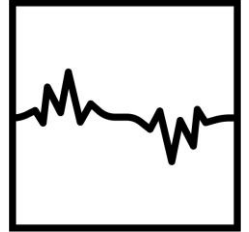


# sv-tasch

Sachverständigenbüro für Akustik,  
Schallimmissionsschutz und Bauphysik



sachverständigenbüro  
tasch gmbh & co. kg  
akustik  
schallimmissionsschutz  
bauphysik

zweiterweg 6  
97074 würzburg  
0931 907 82200  
0176 6372 3067

mail@sv-tasch.de  
www.sv-tasch.de

**Gemeinde Mainstockheim**  
**BPlan „Wunn II“**  
**Schallimmissionsschutz**

Auftraggeber

Gemeinde Mainstockheim  
c/o VG Kitzingen  
Friedrich-Ebert-Straße  
97318 Kitzingen

Bericht - Nr.:

25-074-01

B.Eng. M. Tasch

Dipl.-Ing.(FH) W. Tasch



Würzburg, 07.11.2025

Dieses Gutachten umfasst 12 Seiten und 6 Seiten Anlagen



Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Aufgabenstellung.....	3
2	Unterlagen .....	4
3	Örtliche Situation, Anforderungen des Schallimmissionsschutzes .....	5
4	Schallemissionen .....	6
4.1	Straßenverkehr .....	6
4.2	Schallemissionen Gewerbe .....	7
5	Schallimmissionen .....	7
6	Bewertung, Hinweise zum Schallimmissionsschutz .....	12
Anlage 1:	Immissionsberechnung .....	1.1
	Bebauungsplan, Geltungsbereich (/1/) .....	1.1
	Geometrie der Berechnung.....	1.2
	Rechenlaufinfos .....	1.2
	Eingabewerte der Berechnung .....	1.6



## 1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Mainstockheim plant die Aufstellung des Bebauungsplans „Wunn II“ in Mainstockheim mit der 1. Änderung Bebauungsplan „Wunn“.

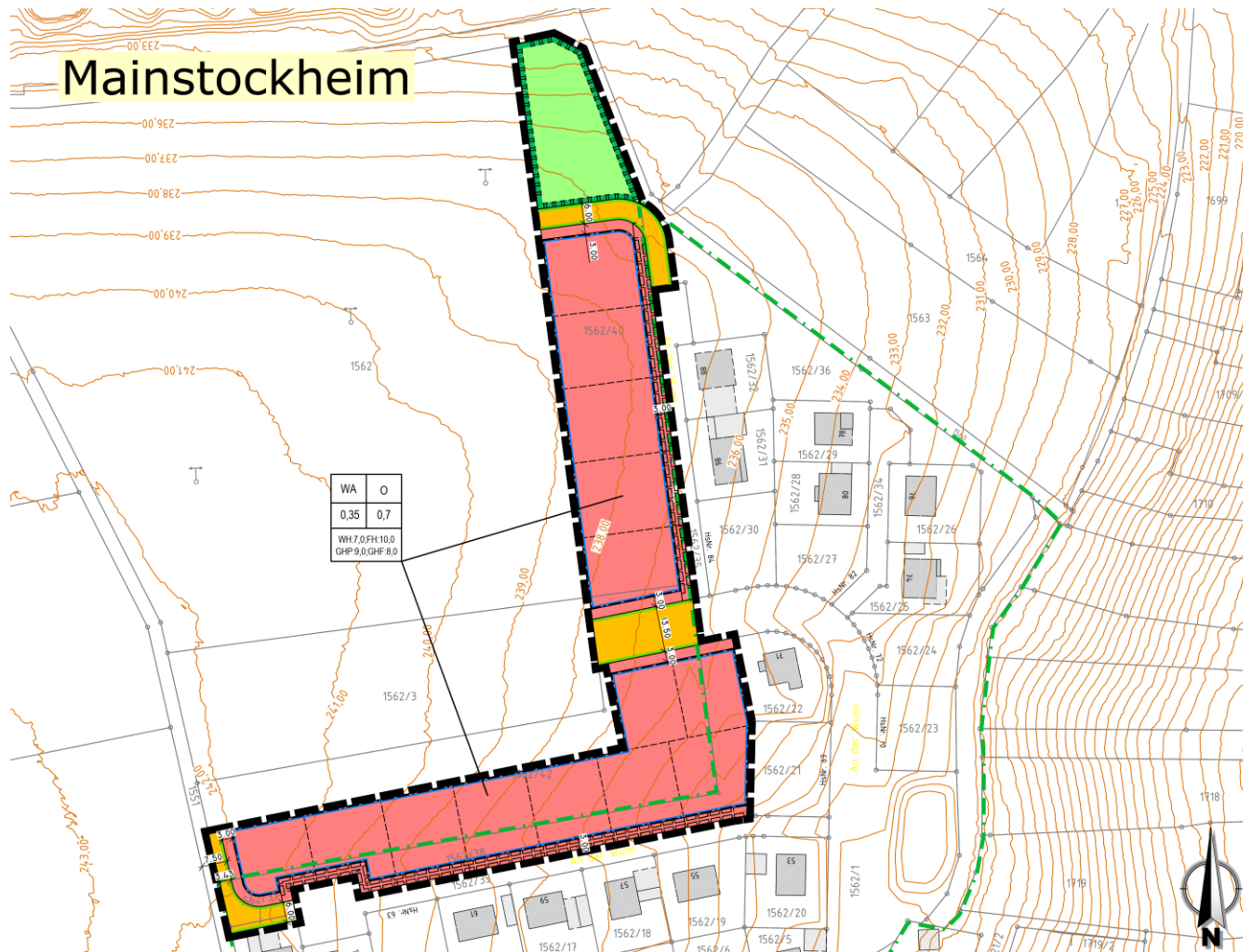


Abbildung 1: Übersicht Plangebiet, Quelle: Arz Ingenieure (/1/)

Im Rahmen der städtebaulichen Planungen dieses Projektes sind somit die schallimmissionstechnischen Auswirkungen der Emissionen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans zu untersuchen.

Der Umfang der Arbeiten umfasst im Einzelnen folgende Leistungen:

- Ermittlung der Immissionen an den schutzbedürftigen Nutzungen aufgrund der Lärmemissionen verursacht durch Verkehr und Gewerbe
- Erstellung eines 3-D Rechenmodells mit Abbildung des Geländes und der Emissionen
- Zusammenstellung und Darstellung der zu erwartenden Schallimmissionen
- Gegenüberstellung der zu erwartenden Schallimmissionen und der für die geplante Nutzung anzustrebenden Orientierungswerte (DIN 18005)



- Falls die Orientierungswerte überschritten werden, sind Planungsempfehlungen bzw. Vorgaben zusammenzustellen.
- Formulierungsvorschlag für die in den Bebauungsplan aufzunehmenden Festsetzungen zum Schallimmissionsschutz

## 2 Unterlagen

Zur Bearbeitung wurden folgende Unterlagen verwendet:

- /1/ Arz Ingenieure, Würzburg,  
Planstand 10/25
- /2/ TA Lärm, August 1998,  
Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm  
zuletzt geändert 01.07.2017
- /3/ RLS-19, 2020  
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
- /4/ DIN ISO 9613-2 Entwurf, September 1997 und Fassung Oktober 1999  
Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Allgemeines Berechnungsverfahren
- /5/ SoundPLAN GmbH, Backnang  
„SoundPLAN 9.1“, PC-Programm zur Schallimmissionsprognose  
Das Programm ist geprüft auf Konformität gemäß den QSI-Formblättern zu  
VDI 2714:1988-01, DIN ISO 9613-2:1999-10, Schall 03:1990, RLS 90:1990,  
VDI 2720 Blatt1:1997-03
- /6/ Bayerisches Straßeninformationssystem BAYSIS, Straßenverkehrszählung 2021
- /7/ DIN 4109:2018-01 Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen
- /8/ VDI 2719, 08/1987  
Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen
- /9/ Schall 03, 2012  
Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen
- /10/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes  
Verkehrslärmschutzverordnung (16.BISchV) vom 12.06.1990
- /11/ Deutsche Bahn AG 01/2022  
Verkehrsbelastung Prognose, Bahnstrecke 5910



### 3 Örtliche Situation, Anforderungen des Schallimmissionsschutzes

Der Geltungsbereich des Baugebiets „Wunn II“ liegt, wie der rechtsgültige Flächennutzungsplan zeigt, nordöstlich der Bahnstrecke 5910 und westlich der Hauptstraße.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind Schallimmissionen infolge von Straßen- und Schienenverkehr vorhanden. Die Schallimmissionen infolge des Schifffahrtsverkehrs auf dem Main sind vernachlässigbar.

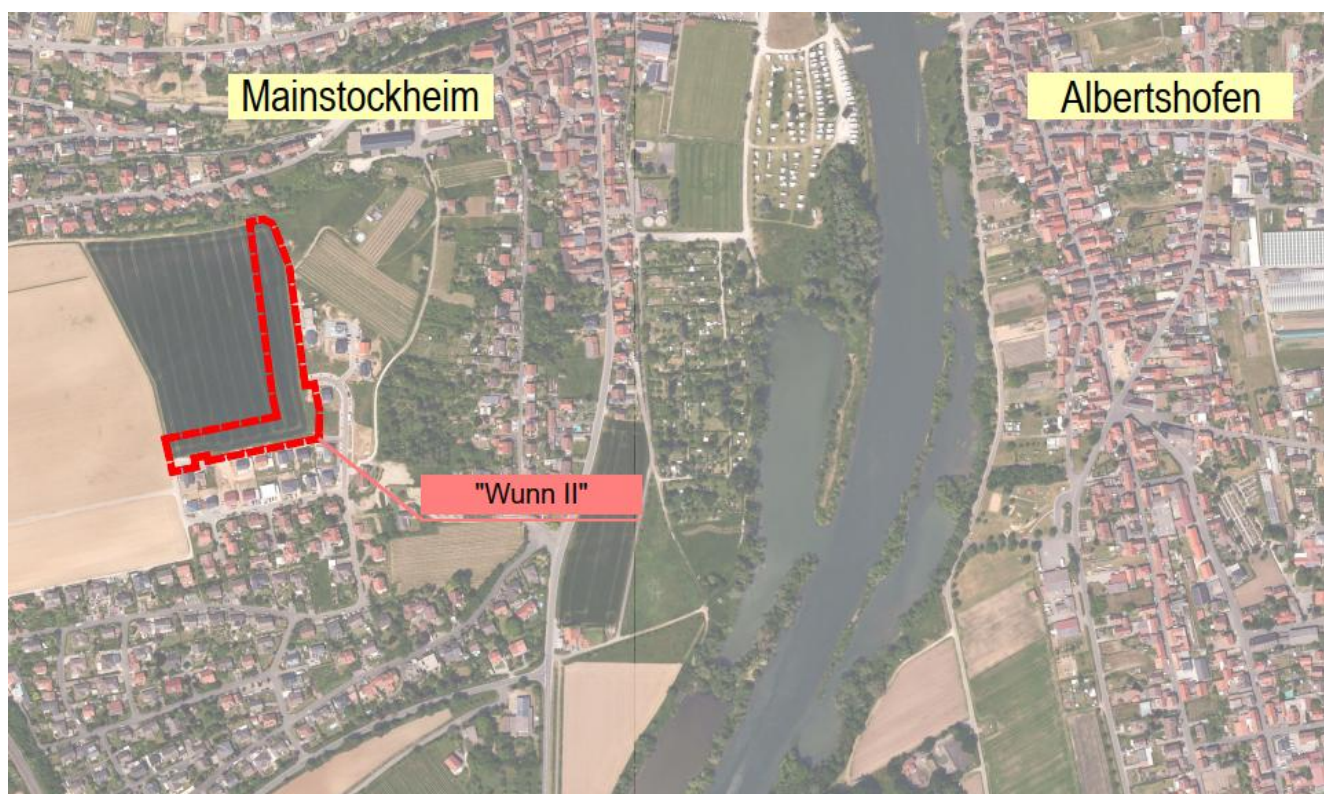


Abbildung 2: Lageplan "Wunn II"

Im Geltungsbereich sollen Bauplätze für Wohnhäuser ausgewiesen werden.

Die geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans sollen den Schutzstatus eines allgemeinen Wohngebiets erhalten.

Die Geräusche infolge von Straßenverkehr sollten somit folgende Orientierungswerte einhalten.

Orientierungswerte Verkehrslärm (ORW) BBI 1 zu DIN 18005	ORW <sub>Tag</sub> / dB(A)	ORW <sub>Nacht</sub> / dB(A) Verkehr
WA-Gebiet	55	45

Tabelle 1: Orientierungswerte DIN 18005





## 4 Schallemissionen

### 4.1 Straßenverkehr

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist dem Verkehrslärm der Bundesautobahn A3, der St 2270 sowie der KT 27 ausgesetzt. Der Berechnung der Immissionsbelastung infolge von Straßenverkehr werden die um 20 % erhöhten Verkehrszahlen der Straßenverkehrszählung von 2021 des BAYSIS (/6/) zugrunde gelegt.

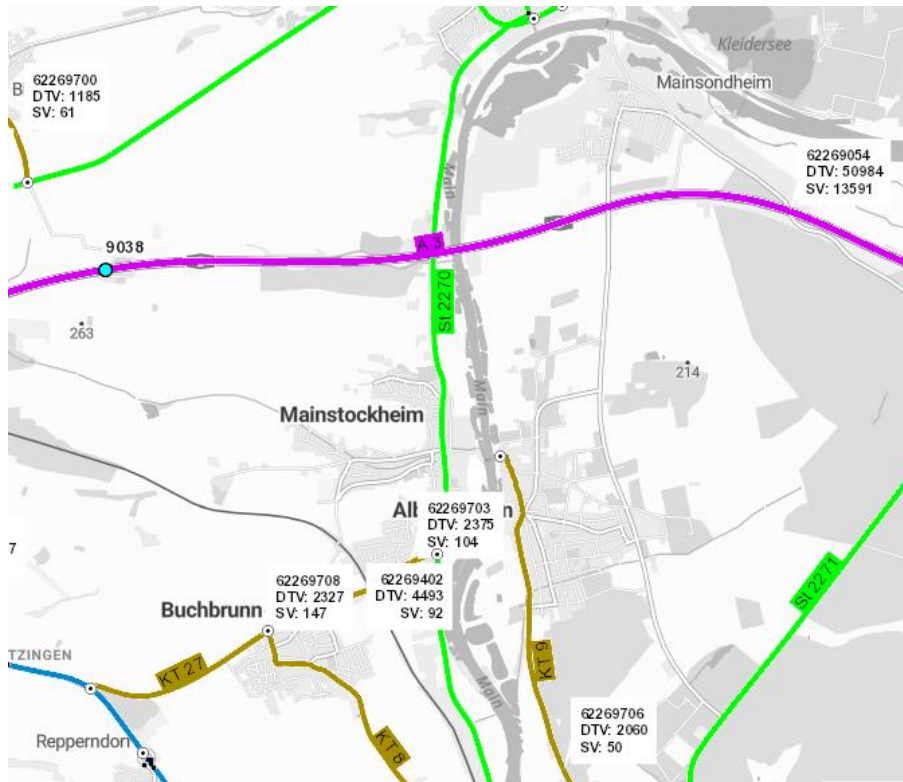


Abbildung 3: BAYSIS (/6/)

Die Umrechnung des Schwerlast Verkehrs wird gemäß den Vorgaben der RLS-19 (/3/) vorgenommen.

Bezeichnung	Verkehrsstärke DTV Tag /Nacht Kfz	LKW 1 Anteil Tag / Nacht	LKW 2 Anteil Tag / Nacht	zul. Geschwindigkeit km/h	Oberfläche
A3	61.181	5,7 / 7,6	20,9 / 19,0	-	Nicht geriffelter Gussasphalt
St 2270	5.392	0,8 / 0,9	1,3 / 1,1	50	
KT 27	2.850	1,6 / 2,0	2,7 / 2,4	50 bzw. 70	

Tabelle 2 Eingabewerte Straßenverkehr

Die Immissionen infolge des Straßenverkehrs der A3 liegen im kritischen Beurteilungszeitraum nachts ca. 10 dB unter den zu erwartenden Immissionen infolge des Schienenverkehrs im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und sind folglich vernachlässigbar.



## 4.2 Schallemissionen Schienenverkehr

Die gemäß der Deutschen Bahn AG für die Strecke 5910 anzusetzende Verkehrsbelastung für den Berechnungsfall Prognose 2030 beträgt:

Gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 (KW 35/2021) des Bundes ergeben sich folgende Werte

**Strecke 5910**

### Prognose 2030

(inklusive Ausbau/Neubau BGWN)

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Zugart	Anzahl	Anzahl	v max Zug	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	86	95	100	7-Z5 A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
GZ-E	10	11	120	7-Z5 A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8				
GZ-E	6	4	100	7-Z5 A4	1	10-Z5	10						
ICE	11	3	230	4-V1	2								
ICE	30	4	280	1-V1	2	2-V1	9						
ICE	32	6	330	3-Z9-A32	2								
RV-ET	44	8	160	5-Z5-A10	2								
	219	131	Summe beider Richtungen										

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 130 km/h.

Die Berechnung der zu erwartenden Schallimmissionen infolge von Verkehr erfolgen gemäß RLS-19 (/3/) sowie Schall 03 mit Hilfe des Programms SoundPLAN 9.1 (/5/).

## 5 Schallimmissionen

Die Ausbreitungsberechnung erfolgt gemäß RLS-19 bzw. DIN ISO 9613-2 (/4/) mit Hilfe des Rechenprogramms SoundPLAN 9.1 (/5/). Die Eingabewerte und Berechnungsergebnisse sind in Anlage 1 zusammengestellt.

Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte unter Berücksichtigung der realen Topografie, der Abschirmwirkung vorhandener Gebäude und unter Vernachlässigung von Bodendämpfung, Bewuchs und Luftabsorption.

Der Straßen- und Schienenverkehr verursacht im Geltungsbereich des Bebauungsplans folgende Beurteilungspegel:

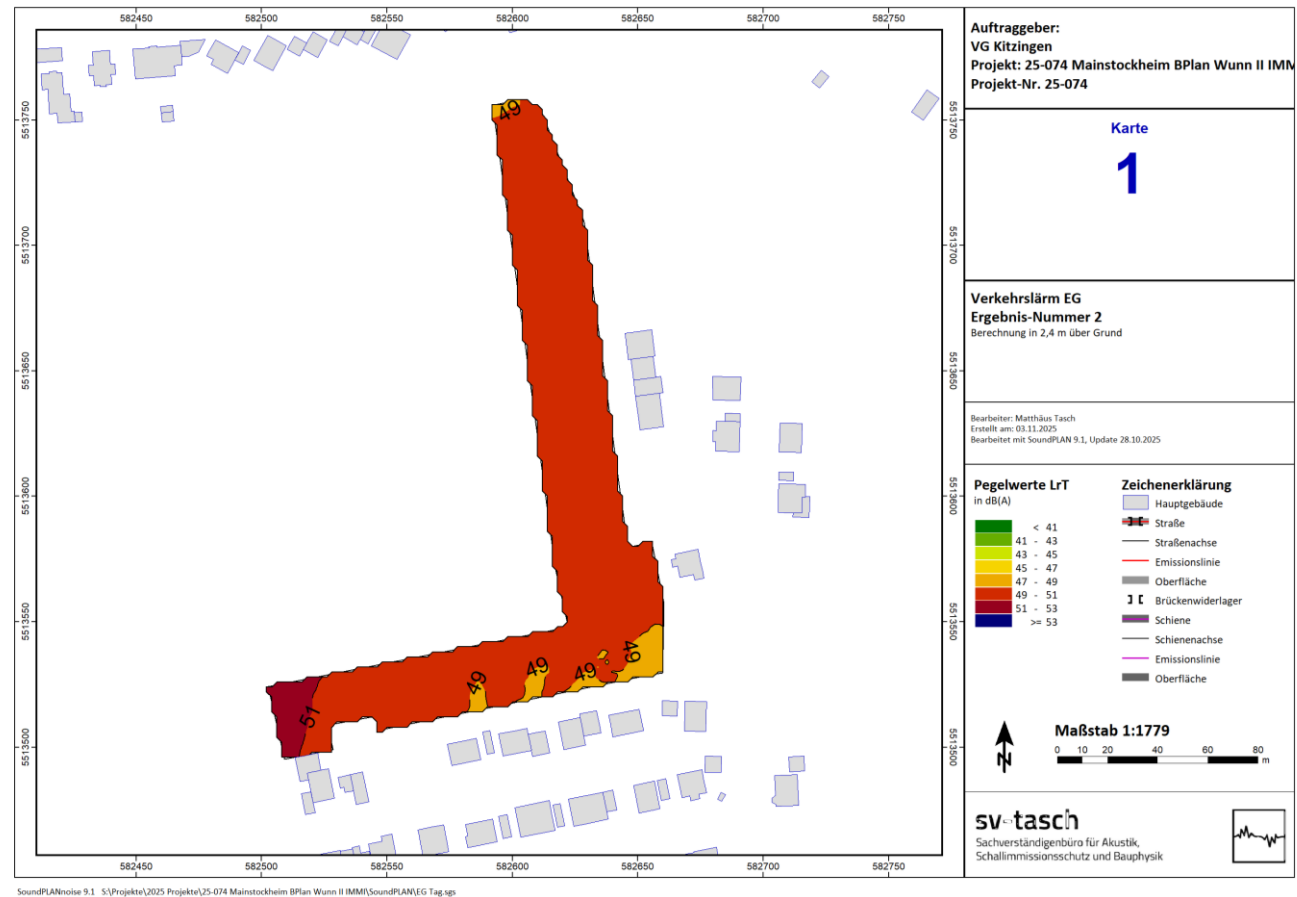


Abbildung 4: Beurteilungspegel Verkehrslärm EG Tag

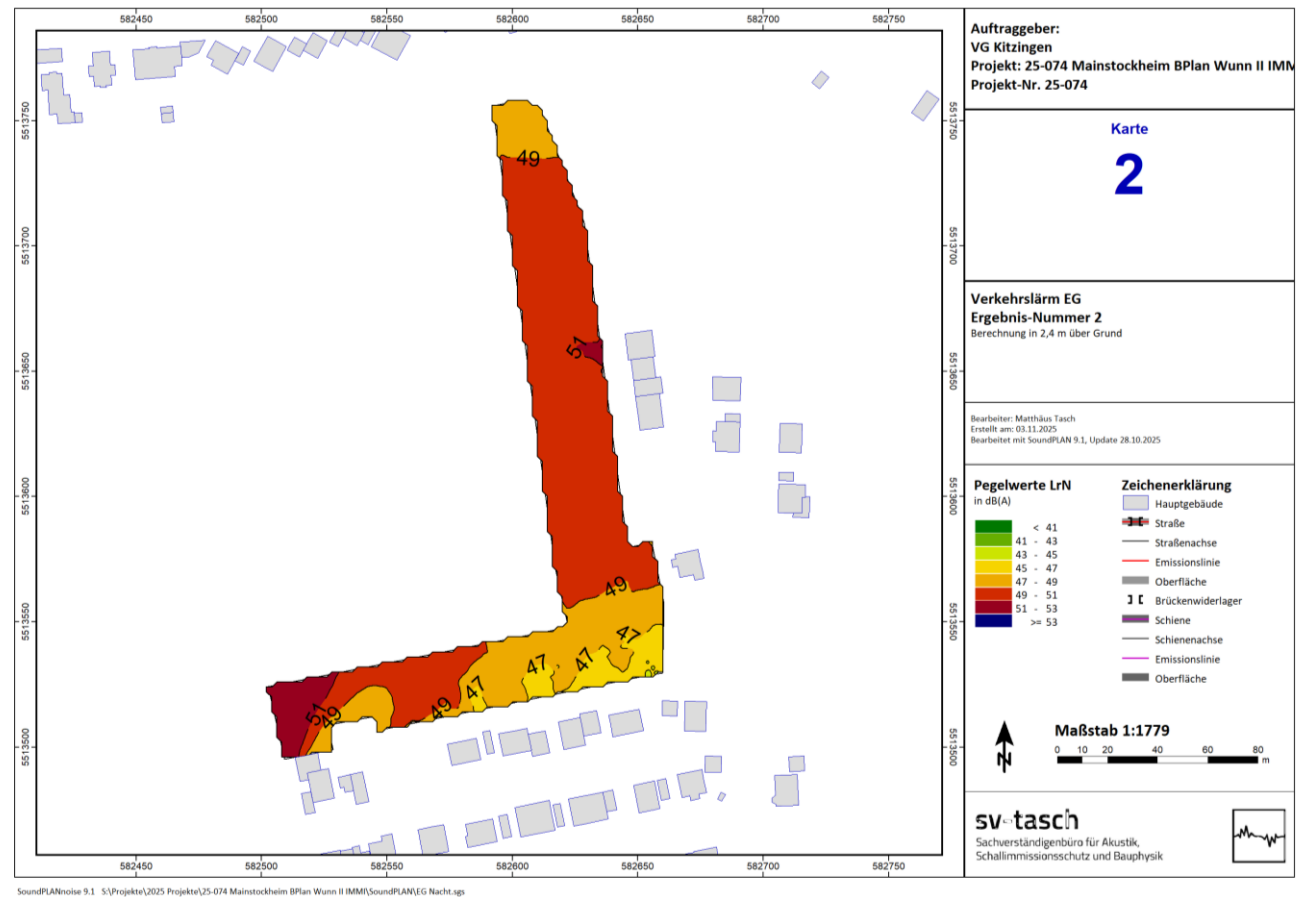


Abbildung 5: Beurteilungspegel Verkehrslärm EG Nacht



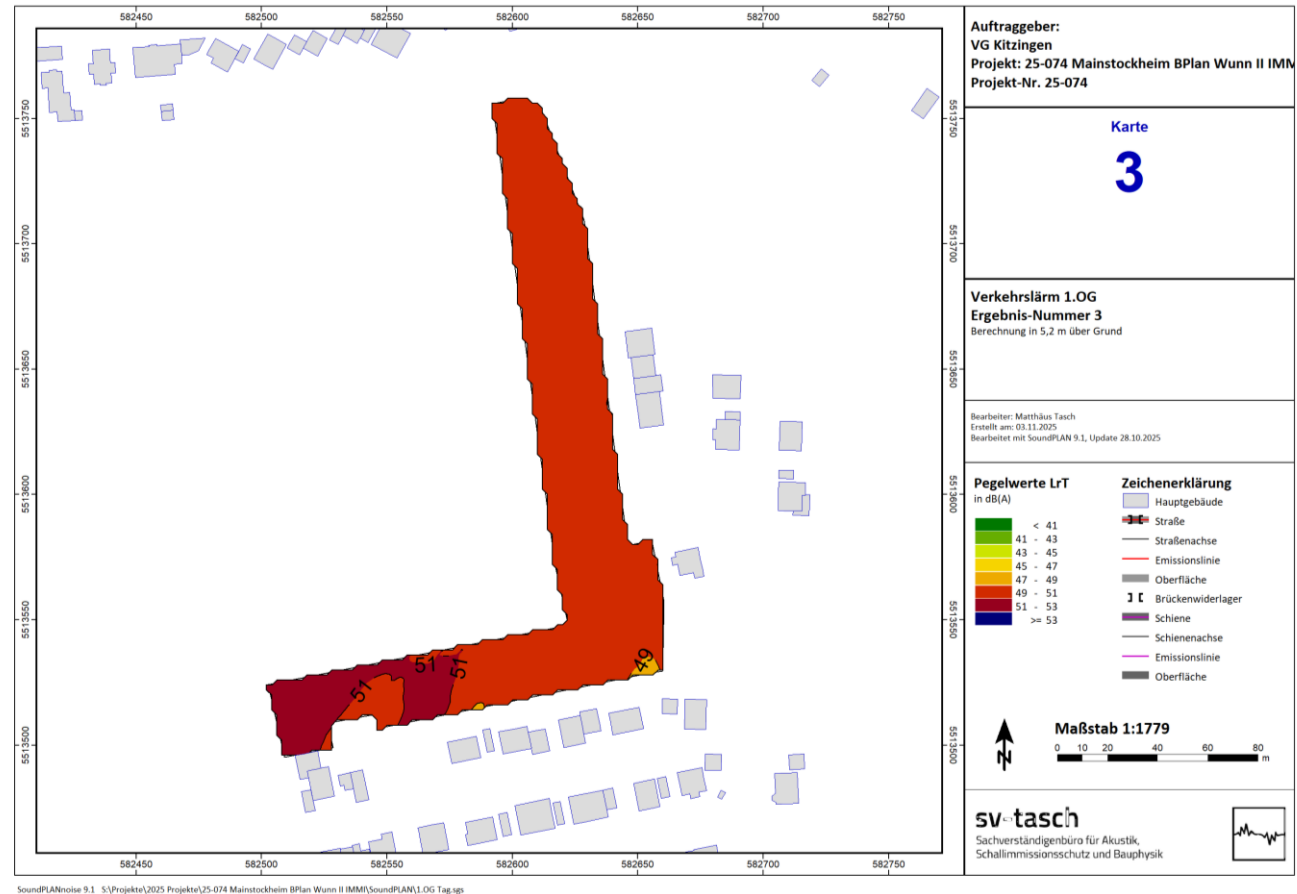


Abbildung 6: Beurteilungspegel Verkehrslärm 1.OG Tag

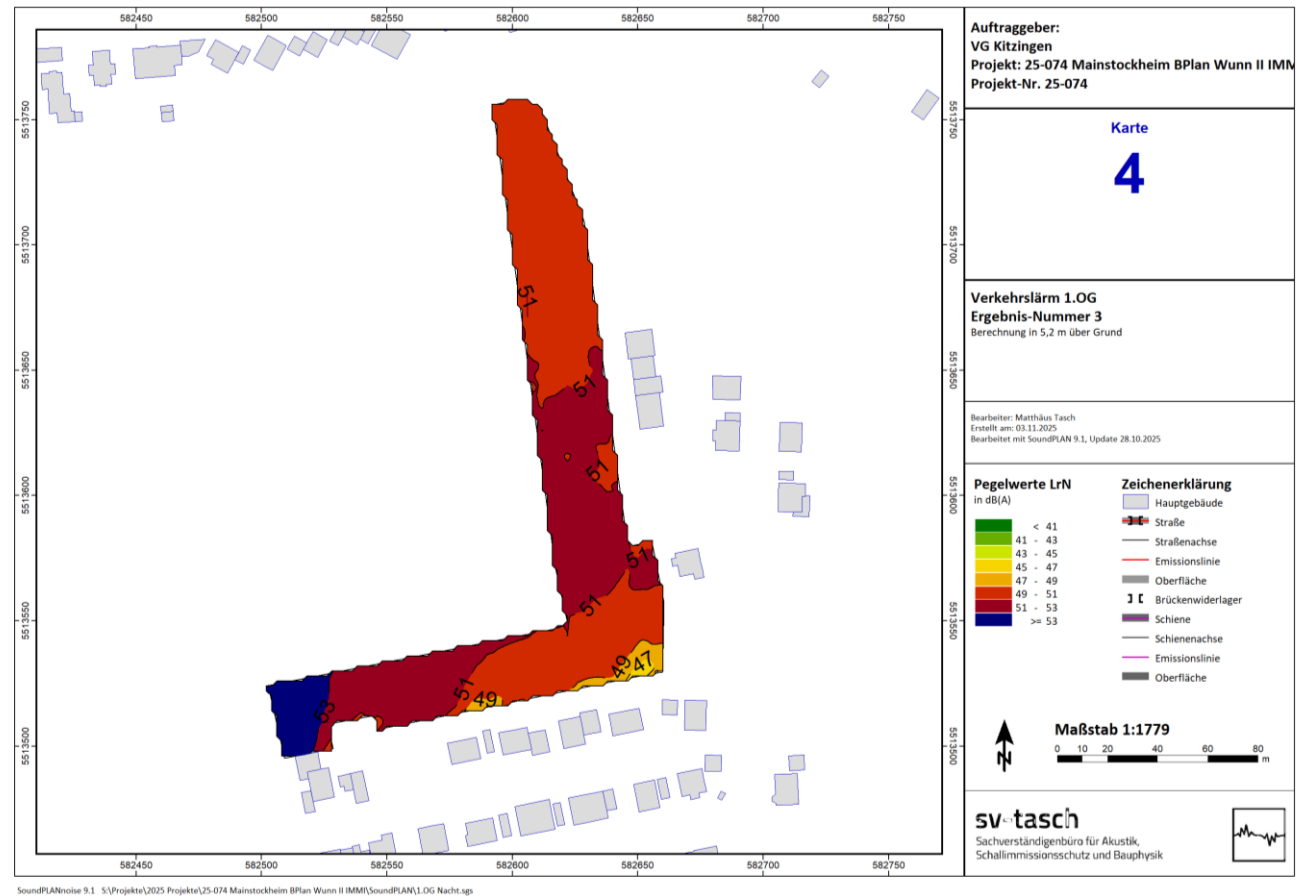


Abbildung 7: Beurteilungspegel Verkehrslärm 1.OG Nacht



Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass der Orientierungswert tags der DIN 18005 für WA-Gebiete (55 dB(A)) auf der Höhe Erdgeschoss im gesamten Geltungsbereich eingehalten wird.

Der WA-Orientierungswert nachts  $ORW_{\text{Nacht}} = 45 \text{ dB(A)}$  wird im gesamten Geltungsbereich überschritten.

Nachts liegen die zu erwartenden Beurteilungspegel infolge von Verkehr deutlich über den Orientierungswerten der DIN 18005 für WA-Gebiete.

Der nächtlichen Grenzwerte Lärmsanierung (Verkehrslärmschutzverordnung) für Wohngebiete von 57 dB(A) wird nicht erreicht.

Zur Reduzierung der Immissionen des Bahnverkehrs müssten Schallschutzwände direkt an der Bahnlinie in einer erheblichen Länge und Höhe errichtet werden. Diese erforderlichen Schallschutzeinrichtungen liegen deutlich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplan und werden deshalb nicht untersucht.

## 6 Außenlärm, Anforderungen an den baulichen Schallschutz gegen Außenlärm

Der bauliche Schallschutz gegen Außenlärm des Gebäudes muss den öffentlich rechtlichen Anforderungen entsprechen. Baurechtlich eingeführt ist nach der gültigen hessischen Bauordnung die DIN 4109-1:2018-01 „Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen“ (/7/).

Maßgebend für die Auslegung des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm ist jener Zeitraum (Tages- bzw. Nachtzeitraum), der die höhere Anforderung ergibt.

Die erforderliche Luftschalldämmung der Außenbauteile berechnet sich gemäß DIN 4109-1:2018-01 Abs. 7.1 zu:

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

$R'_{w,ges}$	Anforderung Luftschalldämmung an die Außenbauteile
$L_a$	Maßgeblicher Außenlärmpegel vor dem schutzbedürftigen Raum
$K_{Raumart}$	Korrekturmaß Raumart, hier Wohnräume $K_{Raumart} = 30 \text{ dB}$ , bzw Büros $K_{Raumart} = 35 \text{ dB}$

Der Nachweis des baulichen Schallschutzes ist geführt, wenn der oben genannte Schalldämmwert

$R'_{w,ges}$  unter Berücksichtigung des Korrekturwertes „ $K_{AL}$  Außenlärm“ mit einer Sicherheit von 2 dB erfüllt sind.

$$R'_{w,ges} - 2\text{dB} \geq \text{erf } R'_{w,ges} + K_{AL}$$

$$\text{Für } K_{AL} \text{ gilt: } K_{AL} = 10 \log \left( \frac{S_s}{0,8 \times S_g} \right)$$

$S_s$	Fläche gesamt der Außenbauteile / $\text{m}^2$
$S_g$	Fläche Raum / $\text{m}^2$

Der Nachweis des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm ergibt nachts in den Schlafräumen einen rechnerischen Innenpegel von  $L_{\text{Innen}} = 24 \text{ dB(A)}$ .



Dieser rechnerische mittlere Innenpegel entspricht, wie die folgende Tabelle zeigt, den höheren Anforderungen gemäß VDI 2719 (/8/).

Raumart	anzustrebende Anhaltswerte $L_{\text{Innen,m}}$ / dB(A) (Toleranzbereich gemäß Tab.6 VDI 2719)
Schlafräume nachts	25 - 35
Wohn- und Arbeitsräume tags	30 - 40
Läden	40 - 50



## 7 Bewertung, Hinweise zum Schallimmissionsschutz

Der Tagesorientierungswert für Verkehrslärm der DIN 18005 für WA-Gebiete wird im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans eingehalten.

D.h. im Freien sind tagsüber gesunde Wohnverhältnisse im Sinne der Bauleitplanung vorhanden.

In der Nacht wird der anzustrebende Orientierungswert  $ORW_{Nacht} = 45 \text{ dB(A)}$  im gesamten Geltungsbereich deutlich überschritten.

Im Inneren von Gebäuden mit schutzbedürftigen Nutzungen müssen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf Grundlage der öffentlich rechtlichen Vorschriften zum Schutz gegen Außenlärm (hier DIN 4109 Schallschutz im Hochbau) sichergestellt werden. Der maßgebliche Zeitraum zur Bemessung des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm ist die Nacht. Hinweise zu Vorgehensweis bei der Bemessung des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm sind unter Kapitel 5 Schallimmissionen zusammengestellt.

Daher ist zu empfehlen, dass im Bebauungsplan folgende Festsetzungen und Hinweis aufgeführten (Formulierungsvorschlag für passive Schallschutzmaßnahmen):

### (Festsetzungen)

*„Infolge der Verkehrslärmbelastung ist baulicher Schallschutz gegen Außenlärm erforderlich. Im Inneren von Gebäuden mit schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Wohnungen, Büros...) sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind gewährleistet, wenn in Wohn- und Arbeitsräumen mittlere Innenpegel infolge von Außenlärm maximal 35 dB(A) betragen. Die Verkehrslärmbelastung der Bebauung in den Erd- und Obergeschossen werden in dem Schallimmissionsgutachten 25-074-01 des Sachverständigenbüro Tasch, Würzburg, aufgezeigt. Der erforderliche Luftschallschutz der Außenbauteile, mit dem Ziel der Sicherstellung von gesunden Wohnverhältnissen, kann gemäß der aktuellen Fassung der DIN 4109-1 auf Basis der im Gutachten 25-074-01 aufgezeigten Außenlärmbelastung bestimmt werden.“*

### (Hinweise)

*„Schlaf- und Kinderzimmer sollten auf den der Bahnlinie abgewandten Gebäudeseiten angeordnet werden. An den der Bahnlinie vollständig abgewandten Fassaden sind ca. 10 dB niedrigere und an im 90° Winkel zur Bahnlinie ausgerichteten Fassaden sind ca. 3 dB niedriger Außenlärmpegel, als im Gutachten 25-074-01 aufgezeigt, zu erwarten“*

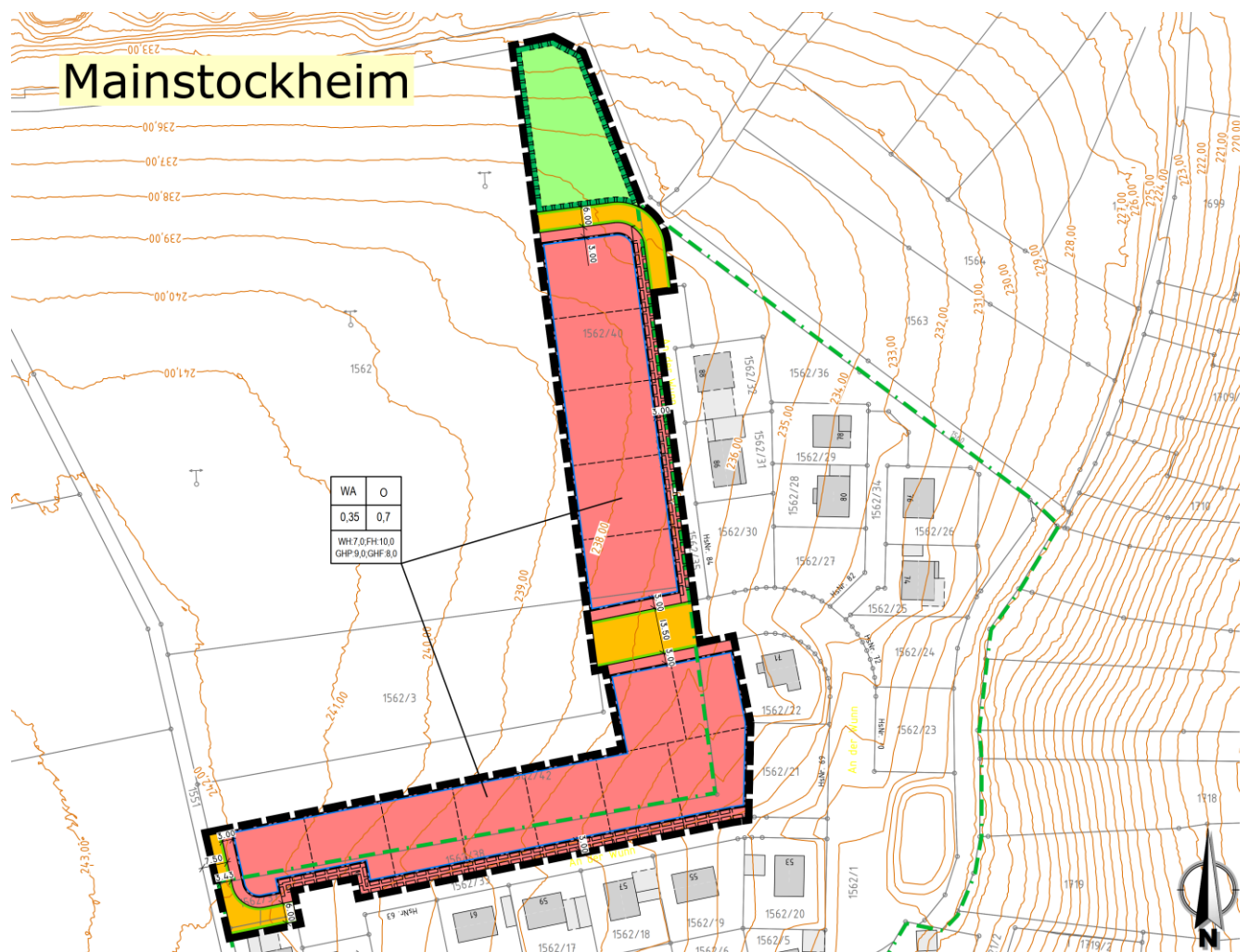
Würzburg, den 07.11.2025

M. Tasch



## Anlage 1: Immissionsberechnung

### Bebauungsplan, Geltungsbereich





## Geometrie der Berechnung



## Rechenlaufinfos

### **Projekt-Info**

Projekttitel: 25-074 Mainstockheim BPlan Wunn II IMMI  
Projekt Nr.: 25-074  
Projektbearbeiter: Matthäus Tasch  
Auftraggeber: VG Kitzingen

Beschreibung:

### **Rechenlaufbeschreibung**

Rechenart: Rasterlärmkarte  
Titel: Verkehrslärm EG  
Rechengruppe  
Laufdatei: RunFile.runx  
Ergebnisnummer: 2  
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 28)  
Berechnungsbeginn: 03.11.2025 11:04:14  
Berechnungsende: 03.11.2025 11:05:11  
Rechenzeit: 00:49:894 [m:s:ms]  
Anzahl Punkte: 2766  
Anzahl berechneter Punkte: 2766





Kernel Version: SoundPLANnoise 9.1 (28.10.2025) - 64 bit

### **Rechenlaufparameter**

Reflexionsordnung	2	
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger		200 m
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle		50 m
Suchradius	5000 m	
Filter:	dB(A)	
Toleranz:	0,100 dB	
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen:		Nein
Straßen als geländefolgend behandeln:		Nein
5 dB Bonus für Schiene ist gesetzt		Nein

#### **Richtlinien:**

Straße:	RLS-19	
Rechtsverkehr		
Emissionsberechnung nach:		RLS-19
Reflexionsordnung begrenzt auf :		2
Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden		
Seitenbeugung: ausgeschaltet		
Minderung		
Bewuchs:	Benutzerdefiniert	
Bebauung:	Benutzerdefiniert	
Industriegelände:	Benutzerdefiniert	

Schiene:	Schall 03-2012	
Emissionsberechnung nach:		Schall 03-2012
Begrenzung des Beugungsverlusts:		
einfach/mehrfach	20,0 dB /25,0 dB	

Seitenbeugung: ISO/TR 17534-4:2020 konform: keine Seitenbeugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht

Minderung		
Bewuchs:	Keine Dämpfung	
Bebauung:	Keine Dämpfung	
Industriegelände:	Keine Dämpfung	

Bewertung:	DIN 18005:2023-07 - Verkehr	
------------	-----------------------------	--

#### **Rasterlärmkarte:**

Rasterabstand:	2,00 m	
Höhe über Gelände:	2,400 m	
Rasterinterpolation:		
Feldgröße =	9x9	
Min/Max =	10,0 dB	
Differenz =	0,2 dB	
Grenzpegel=	40,0 dB	

### **Geometriedaten**

Situation1.sit	03.11.2025 10:59:56
- enthält:	
Gebäude.geo	03.11.2025 09:53:56
Plangebiet.geo	03.11.2025 10:34:20
Schienen.geo	03.11.2025 10:59:54
Straßen.geo	03.11.2025 10:59:54
RDGM0001.dgm	03.11.2025 09:53:08



### **Projekt-Info**

Projekttitel: 25-074 Mainstockheim BPlan Wunn II IMMI  
Projekt Nr.: 25-074  
Projektbearbeiter: Matthäus Tasch  
Auftraggeber: VG Kitzingen

Beschreibung:

### **Rechenlaufbeschreibung**

Rechenart: Rasterlärmkarte  
Titel: Verkehrslärm 1.OG  
Rechengruppe  
Laufdatei: RunFile.runx  
Ergebnisnummer: 3  
Lokale Berechnung (Anzahl Threads = 28)  
Berechnungsbeginn: 03.11.2025 11:05:12  
Berechnungsende: 03.11.2025 11:05:58  
Rechenzeit: 00:39:848 [m:s:ms]  
Anzahl Punkte: 2766  
Anzahl berechneter Punkte: 2766  
Kernel Version: SoundPLANnoise 9.1 (28.10.2025) - 64 bit

### **Rechenlaufparameter**

Reflexionsordnung 2  
Maximaler Reflexionsabstand zum Empfänger 200 m  
Maximaler Reflexionsabstand zur Quelle 50 m  
Suchradius 5000 m  
Filter: dB(A)  
Toleranz: 0,100 dB  
Bodeneffektgebiete aus Straßenoberflächen erzeugen: Nein  
Straßen als geländefolgend behandeln: Nein  
5 dB Bonus für Schiene ist gesetzt Nein

Richtlinien:  
Straße: RLS-19  
Rechtsverkehr  
Emissionsberechnung nach: RLS-19  
Reflexionsordnung begrenzt auf : 2  
Reflexionsverluste gemäß Richtlinie verwenden  
Seitenbeugung: ausgeschaltet  
Minderung  
Bewuchs: Benutzerdefiniert  
Bebauung: Benutzerdefiniert  
Industriegelände: Benutzerdefiniert  
Schiene: Schall 03-2012  
Emissionsberechnung nach: Schall 03-2012  
Begrenzung des Beugungsverlusts:  
einfach/mehrfach 20,0 dB /25,0 dB



Seitenbeugung: ISO/TR 17534-4:2020 konform: keine Seitenbeugung, wenn das Gelände die Sichtverbindung unterbricht

Minderung

Bewuchs:	Keine Dämpfung
Bebauung:	Keine Dämpfung
Industriegelände:	Keine Dämpfung

Bewertung: DIN 18005:2023-07 - Verkehr  
Rasterlärmkarte:

Rasterabstand:	2,00 m
Höhe über Gelände:	5,200 m
Rasterinterpolation:	

Feldgröße =	9x9
Min/Max =	10,0 dB
Differenz =	0,2 dB
Grenzpegel=	40,0 dB

### **Geometriedaten**

Situation1.sit	03.11.2025 10:59:56
- enthält:	
Gebäude.geo	03.11.2025 09:53:56
Plangebiet.geo	03.11.2025 10:34:20
Schienen.geo	03.11.2025 10:59:54
Straßen.geo	03.11.2025 10:59:54
RDGM0001.dgm	03.11.2025 09:53:08



### Eingabewerte der Berechnung

Straße	KM	Straßenoberfläche	DTV	Steigung	pKw		vKw		pLkw		vLkw1		pLkw1		vLkw2		pLkw2	
					Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	km		Kfz/24h	%	%	km/h	%	km/h	%	km/h	%	km/h	%	km/h	%	km/h	%	km/h
KT 27	0,000	Nicht geriffelter Gussasphalt	0	1,5	0,00	50	0,00	50	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	50,00	0,00	50,00
St 2270	0,000	Nicht geriffelter Gussasphalt	5392	-0,1	97,90	50	98,00	50	0,80	50,00	0,90	50,00	1,30	50,00	1,10	50,00		
KT 27	0,197	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	7,2	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	0,284	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	7,5	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	0,372	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	7,4	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	0,529	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	6,2	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	0,605	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	5,0	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	0,764	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	3,5	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	0,877	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	2,8	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	0,961	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	6,4	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
KT 27	1,041	Nicht geriffelter Gussasphalt	2850	0,3	95,70	70	95,60	70	1,60	70,00	2,00	70,00	2,70	70,00	2,40	70,00		
A3	0,000	Nicht geriffelter Gussasphalt	61181	-2,8	73,40	130	73,40	130	5,70	90,00	7,60	90,00	20,90	90,00	19,00	90,00		
A3	0,719	Nicht geriffelter Gussasphalt	61181	-3,0	73,40	130	73,40	130	5,70	90,00	7,60	90,00	20,90	90,00	19,00	90,00		
A3	1,246	Nicht geriffelter Gussasphalt	61181	-2,9	73,40	130	73,40	130	5,70	90,00	7,60	90,00	20,90	90,00	19,00	90,00		
A3	1,515	Nicht geriffelter Gussasphalt	61181	-2,3	73,40	130	73,40	130	5,70	90,00	7,60	90,00	20,90	90,00	19,00	90,00		
A3	1,765	Nicht geriffelter Gussasphalt	61181	0,0	73,40	130	73,40	130	5,70	90,00	7,60	90,00	20,90	90,00	19,00	90,00		
A3	3,812	Nicht geriffelter Gussasphalt	61181	2,0	73,40	130	73,40	130	5,70	90,00	7,60	90,00	20,90	90,00	19,00	90,00		
A3	3,972	Nicht geriffelter Gussasphalt	61181	0,0	73,40	130	73,40	130	5,70	90,00	7,60	90,00	20,90	90,00	19,00	90,00		

Zugname

N(6-22)

N(22-6)

Schiene Strecke 5910 KM 0,000

GZ-E   7-Z5-A4*1   10-Z5*30   10-Z18*8	43	47
GZ-E   7-Z5-A4*1   10-Z5*30   10-Z18*8	5	5
GZ-E   7-Z5-A4*1   10-Z5*10	3	2
ICE   4-V1*2	5	1
ICE   1*2   2-V1*9	15	2
ICE   3-Z9-A32*2	16	3
RV-ET   5-Z5-A10*2	22	4

Schiene Strecke 5910 KM 0,000

GZ-E   7-Z5-A4*1   10-Z5*30   10-Z18*8	43	47
GZ-E   7-Z5-A4*1   10-Z5*30   10-Z18*8	5	5
GZ-E   7-Z5-A4*1   10-Z5*10	3	2
ICE   4-V1*2	5	1
ICE   1*2   2-V1*9	15	2
ICE   3-Z9-A32*2	16	3
RV-ET   5-Z5-A10*2	22	4