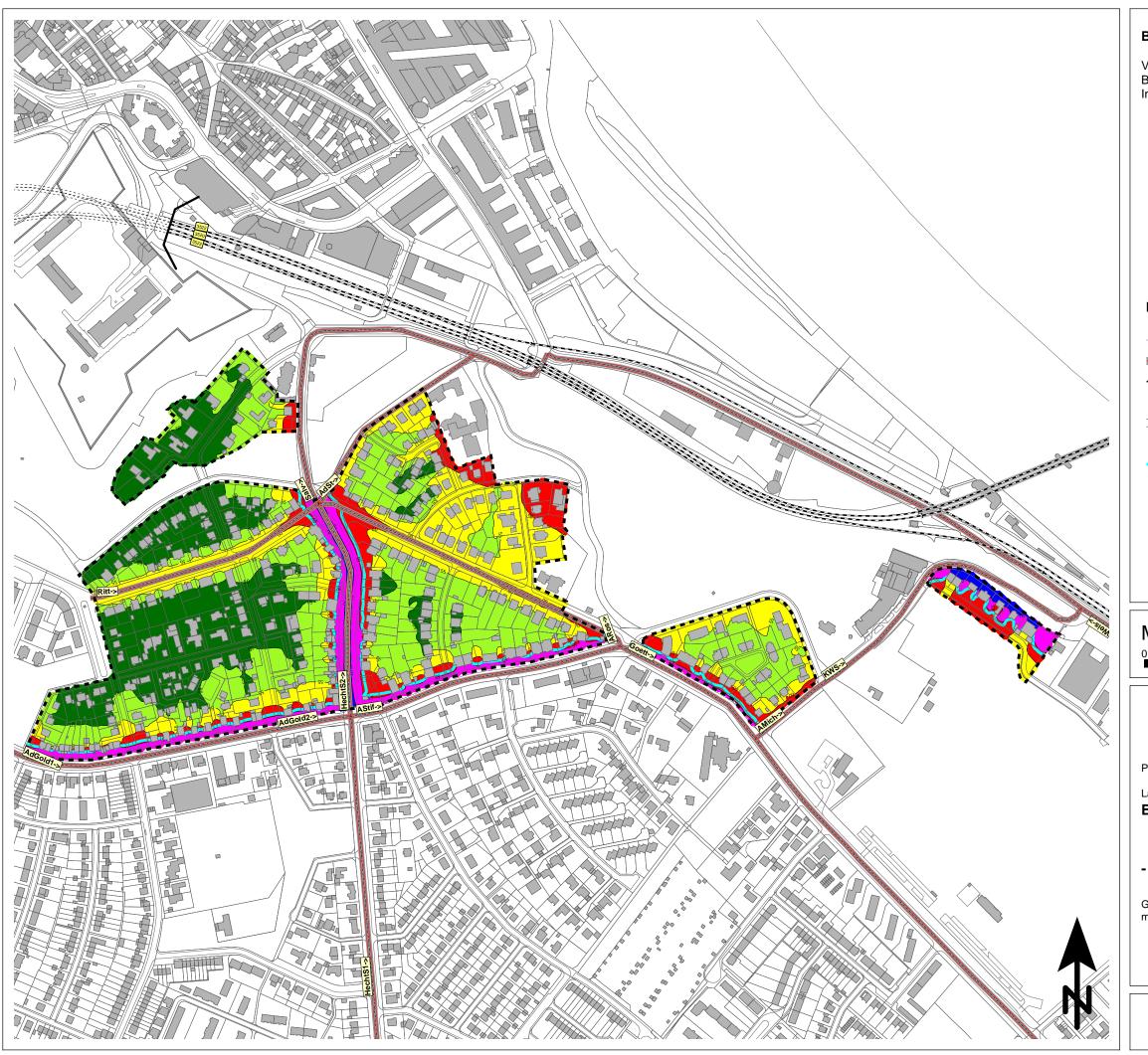
Landeshauptstadt Mainz

B_Plan 043/1.Ä,Mainz

- SCHALLIMMISSIONSPLAN -

Gesamtverkehrslärm im Nachtzeitraum mit vorhandener Bebauung

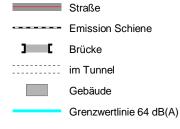
ANHANG 3.1.2



Verkehrslärm tags, beurteilt nach DIN 18005 Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) Immissionshöhe: 3,5 m über Gelände

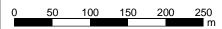


Legende



Plangebiet

Maßstab 1:5000





Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 27.11.2019

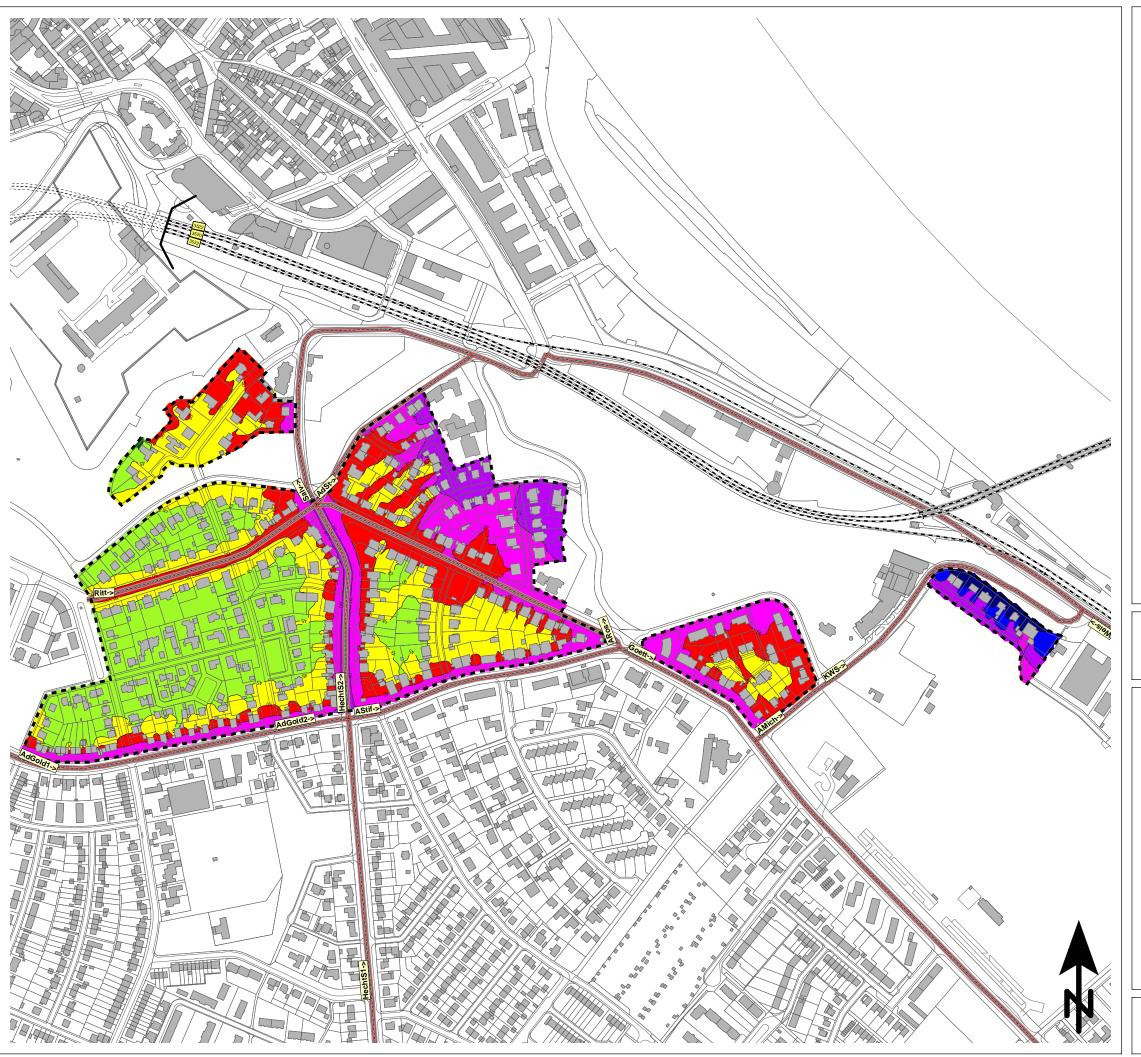
Landeshauptstadt Mainz

B_Plan 043/1.Ä,Mainz

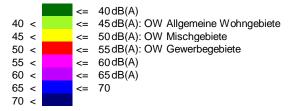
- SCHALLIMMISSIONSPLAN -

Gesamtverkehrslärm im Plangebiet mit vorhandener Bebauung

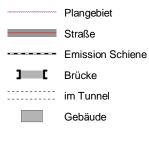
ANHANG 3.2.1



Gesamtverkehrslärm nachts, beurteilt nach DIN 18005 Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) Immissionshöhe: 3,5 m über Gelände



Legende



Maßstab 1:5000





Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 26.11.2019

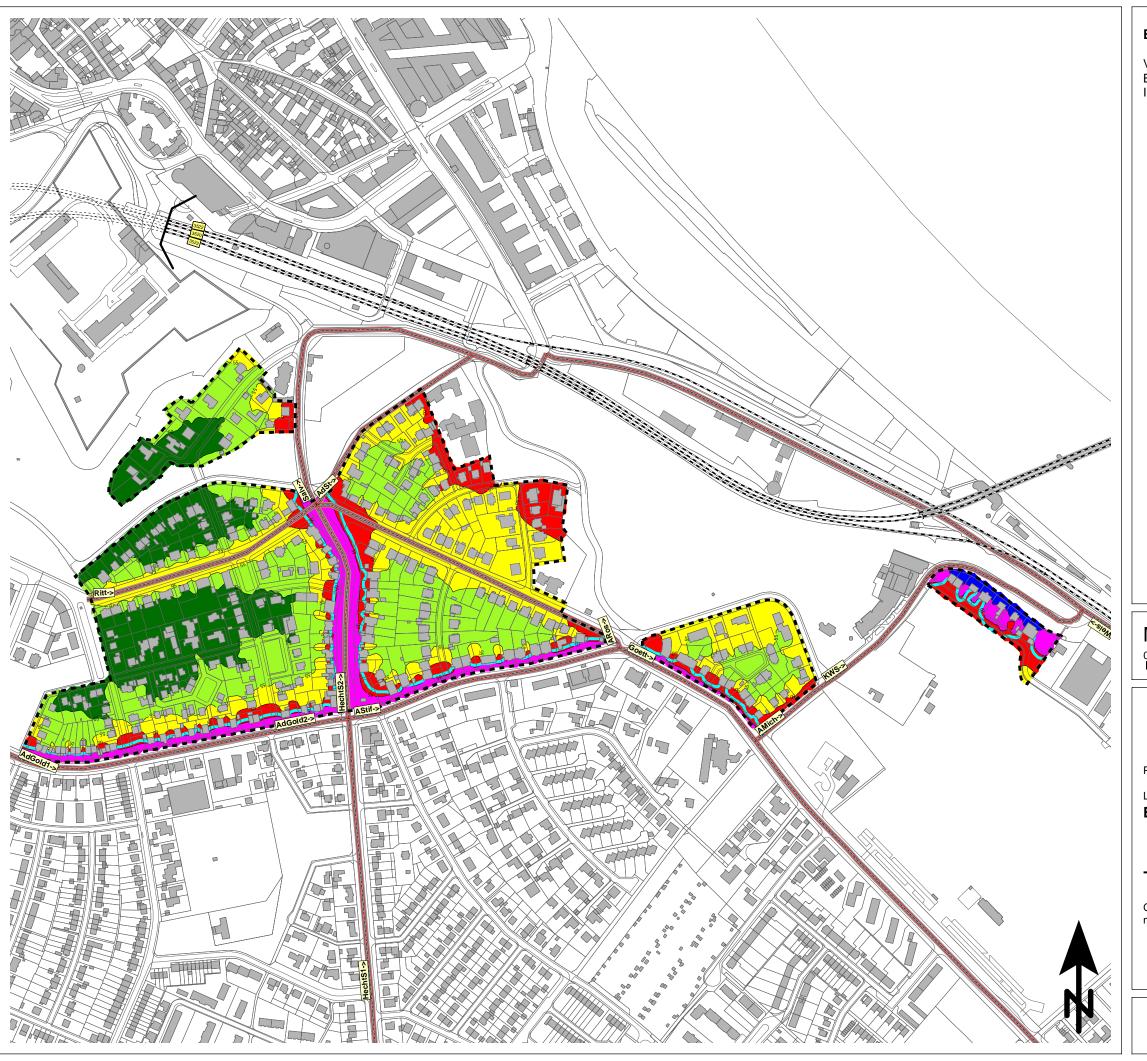
Landeshauptstadt Mainz

B_Plan 043/1.Ä,Mainz

- SCHALLIMMISSIONSPLAN -

Gesamtverkehrslärm im Nachtzeitraum mit vorhandener Bebauung

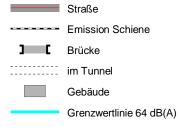
ANHANG 3.2.2



Verkehrslärm tags, beurteilt nach DIN 18005 Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) Immissionshöhe: 6,3 m über Gelände

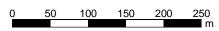


Legende



Plangebiet

Maßstab 1:5000





Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 27.11.2019

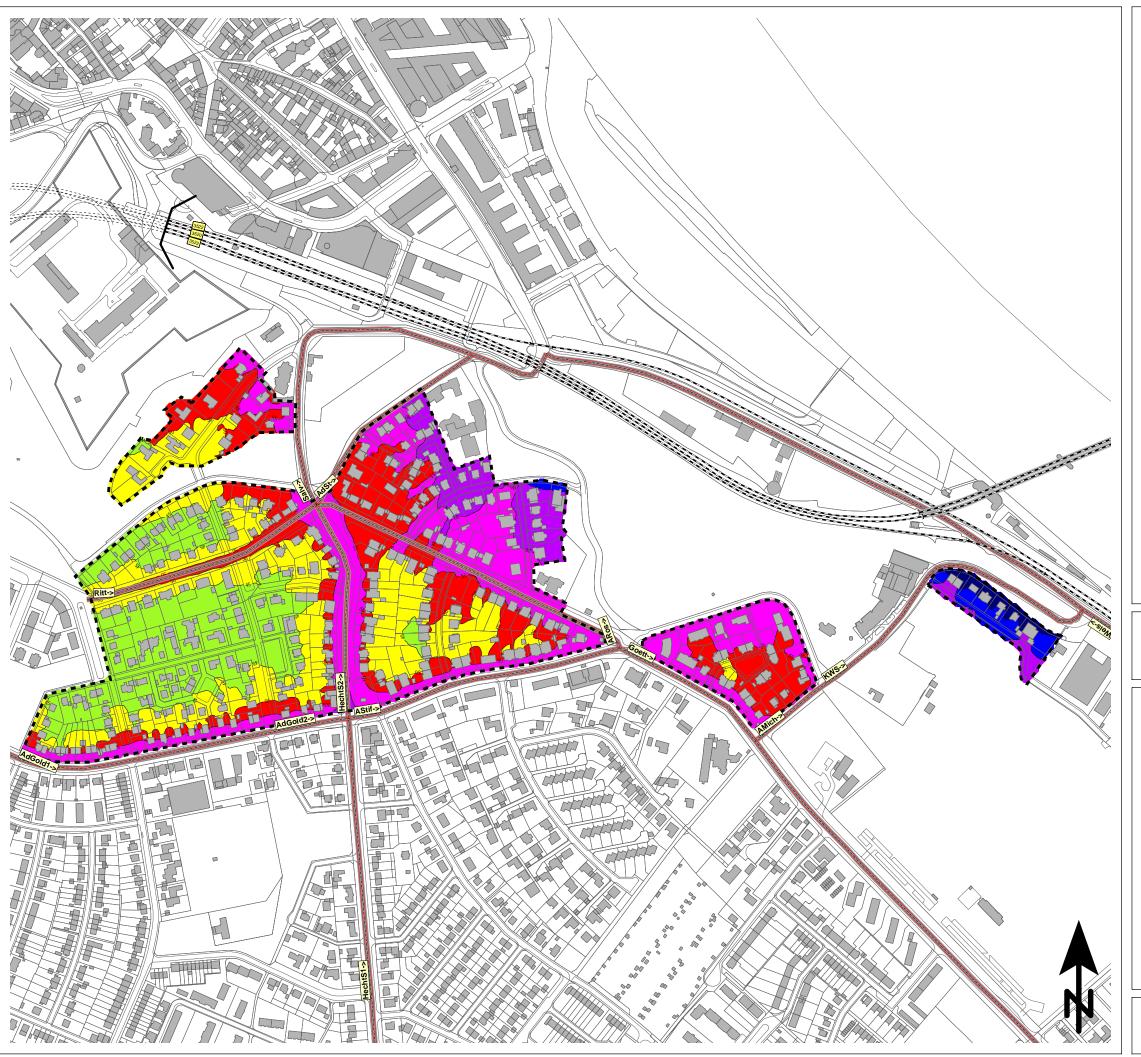
Landeshauptstadt Mainz

B_Plan 043/1.Ä,Mainz

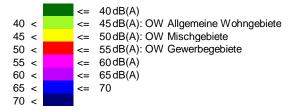
- SCHALLIMMISSIONSPLAN -

Gesamtverkehrslärm im Plangebiet mit vorhandener Bebauung

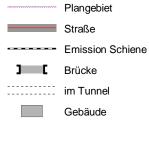
ANHANG 3.3.1



Gesamtverkehrslärm nachts, beurteilt nach DIN 18005 Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) Immissionshöhe: 6,3 m über Gelände



Legende



Maßstab 1:5000





Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 26.11.2019

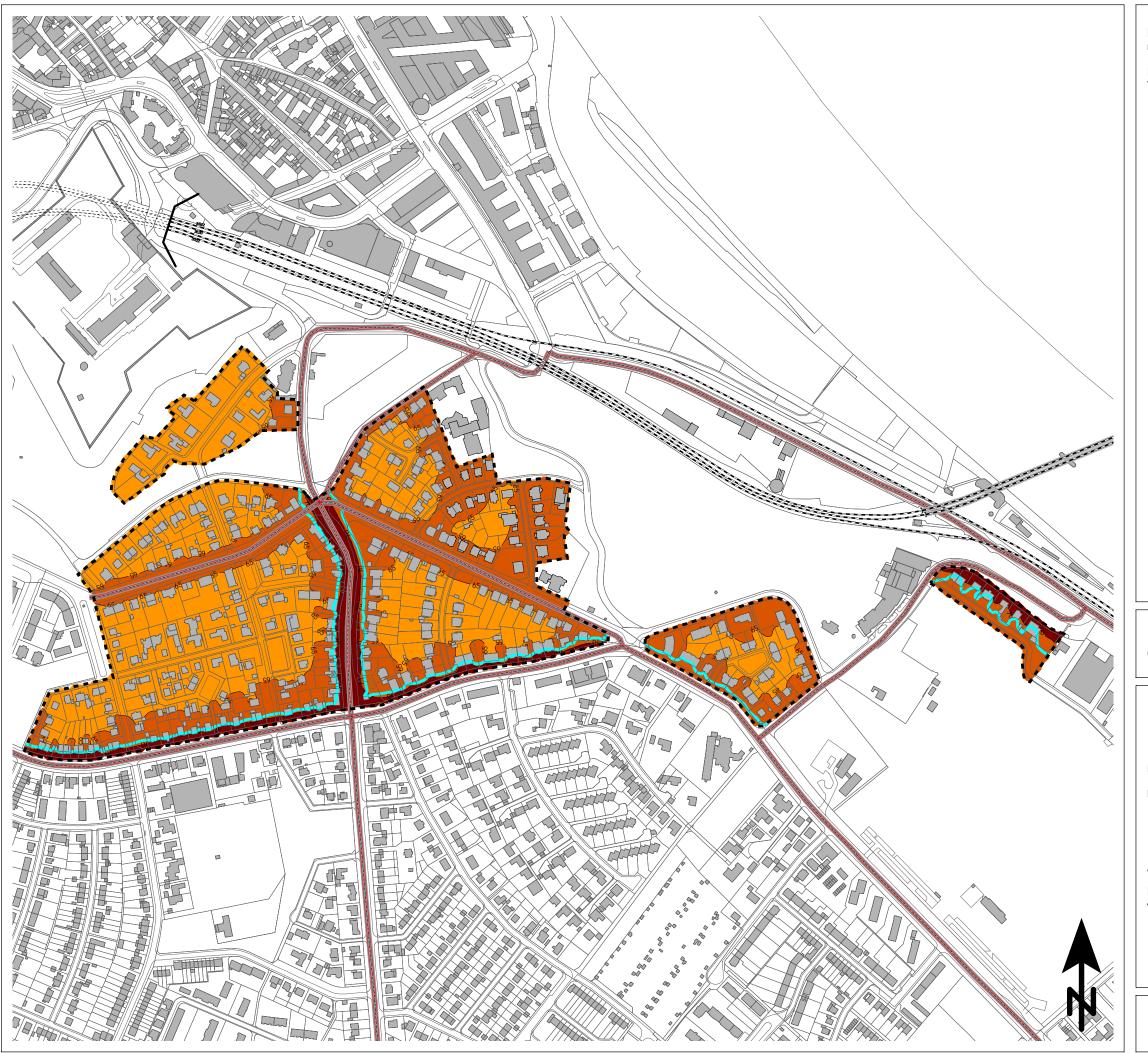
Landeshauptstadt Mainz

B_Plan 043/1.Ä,Mainz

- SCHALLIMMISSIONSPLAN -

Gesamtverkehrslärm im Nachtzeitraum mit vorhandener Bebauung

ANHANG 3.3.2



Maßgeblicher Außenlärmpegel nach DIN 4109-1:2018-01

Immissionshöhe: 6,3 m über Gelände Tagzeitraum

I <= 55dB(A) II <= 60dB(A) = 65dB(A) IV <= 70 dB(A) V <= 75 dB(A)

VI <= 80 dB(A) VII <= 85 dB(A) VIII > 85 dB(A)

Legende

Straße Emission Schiene **B**rücke im Tunnel

Tunnelöffnung Gebäude

Plangebiet

Grenzwertlinie 64 dB(A) in 3,5 m Höhe

Maßstab 1:5000



KREBS+KIEFER FRITZ AG

Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

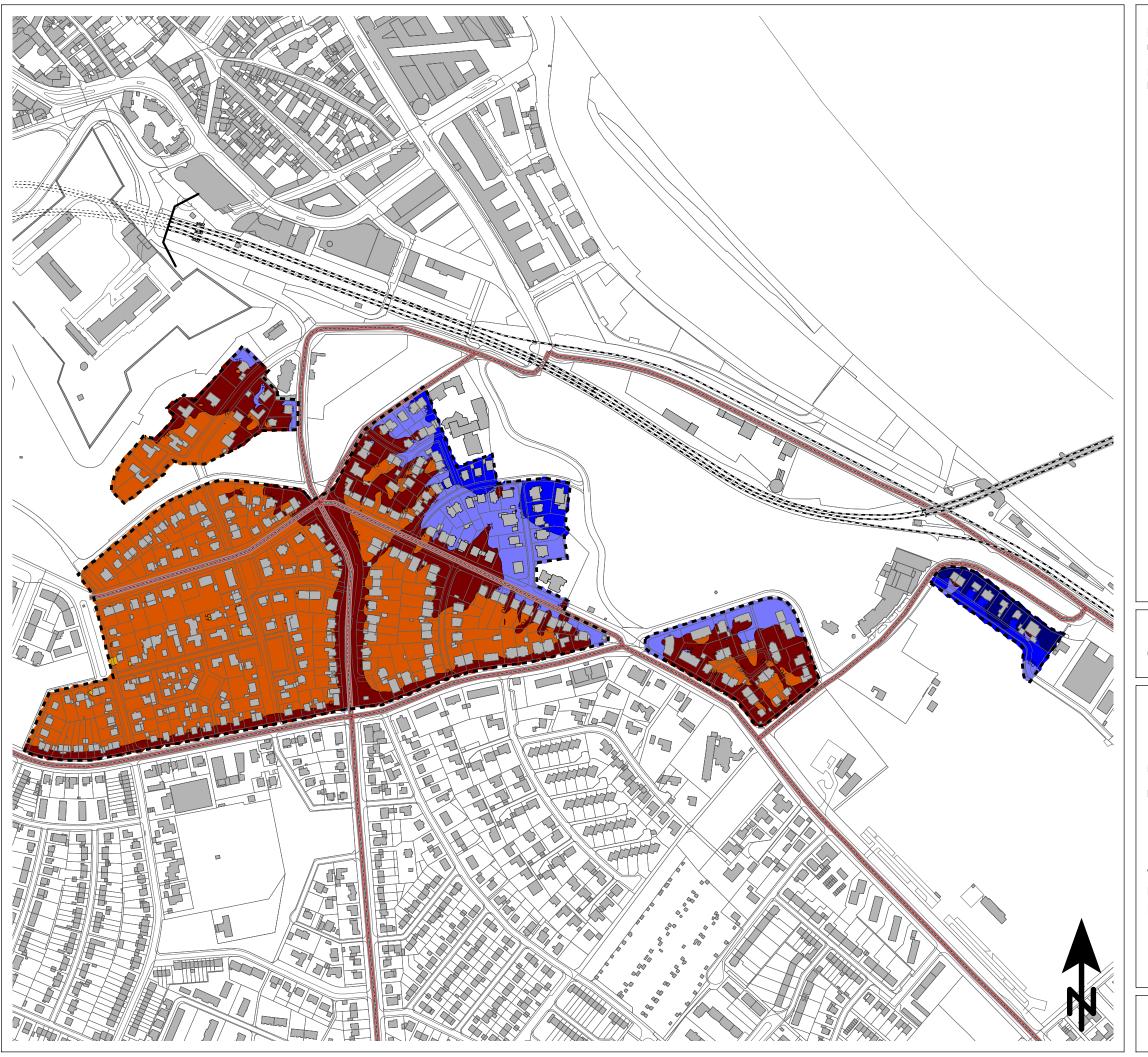
Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 16.01.2020

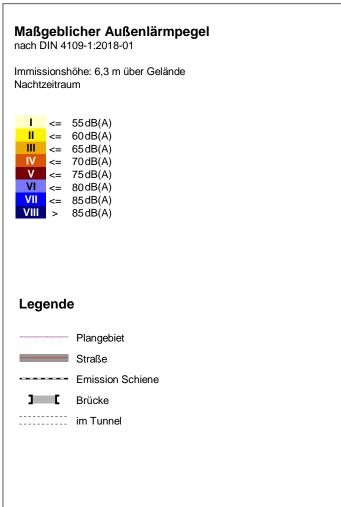
Landeshauptstadt Mainz

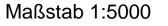
B_Plan 043/1.Ä,Mainz

- MAßGEBLICHE AUßENLÄRMPEGEL mit vorhandener Bebauung **Tagzeitraum**

ANHANG 4.1.1











Heinrich-Hertz-Straße 2 64295 Darmstadt Telefon (06151) 885-383 www.kuk.de

Projekt 20198054: Schalltechnische Untersuchung - 16.01.2020

Landeshauptstadt Mainz

B_Plan 043/1.Ä,Mainz

- MAßGEBLICHE AUßENLÄRMPEGEL - mit vorhandener Bebauung Nachtzeitraum

ANHANG 4.1.2