



Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes

Kurzprojektnummer: 09260

Strecke: 4120

Mosbach-Neckarelz – Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen
km 141,980 bis km 143,950

Schalltechnische Untersuchung

Im Auftrag der:

DB Netz AG
vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Lärmsanierung
Fischelstraße 3
80634 München

Auftragnehmer:

ibo Ingenieurbüro Olbrich
Eisenacher Straße 32
01277 Dresden

Dresden, 29.07.2015

Auftraggeber:

DB Netz AG, vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Lärmsanierung
Richelstraße 3
80634 München

Auftragnehmer

ibo Ingenieurbüro Olbrich
Eisenacher Straße 32
01277 Dresden

Auftragsvergabe vom: 07 / 2009

Bericht-Nr.: 004-09-01-04

Schalltechnische Untersuchung

Kurzprojektnummer: 09260

Strecke: 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt: Geroldshausen

km 141,980 bis km 143,950

Land: Bayern

Gemeinde: Geroldshausen

Gemarkung: Geroldshausen

Bearbeitungsstand: 07 / 2015

Auftragnehmer: ibo Ingenieurbüro Olbrich
Eisenacher Straße 32
01277 Dresden

Bearbeiter: Herr Dipl.-Ing. T. Olbrich

Telefon: +49 (0)3 51 / 466 12 46

Email: info@ib-olbrich.de

Datum der Abgabe: 29.07.2015

(Olbrich)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 KURZE ERGEBNISDARSTELLUNG	4
2 AUFGABENSTELLUNG	5
3 ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN	6
3.1 BEREICHE MIT OFFENEN VERPFLICHTUNGEN AUS DER LÄRMVORSORGE BZW. LÄRMSANIERUNGSPROGRAMM DER STRASSE	6
3.2 BEBAUUNGSPLÄNE, GEBIETSNUTZUNGEN, GEBÄUDEALTER	6
3.3 SONSTIGE ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN (TOPOGRAFIE, BEBAUUNGSSTRUKTUR) ...	7
4 GRUNDLAGEN DER UNTERSUCHUNG (NORMEN UND RICHTLINIEN) 7	
5 SCHALLTECHNISCHE BERECHNUNGEN	8
5.1 METHODIK	8
5.2 EMISSIONSBERECHNUNGEN	9
5.3 IMMISSIONSBERECHNUNGEN	10
6 BEURTEILUNG	10
7 SCHALLSCHUTZMAßNAHMEN	11
7.1 BEREICH INGOLSTÄDTER STRASSE (KM 142,595 BIS 142,900 ÖSTLICH DER STRECKE)	11
7.1.1 Variante 1: Lärmschutzwand von km 142,595 bis 142,900, Höhe 2,0 m ..	11
7.1.2 Variante 2: Lärmschutzwand von km 142,595 bis 142,900, Höhe 2,5 m ..	11
7.1.3 Variante 3: Lärmschutzwand von km 142,595 bis 142,900, Höhe 3,0 m ..	11
7.1.4 Variante 4: ausschließlich passive Maßnahmen	11
7.1.5 Empfehlung und Erläuterung der Vorzugsvariante	11
7.2 BEREICH SOMMERRAIN / HAUPTSTRASSE (KM 142,740 BIS 142,845 WESTLICH DER STRECKE)	12
7.2.1 Variante 1: Lärmschutzwand von km 142,740 bis 142,845, Höhe 2,0 m ..	12
7.2.2 Variante 2: Lärmschutzwand von km 142,740 bis 142,845, Höhe 2,5 m ..	12
7.2.3 Variante 3: Lärmschutzwand von km 142,740 bis 142,845, Höhe 3,0 m ..	12
7.2.4 Variante 4: ausschließlich passive Maßnahmen	12
7.2.5 Empfehlung und Erläuterung der Vorzugsvariante	12
7.3 BEREICH KIRCHHEIMER STRASSE (KM 143,440 BIS 143,540 WESTLICH DER STRECKE)	13
7.3.1 Variante 1: Lärmschutzwand von km 143,440 bis 143,540, Höhe 2,0 m ..	13
7.3.2 Variante 2: Lärmschutzwand von km 143,440 bis 143,540, Höhe 2,5 m ..	13
7.3.3 Variante 3: Lärmschutzwand von km 143,440 bis 143,540, Höhe 3,0 m ..	13
7.3.4 Variante 4: ausschließlich passive Maßnahmen	13
7.3.5 Empfehlung und Erläuterung der Vorzugsvariante	13
8 ZUSAMMENFASSUNG	14
ANLAGENVERZEICHNIS	15

1 Kurze Ergebnisdarstellung

Für den Streckenabschnitt Geroldshausen von km 141,980 bis km 143,950 der Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West wurden schalltechnische Untersuchungen im Sinne der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes durchgeführt.

Im Ergebnis wurden für insgesamt 79 Wohneinheiten Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte im Analysezeitraum 2015 ohne Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Zur Reduzierung der Lärmeinwirkung bzw. zum Schutz der Mehrzahl der betroffenen Wohneinheiten wurden die folgend genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes dimensioniert.

- Lärmschutzwand 1:
bahnrechts km 142,595 bis km 142,900, Länge 280 m, Höhe 3,0 m
(Unterbrechung am Bahnübergang)
- Lärmschutzwand 2:
bahnlinks km 142,740 bis km 142,845, Länge 105 m, Höhe 3,0 m
- Lärmschutzwand 3:
bahnlinks km 143,440 bis km 143,540, Länge 100 m, Höhe 3,0 m

Mit den Lärmschutzwänden verbleiben an 56 Wohneinheiten Grenzwertüberschreitungen, welche nicht mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen beseitigt werden können. Für diese Wohneinheiten kommen daher passive Lärmschutzmaßnahmen in Frage.

2 Aufgabenstellung

Die Bundesregierung hat im Herbst 1998 ein Sonderprogramm zur Minderung der Verkehrslärmbelastung durch die Bahn – „Lärmsanierung an bestehenden Schienenweges des Bundes“ - beschlossen.

Im Rahmen dieses Lärmsanierungsprogramms werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Finanzmittel für den aktiven Schallschutz zum Bau von Schallschutzwällen und –wänden, zum Einbau von Schienenschmiereinrichtungen, zur Entdröhnung von Eisenbahnbrücken sowie für den passiven Schallschutz zum Einbau von Lärmschutzfenstern, Belüftungsanlagen und der Verbesserung von Umfassungsbauteilen (wie z.B. Außenwände und Dächer) an Wohngebäuden zur Verfügung gestellt.

Die vordringlich zu bearbeitenden Streckenabschnitte des Lärmsanierungsprogramms wurden nach Auswertung vorhandener gutachterlicher und schalltechnischer Untersuchungen und Studien in einer Prioritätenliste (erstes Gesamtkonzept der Lärmsanierung vom 11.02.2005) festgelegt. Zwischenzeitlich wurde dieses fortgeschrieben und liegt derzeit in der Version vom März 2013 vor.

Auf der Grundlage der entsprechenden Richtlinien sind die Betroffenheiten von Wohngebäuden und daraus resultierende mögliche Schutzmaßnahmen zu untersuchen.

3 Örtliche Gegebenheiten

3.1 Bereiche mit offenen Verpflichtungen aus der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierungsprogramm der Straße

Bereiche mit offenen Verpflichtungen aus der Lärmvorsorge bzw. aus einem Lärmsanierungsprogramm an der Straße sind im Abschnitt nicht bekannt.

3.2 Bebauungspläne, Gebietsnutzungen, Gebäudealter

Im Sinne des Lärmsanierungsprogramms sind Lärmschutzmaßnahmen nur förderfähig, wenn eine bauliche Anlage vor dem 01.04.1974 errichtet wurde oder sich in einem Bebauungsplangebiet befindet, welches vor dem 01.04.1974 rechtsverbindlich wurde.

Liegt ein Bebauungsplan nicht vor, ist somit grundsätzlich das Gebäudealter heranzuziehen. In diesem Falle wird die Art der baulichen Nutzung dem Flächennutzungsplan entnommen.

In Bebauungsplangebieten, welche nach dem 01.04.1974 rechtsverbindlich wurden, sind die Gebäude zu ermitteln, welche vor dem 01.04.1974 errichtet wurden, da diese förderfähig sind.

Für den Bereich des Untersuchungsgebietes liegen keine rechtsverbindlichen Bebauungspläne vor. Die Nutzung wurde dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Geroldshausen entnommen.

Für die Ermittlung der Förderfähigkeit ist das Gebäudealter der baulichen Anlagen ausschlaggebend. Die Daten zum Gebäudealter wurden am 21.05.2010 durch die Gemeinde Geroldshausen übermittelt. Die entsprechende Tabelle ist in Anlage 1.1 enthalten.

3.3 Sonstige örtliche Gegebenheiten (Topografie, Bebauungsstruktur)

Die Bahnstrecke verläuft im Bereich der Ortslage nahezu geländegleich. Anschließend geht die Bahnstrecke in eine tiefe Einschnittslage über. In Geroldshausen befinden sich zwei beschränkte Bahnübergänge bei km 142,860 und km 143,427.

Die Bebauung auf der östlichen Seite (bahnrechts) beginnt bei km 142,600. Bis km 142,900 handelt es sich um Mischgebiet. Im Anschluss bis km 143,100 befindet sich ein Gewerbegebiet, an welches dann wieder ein Mischgebiet angrenzt. Ab km 143,500 befindet sich wieder ein Gewerbegebiet.

Auf der westlichen Seite (bahnlinks) beginnt die Bebauung der Ortslage bei km 142,750 und endet bei km 143,550. Zudem befindet sich im Bereich der tiefen Einschnittslage das einzeln stehende Gebäude Kirchheimer Straße 1 bei km 143,920. Die Bebauung der westlichen Seite ist Mischgebiet.

4 Grundlagen der Untersuchung (Normen und Richtlinien)

Rechtliche Grundlage der Lärmsanierung an Schienenwegen bildet die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ in der aktuellen Fassung vom 07.05.2014, in Kraft seit 01.07.2014 (Förderrichtlinie).

Unter anderem werden hierin der Zuwendungszweck, der Gegenstand der Förderung, die Zuwendungsvoraussetzungen, sowie die Art, der Umfang und die Höhe der Zuwendungen geregelt.

In Anhang 1 der Förderrichtlinie sind die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung wie folgt festgelegt:

- | | | |
|----|--|-----------------------|
| 1. | Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete | 70/60 dB(A) Tag/Nacht |
| 2. | Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete | 72/62 dB(A) Tag/Nacht |
| 3. | Gewerbegebiete | 75/65 dB(A) Tag/Nacht |

Die Berechnungen erfolgen nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Für die Ermittlung der Emissions- und Immissionspegel wird daher das Verfahren nach § 4 der 16. BImSchV (Schall 03 neu) herangezogen.

5 Schalltechnische Berechnungen

5.1 Methodik

Die Ermittlung der Emissionen und Immissionen erfolgt richtlinienkonform für den Tagzeitraum 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und den Nachtzeitraum 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr getrennt. Die ermittelten Werte stellen Mittelungspegel über den jeweiligen Zeitraum dar.

Die schalltechnischen Berechnungen werden mit Hilfe eines dreidimensionalen Geländemodells durchgeführt. Für die Berechnungen wird das Programm SoundPLAN Version 7.4 verwendet, welches die Anforderungen an Berechnungsprogramme zur Berechnung von Schienenlärm erfüllt.

Grundlagen des digitalen Geländemodells:

- Digitales Geländemodell (DGM 5, Topografie)
- Digitale Flurkarte (Gebäude, Flurstücksgrenzen)
- Ivl-Pläne (Gleise)
- Vor-Ort-Besichtigung (Gebäude-/ Geschosshöhen, Stützwände etc.)

Anhand der Zugzahlen und Geschwindigkeiten erfolgt die Ermittlung der Emissionspegel. Für die Bahnstrecke werden, soweit erforderlich Zuschläge für Brücken, enge Gleisbögen (Kurven) und Bahnübergänge vergeben.

Ausgehend von den Emissionen der Strecke erfolgt für jede Gebäudefassade und Etage die Ermittlung der Immissionspegel mittels einer Ausbreitungsberechnung. Bei der Ermittlung der Immissionspegel wird der Schienenbonus mit -5 dB(A) entsprechend der aktuellen Gesetzlage nicht berücksichtigt.

Auf der Grundlage der Gebietseinstufung gemäß Bebauungsplan bzw. Flächennutzungsplan erfolgt anhand der Lärmsanierungsgrenzwerte die Ermittlung der Betroffenen für die förderfähigen Gebäude im Prognosezeitraum.

Grundlage der Ermittlung der Betroffenen:

- Bebauungspläne und/oder Gebäudealter
- Flächennutzungsplan

Gutachterliche Abwägungen der Realisierbarkeit der Lärmschutzwand:

- Schalltechnische Wirksamkeit
- Verhältnis Abwicklung der Wand in Länge und Höhe zur Bebauungsdichte
- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) >1

5.2 Emissionsberechnungen

Basierend auf den beschriebenen Berechnungsvorschriften und auf den angegebenen Zugzahlen wurden die Emissionspegel für die Analyse 2015 und für die Prognose 2025 berechnet. Ausschlaggebend für die Höhe des Emissionspegels sind im Wesentlichen Anzahl, Art/Zusammensetzung, Geschwindigkeit und Scheibenbremsanteil der Züge.

Die Emissionspegel sind in der Analyse 2015 höher als mit der Prognose 2025. Daher werden diese den weiteren Berechnungen zu Grunde gelegt.

Die Zugbelegungen und Emissionspegel sind in Anlage 1.2 zusammengestellt.

5.3 Immissionsberechnungen

In den Tabellen der Anlagen 2.2 und 3.2 sind die Berechnungsergebnisse wie folgt aufgelistet:

Anlage 2.2 Immissionspegel Analyse 2015 ohne Lärmschutz

Anlage 3.2 Immissionspegel Analyse 2015 mit Lärmschutz

6 Beurteilung

Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen wurden für 79 Wohneinheiten Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte im Analysezeitraum 2015 ermittelt (vgl. Anlage 2.1 und 2.2).

7 Schallschutzmaßnahmen

7.1 Bereich Ingolstädter Straße (km 142,595 bis 142,900 östlich der Strecke)

7.1.1 Variante 1: Lärmschutzwand von km 142,595 bis 142,900, Höhe 2,0 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-6,3$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 16 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liegt über 1.

7.1.2 Variante 2: Lärmschutzwand von km 142,595 bis 142,900, Höhe 2,5 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-7,3$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 15 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist größer als 1.

7.1.3 Variante 3: Lärmschutzwand von km 142,595 bis 142,900, Höhe 3,0 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-8,6$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 13 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist deutlich größer als 1.

7.1.4 Variante 4: ausschließlich passive Maßnahmen

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen sind 27 Wohneinheiten betroffen.

7.1.5 Empfehlung und Erläuterung der Vorzugsvariante

Mit der Variante 3: Lärmschutzwand von km 142,595 bis 142,900, Höhe 3,0 m ist eine deutliche Reduzierung der Betroffenen erreichbar. Das NKV dieser Variante ist deutlich größer als 1. Aus diesem Grund wird die Realisierung der Variante 3 für diesen Bereich empfohlen. Im Zuge dieser Lärmschutzwand ist eine Unterbrechung im Bereich des bestehenden Bahnübergangs bei km 142,860 erforderlich.

Die Lärmschutzwand ist in den Unterlagen als Lärmschutzwand 1 bezeichnet.

7.2 Bereich Sommerrain / Hauptstraße (km 142,740 bis 142,845 westlich der Strecke)

7.2.1 Variante 1: Lärmschutzwand von km 142,740 bis 142,845, Höhe 2,0 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-4,7$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 14 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liegt über 1.

7.2.2 Variante 2: Lärmschutzwand von km 142,740 bis 142,845, Höhe 2,5 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-5,3$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 13 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist größer 1.

7.2.3 Variante 3: Lärmschutzwand von km 142,740 bis 142,845, Höhe 3,0 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-5,9$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 13 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist größer 1.

7.2.4 Variante 4: ausschließlich passive Maßnahmen

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen sind 15 Wohneinheiten im Bereich der Wirksamkeit der Lärmschutzwand betroffen.

7.2.5 Empfehlung und Erläuterung der Vorzugsvariante

In diesem Bereich ist wie im vorherigen Bereich wegen des Bahnübergangs bei km 142,860 aktiver Lärmschutz nur beschränkt anzuordnen. Unabhängig hiervon wurden im Ergebnis der Variantenuntersuchung, Nutzen-Kosten-Verhältnisse mit Werten über 1 ermittelt. Wegen der guten Wirksamkeit wird aus schalltechnischer Sicht die Realisierung der Variante 3 für diesen Bereich empfohlen.

Die Lärmschutzwand ist in den Unterlagen als Lärmschutzwand 2 bezeichnet.

7.3 Bereich Kirchheimer Straße (km 143,440 bis 143,540 westlich der Strecke)

7.3.1 Variante 1: Lärmschutzwand von km 143,440 bis 143,540, Höhe 2,0 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-3,3$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 8 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liegt geringfügig über 1.

7.3.2 Variante 2: Lärmschutzwand von km 143,440 bis 143,540, Höhe 2,5 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-4,6$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 7 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist über 1.

7.3.3 Variante 3: Lärmschutzwand von km 143,440 bis 143,540, Höhe 3,0 m

Mit dieser Variante ist eine durchschnittliche Pegelreduktion von $-5,7$ dB(A) erreichbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen an 5 Wohneinheiten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist größer 1.

7.3.4 Variante 4: ausschließlich passive Maßnahmen

Ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen sind 12 Wohneinheiten betroffen.

7.3.5 Empfehlung und Erläuterung der Vorzugsvariante

Auch in diesem Bereich ist die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen wegen eines Bahnübergangs bei km 143, 427 nur eingeschränkt möglich. Dennoch wird die Variante 3: Lärmschutzwand von km 143,440 bis 143,540, Höhe 3,0 m wegen der guten Wirksamkeit favorisiert.

Die Lärmschutzwand ist in den Unterlagen als Lärmschutzwand 3 bezeichnet.

8 Zusammenfassung

Für den Streckenabschnitt Geroldshausen von km 141,980 bis km 143,950 der Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West wurden schalltechnische Untersuchungen im Sinne der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes durchgeführt.

Im Ergebnis wurden für insgesamt 79 Wohneinheiten Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte im Analysezeitraum 2015 ohne Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Zur Reduzierung der Lärmeinwirkung bzw. zum Schutz der Mehrzahl der betroffenen Wohneinheiten wurden die folgend genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes dimensioniert.

- Lärmschutzwand 1:
bahnrechts km 142,595 bis km 142,900, Länge 280 m, Höhe 3,0 m
(Unterbrechung am Bahnübergang)
- Lärmschutzwand 2:
bahnlinks km 142,740 bis km 142,845, Länge 105 m, Höhe 3,0 m
- Lärmschutzwand 3:
bahnlinks km 143,440 bis km 143,540, Länge 100 m, Höhe 3,0 m

Mit den Lärmschutzwänden verbleiben an 56 Wohneinheiten Grenzwertüberschreitungen, welche nicht mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen beseitigt werden können. Für diese Wohneinheiten kommen daher passive Lärmschutzmaßnahmen in Frage.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Allgemeines

Anlage 1.1 Tabelle Gebäudealter

Anlage 1.2 Zugzahlen und Emissionspegel

Anlage 2: Immissionen Analyse 2015

Anlage 2.1 Lageplan 1 : 1.000 (Blatt 1 – 2)

Anlage 2.2 Tabelle (Tabelle 1 – 2)

Anlage 3: Immissionen Analyse 2015 mit Lärmschutzmaßnahmen

Anlage 3.1 Lageplan 1 : 1.000 Blatt 1 (Blatt 2 entfällt)

Anlage 3.2 Tabelle 1 (Tabelle 2 entfällt)

Anlage 1.1
Tabelle Gebäudealter

Ergebnis der Ermittlung des Gebäudealters

Straßenname	Hausnummer	errichtet / genehmigt	
		vor 01.04.1974	nach 01.04.1974
Albertshäuser Straße	2	X	
Albertshäuser Straße	4	X	
Albertshäuser Straße	4a		X
Albertshäuser Straße	6	X	
Bahnstraße	1	X	
Birkenweg	4	X	
Birkenweg	5	X	
Birkenweg	7	X	
Birkenweg	9	X	
Hauptstraße	23	X	
Hauptstraße	25	X	
Hauptstraße	27	X	
Hauptstraße	27 HH	X	
Hauptstraße	28	X	
Hauptstraße	29	X	
Hauptstraße	30	X	
Industriestraße	1	X	
Industriestraße	2	X	
Industriestraße	4	X	
Industriestraße	6		X
Industriestraße	8	X	
Ingolstädter Straße	1	X	
Ingolstädter Straße	1a		X
Ingolstädter Straße	3	X	
Ingolstädter Straße	4	X	
Ingolstädter Straße	5	X	
Ingolstädter Straße	7	X	
Ingolstädter Straße	11	X	
Ingolstädter Straße	13		X
Ingolstädter Straße	15		X
Ingolstädter Straße	17		X
Ingolstädter Straße	19		X
Ingolstädter Straße	21	X	
Kirchheimer Straße	1	X	
Kirchheimer Straße	2a		X
Kirchheimer Straße	2	X	
Kirchheimer Straße	3	X	
Kirchheimer Straße	4	X	
Kirchheimer Straße	5		X
Kirchheimer Straße	5a		X
Kirchheimer Straße	6	X	
Kirchheimer Straße	7		X
Kirchheimer Straße	8	X	

Ergebnis der Ermittlung des Gebäudealters

Straßenname	Hausnummer	errichtet / genehmigt	
		vor 01.04.1974	nach 01.04.1974
Kirchheimer Straße	9	X	
Kirchheimer Straße	10	X	
Kirchheimer Straße	11	X	
Kirchheimer Straße	12	X	
Kirchheimer Straße	13	X	
Kirchheimer Straße	14	X	
Kirchheimer Straße	16	X	
Kirchheimer Straße	18	X	
Klingenstraße	1	X	
Klingenstraße	1a	X	
Klingenstraße	1b	X	
Klingenstraße	1c	X	
Klingenstraße	2		X
Klingenstraße	2b		X
Klingenstraße	2a		X
Klingenstraße	3		X
Klingenstraße	5	X	
Klingenstraße	6	X	
Klingenstraße	7	X	
Klingenstraße	8		X
Klingenstraße	9		X
Klingenstraße	11	X	
Klingenstraße	12		X
Klingenstraße	13	X	
Klingenstraße	14		X
Klingenstraße	15		X
Klingenstraße	16		X
Klingenstraße	17		X
Klingenstraße	22		X
Klingenstraße	23	X	
Klingenstraße	24	X	
Klingenstraße	25	X	
Klingenstraße	26		X
Klingenstraße	28	X	
Klingenstraße	30		X
Klingenstraße	32		X
Klingenstraße	34		X
Klingenstraße	36		X
Klingenstraße	38		X
Klingenstraße	40	X	
Rosenstraße	1	X	
Schulweg	1		X
Schulweg	2	X	

Ergebnis der Ermittlung des Gebäudealters

Straßenname	Hausnummer	errichtet / genehmigt	
		vor 01.04.1974	nach 01.04.1974
Schulweg	4		X
Schulweg	6	X	
Seeweg	1	X	
Seeweg	3	X	
Seeweg	5	X	
Seeweg	7	X	
Seeweg	8		X
Seeweg	9	X	
Seeweg	11	X	
Seeweg	13	X	
Sommerrain	1	X	
Sommerrain	2	X	
Sommerrain	3	X	
Sommerrain	4	X	
Taubertsgrund	1		X
Taubertsgrund	2		X
Taubertsgrund	3		X
Taubertsgrund	4		X
Taubertsgrund	6		X

Anlage 1.2

Zugzahlen und Emissionspegel

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2025)			Gleis:		Richtung: Mosbach			Abschnitt: 1 Km: 141+980					
Nr.	Zugart Name		Anzahl Züge tags nachts		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
			tags					nachts					
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
29	GZ-E 100 kmh		5,0	4,0	100	730	-	79,7	62,8	-	81,7	64,8	-
30	GZ-E 110 kmh		1,5	1,0	100	730	-	74,5	57,6	-	75,7	58,8	-
31	RV-ET		20,0	1,0	100	135	-	73,5	53,5	46,9	63,5	43,5	36,9
32	RV-E		16,0	2,0	100	389	-	79,0	62,5	42,9	73,0	56,5	36,9
33	D/AZ-E		-	1,0	100	151	-	-	-	-	66,0	52,9	33,9
-	Gesamt		42,5	9,0	-	-	-	83,5	66,5	48,4	83,3	66,5	40,9
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1		Fahrlächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB			Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr KLM dB dB	
141+980	Standardfahrbahn		-		-	-	-			-		-	
Strecke 4120 (2025)			Gleis:		Richtung: Mosbach			Abschnitt: 2 Km: 142+856					
Nr.	Zugart Name		Anzahl Züge tags nachts		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
			tags					nachts					
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
29	GZ-E 100 kmh		5,0	4,0	100	730	-	84,7	62,8	-	86,8	64,8	-
30	GZ-E 110 kmh		1,5	1,0	100	730	-	79,5	57,6	-	80,7	58,8	-
31	RV-ET		20,0	1,0	100	135	-	78,5	53,5	46,9	68,5	43,5	36,9
32	RV-E		16,0	2,0	100	389	-	84,1	62,5	42,9	78,1	56,5	36,9
33	D/AZ-E		-	1,0	100	151	-	-	-	-	71,1	52,9	33,9
-	Gesamt		42,5	9,0	-	-	-	88,5	66,5	48,4	88,3	66,5	40,9
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1		Fahrlächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB			Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr KLM dB dB	
142+856	Bahnübergang		-		-	-	-			-		-	
Strecke 4120 (2025)			Gleis:		Richtung: Mosbach			Abschnitt: 3 Km: 142+879					
Nr.	Zugart Name		Anzahl Züge tags nachts		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
			tags					nachts					
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
29	GZ-E 100 kmh		5,0	4,0	100	730	-	79,7	62,8	-	81,7	64,8	-
30	GZ-E 110 kmh		1,5	1,0	100	730	-	74,5	57,6	-	75,7	58,8	-
31	RV-ET		20,0	1,0	100	135	-	73,5	53,5	46,9	63,5	43,5	36,9
32	RV-E		16,0	2,0	100	389	-	79,0	62,5	42,9	73,0	56,5	36,9
33	D/AZ-E		-	1,0	100	151	-	-	-	-	66,0	52,9	33,9
-	Gesamt		42,5	9,0	-	-	-	83,5	66,5	48,4	83,3	66,5	40,9
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1		Fahrlächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB			Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr KLM dB dB	
142+879	Standardfahrbahn		-		-	-	-			-		-	
Strecke 4120 (2025)			Gleis:		Richtung: Mosbach			Abschnitt: 4 Km: 143+429					
Nr.	Zugart Name		Anzahl Züge tags nachts		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
			tags					nachts					
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
29	GZ-E 100 kmh		5,0	4,0	100	730	-	84,7	62,8	-	86,8	64,8	-
30	GZ-E 110 kmh		1,5	1,0	100	730	-	79,5	57,6	-	80,7	58,8	-
31	RV-ET		20,0	1,0	100	135	-	78,5	53,5	46,9	68,5	43,5	36,9
32	RV-E		16,0	2,0	100	389	-	84,1	62,5	42,9	78,1	56,5	36,9
33	D/AZ-E		-	1,0	100	151	-	-	-	-	71,1	52,9	33,9
-	Gesamt		42,5	9,0	-	-	-	88,5	66,5	48,4	88,3	66,5	40,9
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1		Fahrlächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB			Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr KLM dB dB	
143+429	Bahnübergang		-		-	-	-			-		-	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2025)				Gleis:		Richtung: Mosbach			Abschnitt: 5			Km: 143+443	
Nr.	Zugart		Anzahl Züge		Geschw.	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
	Name	tags	nachts	tags							nachts		
					km/h			0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
29	GZ-E	100 kmh	5,0	4,0	100	730	-	79,7	62,8	-	81,7	64,8	-
30	GZ-E	110 kmh	1,5	1,0	100	730	-	74,5	57,6	-	75,7	58,8	-
31	RV-ET		20,0	1,0	100	135	-	73,5	53,5	46,9	63,5	43,5	36,9
32	RV-E		16,0	2,0	100	389	-	79,0	62,5	52,9	73,0	56,5	36,9
33	D/AZ-E		-	1,0	100	151	-	-	-	-	66,0	52,9	33,9
-	Gesamt		42,5	9,0	-	-	-	83,5	66,5	48,4	83,3	66,5	40,9
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1		Fahrflächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
143+443	Standardfahrbahn		-		-	-	-	-		-		-	-
Strecke 4120 (2025)				Gleis:		Richtung: Mosbach			Abschnitt: 6			Km: 143+910	
Nr.	Zugart		Anzahl Züge		Geschw.	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
	Name	tags	nachts	tags							nachts		
					km/h			0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
29	GZ-E	100 kmh	5,0	4,0	100	730	-	79,7	62,8	-	81,7	64,8	-
30	GZ-E	110 kmh	1,5	1,0	110	730	-	75,0	58,0	-	76,3	59,3	-
31	RV-ET		20,0	1,0	110	135	-	74,0	53,9	49,0	64,0	43,9	39,0
32	RV-E		16,0	2,0	110	389	-	79,6	62,2	45,0	73,6	56,2	39,0
33	D/AZ-E		-	1,0	110	151	-	-	-	-	66,5	52,6	36,0
-	Gesamt		42,5	9,0	-	-	-	83,8	66,5	50,4	83,4	66,5	42,9
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1		Fahrflächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
143+910	Standardfahrbahn		-		-	-	-	-		-		-	-
143+950	Standardfahrbahn		-		-	-	-	-		-		-	-
Strecke 4120 (2015)				Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 7			Km: 141+980	
Nr.	Zugart		Anzahl Züge		Geschw.	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
	Name	tags	nachts	tags							nachts		
					km/h			0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E	Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E	Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6
36	GZ-E	Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E	Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E	Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9
39	GZ-E	Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9
40	GZ-E	Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E	Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9
42	GZ-E	Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9
43	GZ-E	Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9
44	GZ-E	Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6
45	GZ-E	Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9
46	GZ-E	Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9
47	RV-E	Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9
48	RV-E	Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9
49	RV-E	Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT	Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-
-	Gesamt		28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1		Fahrflächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
141+980	Standardfahrbahn		-		-	-	-	-		-		-	-

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2015)			Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 8			Km: 142+006		
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
		tags	nachts				tags		nachts				
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-	
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6	
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-	
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-	
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9	
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9	
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-	
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9	
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9	
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9	
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6	
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9	
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9	
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9	
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9	
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-	
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-	
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5	
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrlächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB			Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB KLM dB		
142+006	Standardfahrbahn	-		-	-	-			-		-		

Strecke 4120 (2015)			Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 9			Km: 142+009		
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]						
		tags	nachts				tags		nachts				
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-	
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6	
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-	
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-	
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9	
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9	
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-	
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9	
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9	
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9	
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6	
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9	
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9	
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9	
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9	
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-	
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-	
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5	
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrlächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB			Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB KLM dB		
142+009	Standardfahrbahn	-		-	-	-			-		-		

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 10 Km: 142+011					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
142+011	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	-

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 11 Km: 142+109					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
142+109	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	-

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 12 Km: 142+858					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	76,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	78,0	56,2	27,9	85,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	80,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	81,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	77,8	46,4	27,9	80,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	84,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	81,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	83,4	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	77,9	56,2	27,9	80,9	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	84,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	85,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	87,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	76,4	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	75,0	55,8	36,9	71,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	74,9	55,3	36,3	69,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	79,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	75,5	48,1	-	66,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	88,9	64,8	44,0	93,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
142+858	Bahnübergang	-		-	-	-	-		-		-	-

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 13 Km: 142+879					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
142+879	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	-

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 14 Km: 143+136					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
143+136	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	-

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 15 Km: 143+431					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	76,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	78,0	56,2	27,9	85,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	80,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	81,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	77,8	46,4	27,9	80,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	84,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	81,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	83,4	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	77,9	56,2	27,9	80,9	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	84,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	85,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	87,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	76,4	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	75,0	55,8	36,9	71,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	74,9	55,3	36,3	69,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	79,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	75,5	48,1	-	66,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	88,9	64,8	44,0	93,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
143+431	Bahnübergang	-		-	-	-	-		-		-	-

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 16 Km: 143+444					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
143+444	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	-

Strecke 4120 (2015)		Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 17 Km: 143+644					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L'w [dB(A)]					
		tags	nachts				tags		nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	100	621	-	-	-	-	78,5	61,6	33,9
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	100	696	-	72,9	56,2	27,9	76,0	59,2	30,9
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	100	715	-	-	-	-	79,1	62,2	33,9
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	100	677	-	-	-	-	80,6	54,2	35,6
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	100	715	-	-	-	-	82,1	55,5	36,9
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	100	376	-	-	-	-	71,3	52,5	33,9
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	100	125	-	69,9	55,8	36,9	66,9	52,8	33,9
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	100	151	-	69,9	55,3	36,3	64,5	49,8	30,9
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	100	178	-	74,0	58,9	39,9	-	-	-
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	100	69	-	70,6	48,1	-	61,8	39,3	-
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	83,9	64,8	44,0	88,6	68,9	44,5
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrfächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB	Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr dB		KLM dB	
143+644	Standardfahrbahn	-		-	-	-	-		-		-	-

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen, km 141,980 bis km 143,950
 Zugbelegung und Emissionspegel - Analyse 2015

Strecke 4120 (2015)			Gleis:		Richtung: Würzburg			Abschnitt: 18 km: 143+908					
Nr.	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschw. km/h	Länge je Zug m	Max	Emissionspegel L _{wa} [dB(A)]						
		tags	nachts				tags			nachts			
							0 m	4 m	5 m	0 m	4 m	5 m	
34	GZ-E Analyse 2015 1	0,5	-	100	508	-	71,5	54,9	27,9	-	-	-	
35	GZ-E Analyse 2015 2	0,5	1,5	100	715	-	73,1	56,2	27,9	80,8	63,9	35,6	
36	GZ-E Analyse 2015 3	1,0	-	100	621	-	75,6	49,5	30,9	-	-	-	
37	GZ-E Analyse 2015 4	1,0	-	100	677	-	76,0	49,5	30,9	-	-	-	
38	GZ-E Analyse 2015 5	0,5	0,5	100	677	-	72,8	46,4	27,9	75,8	49,5	30,9	
39	GZ-E Analyse 2015 6	-	1,0	100	696	-	-	-	-	79,1	52,5	33,9	
40	GZ-E Analyse 2015 7	1,0	-	100	715	-	76,2	49,5	30,9	-	-	-	
41	GZ-E Analyse 2015 8	-	1,0	110	621	-	-	-	-	79,0	62,0	36,0	
42	GZ-E Analyse 2015 9	0,5	0,5	110	696	-	73,5	56,5	29,9	76,5	59,5	32,9	
43	GZ-E Analyse 2015 10	-	1,0	110	715	-	-	-	-	79,7	62,6	36,0	
44	GZ-E Analyse 2015 11	-	1,5	110	677	-	-	-	-	81,2	54,0	37,7	
45	GZ-E Analyse 2015 12	-	2,0	110	715	-	-	-	-	82,7	55,2	39,0	
46	GZ-E Analyse 2015 13	-	1,0	110	376	-	-	-	-	71,8	52,2	36,0	
47	RV-E Analyse 2015 14	4,0	1,0	110	125	-	70,5	55,5	39,0	67,5	52,5	36,0	
48	RV-E Analyse 2015 15	3,5	0,5	110	151	-	70,5	55,0	38,4	65,0	49,6	32,9	
49	RV-E Analyse 2015 16	8,0	-	110	178	-	74,6	58,7	42,0	-	-	-	
50	RV-VT Analyse 2015 17	7,5	0,5	110	69	-	71,2	48,0	-	62,4	39,3	-	
-	Gesamt	28,0	12,0	-	-	-	84,1	64,7	45,7	89,0	69,1	46,1	
Schienen- kilometer km	Fahrbahnart c1	Fahrlflächen- zustand c2		Kurvenfahr- geräusch dB	Gleisbrems- geräusch KL dB	Vorkehrungen g. Quietschgeräusche dB			Sonstige Geräusche dB		Brücke KBr KLM dB dB		
143+908	Standardfahrbahn	-		-	-	-			-		-		
143+950	Standardfahrbahn	-		-	-	-			-		-		

Anlage 2.1

**Lageplan Analyse 2015
Blatt 1 - 2**

Anlage 2.2

Ergebnistabelle Analyse 2015 Tabelle 1 - 2

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	IO-Nr.	Immissionsort-Nummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	Station	Stationierung der Strecke 4120
5	SW	Stockwerk
6	Nutz	Gebietsnutzung WA=Wohngebiet, Krankenhaus, Schule, Altenheim; MI=Mischgebiet; GE=Gewerbegebiet
7	SA	Abstand Immissionsort/Achse Strecke 4120
8-9	Grenzwert	Lärmsanierungsgrenzwert tags/nachts
10-11	Prognose	Beurteilungspegel Prognose 2025 tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Lärmsanierungsgrenzwertes tags/nachts
14-15	förderfähig	Förderfähigkeit gemäß Förderrichtlinie gegeben ja/nein

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		Borärfähig gemäß Richtl.		
1	2	3	km	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0001	Ingolstädter Straße 4	S	142+645	EG	MI	37,1	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		S		1.OG		37,1	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0002		W	142+653	EG	1.OG	32,1	72	62	62	65	-	2,5	nein	ja	
		W		1.OG		32,1	72	62	66	69	-	6,3	nein	ja	
0003		N	142+653	EG	1.OG	33,2	72	62	63	67	-	4,1	nein	ja	
		N		1.OG		33,2	72	62	65	69	-	6,2	nein	ja	
0004	Ingolstädter Straße 21	O	142+655	EG	MI	43,2	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		43,2	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
0005		SO	142+680	EG	MI	64,6	72	62	50	53	-	-	nein	nein	
		SO		1.OG		64,6	72	62	51	54	-	-	nein	nein	
0006		SW	142+682	EG	1.OG	59,5	72	62	60	63	-	0,8	nein	ja	
		SW		1.OG		59,5	72	62	61	64	-	1,9	nein	ja	
0007	Ingolstädter Straße 11	NW	142+688	EG	1.OG	58,8	72	62	61	64	-	1,8	nein	ja	
		NW		1.OG		58,8	72	62	62	65	-	3,0	nein	ja	
0008		NO	142+690	EG	1.OG	70,1	72	62	41	44	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		70,1	72	62	42	45	-	-	nein	nein	
0009		Ingolstädter Straße 11	SO	142+742	EG	MI	38,4	72	62	59	63	-	0,1	nein	ja
			SO		1.OG		38,4	72	62	61	64	-	1,6	nein	ja
0010	SW		142+744	EG	1.OG	32,5	72	62	65	68	-	5,4	nein	ja	
	SW			1.OG		32,5	72	62	67	70	-	7,6	nein	ja	
0011	NW		142+749	EG	1.OG	33,1	72	62	64	67	-	4,2	nein	ja	
	NW			1.OG		33,1	72	62	66	69	-	6,4	nein	ja	
0012	Ingolstädter Straße 7	NO	142+751	EG	MI	47,6	72	62	48	50	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		47,6	72	62	49	52	-	-	nein	nein	
0013		Ingolstädter Straße 7	SO	142+769	EG	MI	27,1	72	62	60	64	-	1,1	nein	ja
			SO		1.OG		27,1	72	62	62	65	-	2,8	nein	ja
0014			SO	142+771	EG	1.OG	27,1	72	62	63	66	-	3,5	nein	ja
			SW		1.OG		21,6	72	62	69	72	-	9,5	nein	ja
	SW		142+777	EG	1.OG	21,6	72	62	69	73	-	10,2	nein	ja	
	SW			1.OG		21,6	72	62	69	73	-	10,1	nein	ja	
0015	Ingolstädter Straße 5	NW	142+777	EG	1.OG	22,1	72	62	68	71	-	8,9	nein	ja	
		NW		1.OG		22,1	72	62	69	72	-	9,6	nein	ja	
0016		NW	142+776	EG	1.OG	22,1	72	62	69	72	-	9,6	nein	ja	
		NO		1.OG		31,8	72	62	51	54	-	-	nein	nein	
		NO	142+776	EG	1.OG	31,8	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		31,8	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
0017	Ingolstädter Straße 5	SO	142+790	EG	MI	30,1	72	62	61	64	-	1,9	nein	ja	
		SO		1.OG		30,1	72	62	63	66	-	3,4	nein	ja	
0018		SO	142+791	EG	1.OG	30,1	72	62	64	67	-	4,4	nein	ja	
		SW		1.OG		23,8	72	62	68	71	-	9,0	nein	ja	
		SW	142+797	EG	1.OG	23,8	72	62	69	73	-	10,1	nein	ja	
		SW		1.OG		23,8	72	62	69	73	-	10,2	nein	ja	
0019	Ingolstädter Straße 3	NW	142+797	EG	1.OG	25,4	72	62	67	70	-	7,4	nein	ja	
		NW		1.OG		25,4	72	62	68	71	-	8,6	nein	ja	
0020		NW	142+799	EG	1.OG	25,4	72	62	68	71	-	8,6	nein	ja	
		NO		1.OG		38,2	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
		NO	142+799	EG	1.OG	38,2	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		38,2	72	62	53	57	-	-	nein	nein	
0021	Ingolstädter Straße 3	SO	142+809	EG	MI	25,7	72	62	63	66	-	3,4	nein	ja	
		SO		1.OG		25,7	72	62	64	67	-	5,0	nein	ja	
0022		SW	142+811	EG	1.OG	21,8	72	62	69	72	-	9,8	nein	ja	
		SW		1.OG		21,8	72	62	70	73	-	10,4	nein	ja	
0023		NW	142+816	EG	1.OG	22,4	72	62	68	72	-	9,1	nein	ja	
		NW		1.OG		22,4	72	62	69	72	-	9,5	nein	ja	
0024	Ingolstädter Straße 1	NO	142+815	EG	1.OG	30,9	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		30,9	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
0025		Ingolstädter Straße 1	SO	142+827	EG	MI	28,1	72	62	63	66	-	3,8	nein	ja
			SO		1.OG		28,1	72	62	65	68	-	5,4	nein	ja
0026			SO	142+828	EG	1.OG	28,1	72	62	65	69	-	6,1	nein	ja
			SW		1.OG		22,9	72	62	69	72	-	9,8	nein	ja
	SW		142+828	EG	1.OG	22,9	72	62	70	73	-	10,8	nein	ja	
	SW			1.OG		22,9	72	62	70	73	-	11,0	nein	ja	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		Bordurfähig				
1	2	3	km	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
0027	Ingolstädter Straße 1	NW	142+834	EG	MI	24,6	72	62	68	71	-	8,5	nein	ja			
		NW		1.OG		24,6	72	62	69	72	-	9,8	nein	ja			
		NW		2.OG		24,6	72	62	69	72	-	9,6	nein	ja			
0028		NO		EG		36,3	72	62	59	62	-	-	nein	nein			
		NO		1.OG		36,3	72	62	58	61	-	-	nein	nein			
		NO		2.OG		36,3	72	62	59	62	-	-	nein	nein			
0029	Albertshäuser Straße 2	SW	142+868	EG	MI	38,9	72	62	67	70	-	7,4	nein	ja			
		SW		1.OG		38,9	72	62	68	72	-	9,1	nein	ja			
0030		NW		EG		40,2	72	62	65	68	-	5,3	nein	ja			
		NW		1.OG		40,2	72	62	66	69	-	7,0	nein	ja			
0031		NO		EG		45,6	72	62	54	57	-	-	nein	nein			
		NO		1.OG		45,6	72	62	56	59	-	-	nein	nein			
0032	Albertshäuser Straße 4	SW	142+872	EG	MI	48,7	72	62	55	58	-	-	nein	nein			
		SW		1.OG		48,7	72	62	56	59	-	-	nein	nein			
0033		NW		EG		51,9	72	62	62	65	-	2,2	nein	ja			
		NW		1.OG		51,9	72	62	63	66	-	3,5	nein	ja			
0034		NO		EG		64,2	72	62	45	48	-	-	nein	nein			
		NO		1.OG		64,2	72	62	46	49	-	-	nein	nein			
0035	Albertshäuser Straße 6	SO	142+873	EG	MI	92,3	72	62	47	50	-	-	nein	nein			
		SO		1.OG		92,3	72	62	48	51	-	-	nein	nein			
0036		SW		EG		80,7	72	62	49	52	-	-	nein	nein			
		SW		1.OG		80,7	72	62	51	54	-	-	nein	nein			
0037		NW		EG		87,9	72	62	49	52	-	-	nein	nein			
		NW		1.OG		83,9	72	62	51	53	-	-	nein	nein			
0038	Industriestraße 1	S	142+881	EG	GE	10,8	75	65	73	76	-	10,3	nein	ja			
		S		1.OG		10,8	75	65	72	76	-	10,2	nein	ja			
		S		2.OG		10,8	75	65	72	75	-	9,8	nein	ja			
0039		W		EG		7,1	75	65	75	79	-	13,2	nein	ja			
		W		1.OG		7,1	75	65	75	78	-	12,4	nein	ja			
		W		2.OG		7,1	75	65	74	77	-	11,7	nein	ja			
0040	Industriestraße 2	N	142+892	EG		10,7	75	65	70	74	-	8,2	nein	ja			
		N		1.OG		10,7	75	65	70	73	-	7,8	nein	ja			
		N		2.OG		10,7	75	65	69	73	-	7,2	nein	ja			
0041		O		EG		18,5	75	65	57	60	-	-	nein	nein			
		O		1.OG		18,5	75	65	58	61	-	-	nein	nein			
		O		2.OG		18,5	75	65	58	61	-	-	nein	nein			
0042	Industriestraße 2	SO	142+887	EG		GE	49,2	75	65	61	64	-	-	nein	nein		
		SO		1.OG			49,2	75	65	62	65	-	-	nein	nein		
		SO		2.OG			49,2	75	65	63	66	-	0,5	nein	ja		
0043		SW		EG			43,3	75	65	63	66	-	0,4	nein	ja		
		SW		1.OG			43,3	75	65	64	67	-	1,6	nein	ja		
		SW		2.OG			43,3	75	65	65	68	-	2,7	nein	ja		
0044	Industriestraße 8	NO	142+893	EG	54,5		75	65	45	48	-	-	nein	nein			
		NO		1.OG	54,5		75	65	45	48	-	-	nein	nein			
		NO		2.OG	54,5		75	65	45	48	-	-	nein	nein			
0045		Industriestraße 8		S	143+025		EG	GE	33,7	75	65	63	66	-	0,3	nein	ja
				S			1.OG		33,7	75	65	64	67	-	1,7	nein	ja
0046				W			EG		29,7	75	65	67	70	-	4,6	nein	ja
	W		1.OG	29,7			75		65	68	71	-	5,7	nein	ja		
0047	O		EG	42,1			75		65	49	52	-	-	nein	nein		
	O		1.OG	42,1			75		65	50	54	-	-	nein	nein		
0048	Klingenstraße 1c	W	143+062	EG	GE		94,9		75	65	54	57	-	-	nein	nein	
		W		1.OG			94,9		75	65	55	58	-	-	nein	nein	
0049	Klingenstraße 1	S	143+161	EG			MI		81,1	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		S		1.OG		81,1			72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		S		2.OG		81,1			72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0050		W		EG		76,9			72	62	60	63	-	0,8	nein	ja	
		W		1.OG		76,9			72	62	61	64	-	1,6	nein	ja	
		W		2.OG		76,9			72	62	62	65	-	2,1	nein	ja	
0051	Klingenstraße 1	N	143+171	EG		80,6			72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		N		1.OG		80,6			72	62	58	61	-	-	nein	nein	
		N		2.OG		80,6			72	62	59	62	-	-	nein	nein	
		N		2.OG		80,6			72	62	59	62	-	-	nein	nein	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		Bordurfähig		
1	2	3	km	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0052	Klingenstraße 5	S	143+198	EG	MI	80,0	72	62	57	60	-	-	-	nein	nein
0053		S	143+202	1.OG		80,0	72	62	58	61	-	-	-	nein	nein
		EG		75,8		72	62	61	64	-	1,2	nein	ja		
0054		W	143+206	1.OG		75,8	72	62	61	64	-	2,0	nein	ja	
		EG		77,5		72	62	59	62	-	-	nein	nein		
		N		1.OG		77,5	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja	
0055	Klingenstraße 7	S	143+216	EG	MI	78,3	72	62	57	60	-	-	-	nein	nein
0056		S	143+220	1.OG		78,3	72	62	58	61	-	-	-	nein	nein
		EG		74,7		72	62	61	64	-	1,1	nein	ja		
0057		W	143+224	1.OG		74,7	72	62	61	64	-	1,9	nein	ja	
		EG		77,7		72	62	57	60	-	-	nein	nein		
0058		N	143+221	1.OG		77,7	72	62	58	61	-	-	-	nein	nein
		EG		84,0		72	62	57	49	-	-	nein	nein		
		O		1.OG		84,0	72	62	47	50	-	-	-	nein	nein
0059	Klingenstraße 11	S	143+249	EG	MI	58,1	72	62	59	62	-	-	-	nein	nein
0060		S	143+254	1.OG		58,1	72	62	60	63	-	0,2	nein	ja	
		2.OG		58,1		72	62	60	63	-	1,0	nein	ja		
0061		W	143+259	EG		53,9	72	62	63	66	-	3,4	nein	ja	
		1.OG		53,9		72	62	64	67	-	4,2	nein	ja		
0062		W	143+254	2.OG		53,9	72	62	65	68	-	5,2	nein	ja	
		EG		56,5		72	62	60	63	-	0,6	nein	ja		
		N		1.OG		56,5	72	62	61	64	-	1,6	nein	ja	
		N		2.OG		56,5	72	62	62	65	-	2,7	nein	ja	
		O		EG		62,4	72	62	43	46	-	-	-	nein	nein
		O		1.OG		62,4	72	62	43	46	-	-	-	nein	nein
		O		2.OG		62,4	72	62	45	48	-	-	-	nein	nein
0063	Klingenstraße 24	W	143+295	EG	MI	94,9	72	62	47	50	-	-	-	nein	nein
0064		W	143+335	1.OG		94,9	72	62	49	52	-	-	-	nein	nein
		2.OG		94,9		72	62	53	56	-	-	nein	nein		
		W		EG		92,2	72	62	52	55	-	-	-	nein	nein
		W		1.OG		92,2	72	62	53	56	-	-	-	nein	nein
		W		2.OG		92,2	72	62	56	59	-	-	-	nein	nein
0065	Klingenstraße 13	S	143+315	EG	MI	57,2	72	62	57	60	-	-	-	nein	nein
0066		S	143+322	1.OG		57,2	72	62	58	62	-	-	-	nein	nein
		EG		49,5		72	62	63	66	-	3,3	nein	ja		
0067		W	143+325	1.OG		49,5	72	62	64	67	-	4,8	nein	ja	
		EG		54,2		72	62	60	63	-	1,0	nein	ja		
0068		N	143+328	1.OG		54,2	72	62	62	65	-	2,3	nein	ja	
		EG		67,2		72	62	47	50	-	-	nein	nein		
		O		1.OG		67,2	72	62	49	52	-	-	-	nein	nein
0069	Klingenstraße 23	S	143+394	EG	MI	26,3	72	62	63	66	-	3,8	nein	ja	
0070		S	143+397	1.OG		26,3	72	62	64	68	-	5,1	nein	ja	
		EG		21,4		72	62	69	73	-	10,2	nein	ja		
0071		W	143+401	1.OG		21,4	72	62	70	73	-	10,7	nein	ja	
		EG		23,5		72	62	68	71	-	8,7	nein	ja		
0072		N	143+398	1.OG		23,5	72	62	69	72	-	9,6	nein	ja	
		EG		32,5		72	62	49	52	-	-	nein	nein		
		O		1.OG		32,5	72	62	51	54	-	-	-	nein	nein
0073	Klingenstraße 25	SO	143+425	EG	MI	36,5	72	62	63	66	-	3,7	nein	ja	
0074		SW	143+426	EG		32,1	72	62	68	72	-	9,1	nein	ja	
0075		NW	143+431	EG		33,4	72	62	67	70	-	7,8	nein	ja	
0076		NO	143+429	EG		51,0	72	62	53	56	-	-	-	nein	nein
0077	Klingenstraße 40	S	143+519	EG	GE	37,3	75	65	62	65	-	-	-	nein	nein
0078		W	143+525	EG		33,1	75	65	66	69	-	3,3	nein	ja	
0079	Sommerrain 4	S	142+636	EG	MI	124,0	72	62	56	59	-	-	-	nein	nein
0080		S	142+640	1.OG		124,0	72	62	57	60	-	-	-	nein	nein
		2.OG		124,0		72	62	57	60	-	-	nein	nein		
0081		O		EG		124,1	72	62	57	60	-	-	-	nein	nein
		1.OG		124,1		72	62	57	60	-	-	nein	nein		
		O		2.OG		124,1	72	62	58	61	-	-	-	nein	nein
0082	Sommerrain 2	S	142+761	EG	MI	36,0	72	62	62	65	-	2,1	nein	ja	
0083		S		1.OG		36,0	72	62	63	66	-	3,6	nein	ja	
		2.OG		36,0		72	62	64	67	-	4,6	nein	ja		

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		Bordurfähig	
1	2	3	km	5	6	7	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	gemäß Richtl.	Tag
						m	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	Tag	Nacht
0082	Sommerrain 2	O	142+767	EG	MI	32,5	72	62	66	68	-	5,3	nein	ja
		O		1.OG		32,5	72	62	67	70	-	7,5	nein	ja
		O		2.OG		32,5	72	62	68	71	-	8,4	nein	ja
0083		N	142+772	EG		36,5	72	62	61	64	-	1,4	nein	ja
		N		1.OG		36,5	72	62	62	65	-	2,6	nein	ja
		N		2.OG		36,5	72	62	63	66	-	3,8	nein	ja
0084		W	142+762	EG		47,0	72	62	55	58	-	-	nein	nein
		W		1.OG		47,0	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		W		2.OG		47,0	72	62	53	56	-	-	nein	nein
0085	Sommerrain 3	SO	142+803	EG	MI	21,3	72	62	68	71	-	8,4	nein	ja
		SO		1.OG		21,3	72	62	69	72	-	9,4	nein	ja
0086		NO	142+807	EG		19,2	72	62	70	72	-	10,0	nein	ja
		NO		1.OG		19,2	72	62	70	73	-	10,8	nein	ja
0087		NW		EG		27,6	72	62	62	65	-	2,5	nein	ja
		NW		1.OG		27,6	72	62	65	68	-	5,2	nein	ja
0088		SW	142+802	EG		28,5	72	62	57	60	-	-	nein	nein
		SW		1.OG		28,5	72	62	58	61	-	-	nein	nein
0089	Sommerrain 1	SO	142+813	EG	MI	29,6	72	62	61	64	-	1,7	nein	ja
		SO		1.OG		29,6	72	62	66	68	-	6,0	nein	ja
0090		NO	142+821	EG		26,0	72	62	67	70	-	7,3	nein	ja
		NO		1.OG		26,0	72	62	69	72	-	9,5	nein	ja
0091		NW	142+824	EG		31,9	72	62	62	65	-	2,5	nein	ja
		NW		1.OG		31,9	72	62	64	67	-	4,2	nein	ja
0092		SW	142+817	EG		36,6	72	62	55	58	-	-	nein	nein
		SW		1.OG		36,6	72	62	55	58	-	-	nein	nein
0093	Hauptstraße 28	S	142+795	EG	MI	92,7	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		S		1.OG		92,7	72	62	58	60	-	-	nein	nein
		S		2.OG		92,7	72	62	59	61	-	-	nein	nein
0094		O	142+808	EG		93,0	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		O		1.OG		93,0	72	62	57	60	-	-	nein	nein
		O		2.OG		93,0	72	62	58	61	-	-	nein	nein
0095		N	142+810	EG		98,1	72	62	54	57	-	-	nein	nein
		N		1.OG		98,1	72	62	55	58	-	-	nein	nein
		N		2.OG		98,1	72	62	56	59	-	-	nein	nein
0096	Hauptstraße 30	S	142+801	EG	MI	60,3	72	62	57	60	-	-	nein	nein
		S		1.OG		60,3	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		S		2.OG		60,3	72	62	60	63	-	0,3	nein	ja
0097		O	142+808	EG		56,9	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		O		1.OG		56,9	72	62	61	64	-	1,9	nein	ja
		O		2.OG		56,9	72	62	62	65	-	2,8	nein	ja
0098		N	142+816	EG		66,6	72	62	58	61	-	-	nein	nein
		N		1.OG		66,6	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		N		2.OG		66,6	72	62	60	63	-	0,3	nein	ja
0099	Hauptstraße 25	SO	142+825	EG	MI	100,5	72	62	54	57	-	-	nein	nein
		SO		1.OG		100,5	72	62	55	58	-	-	nein	nein
0100	Hauptstraße 27	S	142+832	EG	MI	78,0	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		S		1.OG		78,0	72	62	57	60	-	-	nein	nein
0101		O	142+836	EG		75,9	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		O		1.OG		75,9	72	62	57	60	-	-	nein	nein
0102	Hauptstraße 27H/V	W	142+842	EG	WA	56,4	70	60	50	53	-	-	nein	nein
		W		1.OG		56,4	70	60	51	54	-	-	nein	nein
		W		2.OG		56,4	70	60	52	55	-	-	nein	nein
0103		S	142+841	EG		51,5	70	60	61	64	-	3,8	nein	ja
		S		1.OG		51,5	70	60	63	65	-	5,0	nein	ja
		S		2.OG		51,5	70	60	64	67	-	6,1	nein	ja
0104	Hauptstraße 29	SW	142+854	EG	MI	28,9	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		SW		1.OG		28,9	72	62	61	63	-	0,9	nein	ja
		SW		2.OG		28,9	72	62	59	62	-	-	nein	nein
0105		SO		EG		22,7	72	62	70	72	-	9,7	nein	ja
		SO		1.OG		22,7	72	62	71	74	-	11,5	nein	ja
		SO		2.OG		22,7	72	62	71	74	-	11,4	nein	ja

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		Bordurfähig	
			km			m	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	gemäß Richtl.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0106	Hauptstraße 29	NO	142+858	EG	MI	21,2	72	62	72	74	-	11,5	nein	ja
		1.OG		21,2		72	62	73	76	0,7	13,3	ja	ja	
		2.OG		21,2		72	62	73	76	0,6	13,3	ja	ja	
0107	Birkenweg 5	O	142+897	EG	MI	100,6	72	62	44	47	-	-	nein	nein
		1.OG		100,6		72	62	47	50	-	-	nein	nein	
		2.OG		100,6		72	62	56	59	-	-	nein	nein	
0108	Bahnstraße 1	S	142+972	EG	MI	64,1	72	62	54	57	-	-	nein	nein
		1.OG		64,1		72	62	58	61	-	-	nein	nein	
		2.OG		64,1		72	62	59	62	-	-	nein	nein	
0109		O	142+977	EG		61,3	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		1.OG		61,3		72	62	62	64	-	2,0	nein	ja	
		2.OG		61,3		72	62	63	66	-	3,2	nein	ja	
0110		N	142+980	EG		63,1	72	62	58	61	-	-	nein	nein
		1.OG		63,1		72	62	60	63	-	0,2	nein	ja	
		2.OG		63,1		72	62	61	64	-	1,3	nein	ja	
0111		W	142+977	EG		70,9	72	62	47	50	-	-	nein	nein
		1.OG		70,9		72	62	48	51	-	-	nein	nein	
		2.OG		70,9		72	62	49	52	-	-	nein	nein	
0112	Schulweg 6	O	143+083	EG	MI	112,1	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		1.OG		112,1		72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0113	Birkenweg 7	S	143+163	EG	MI	71,0	72	62	55	58	-	-	nein	nein
S		1.OG		71,0		72	62	56	59	-	-	nein	nein	
O		143+167		EG		69,2	72	62	58	61	-	-	nein	nein
0114		O	143+167	EG		69,2	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		1.OG		69,2		72	62	59	62	-	-	nein	nein	
		N		143+171		EG	71,0	72	62	56	59	-	-	nein
0115		N	143+171	EG		71,0	72	62	57	60	-	-	nein	nein
		1.OG		71,0		72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0116	Birkenweg 9	S	143+191	EG	MI	71,8	72	62	55	58	-	-	nein	nein
S		1.OG		71,8		72	62	56	59	-	-	nein	nein	
O		143+196		EG		69,5	72	62	58	61	-	-	nein	nein
0117		O	143+196	EG		69,5	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		1.OG		69,5		72	62	59	62	-	-	nein	nein	
		N		143+200		EG	71,7	72	62	57	60	-	-	nein
0118		N	143+200	EG		71,7	72	62	57	60	-	-	nein	nein
		1.OG		71,7		72	62	58	60	-	-	nein	nein	
0119	Kirchheimer Straße 9	O	143+219	EG	MI	113,7	72	62	55	58	-	-	nein	nein
		1.OG		113,7		72	62	56	59	-	-	nein	nein	
		2.OG		113,7		72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0120	Kirchheimer Straße 3	SO	143+297	EG	MI	73,0	72	62	58	61	-	-	nein	nein
SO		1.OG		73,0		72	62	59	62	-	-	nein	nein	
SO		2.OG		73,0		72	62	60	63	-	0,4	nein	ja	
0121		NO	143+305	EG		70,4	72	62	60	63	-	0,3	nein	ja
		1.OG		70,4		72	62	61	64	-	1,4	nein	ja	
		2.OG		70,4		72	62	62	65	-	2,2	nein	ja	
0122		NW	143+307	EG		77,5	72	62	54	57	-	-	nein	nein
		1.OG		77,5		72	62	55	58	-	-	nein	nein	
		2.OG		77,5		72	62	56	59	-	-	nein	nein	
0123		NW	143+307	EG		77,5	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		1.OG		77,5		72	62	55	58	-	-	nein	nein	
		2.OG		77,5		72	62	56	59	-	-	nein	nein	
0124	Kirchheimer Straße 13	SW	143+291	EG		88,1	72	62	50	53	-	-	nein	nein
		1.OG		88,1		72	62	52	55	-	-	nein	nein	
		2.OG		88,1		72	62	51	54	-	-	nein	nein	
0125	Kirchheimer Straße 14	SO	143+303	EG	MI	94,8	72	62	53	56	-	-	nein	nein
		1.OG		94,8		72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		2.OG		94,8		72	62	55	58	-	-	nein	nein	
0126	Kirchheimer Straße 12	SW	143+308	EG	MI	91,2	72	62	50	53	-	-	nein	nein
SW		1.OG		91,2		72	62	51	54	-	-	nein	nein	
SO		143+312		EG		83,8	72	62	57	60	-	-	nein	nein
0127		SO	143+312	EG		83,8	72	62	58	61	-	-	nein	nein
		1.OG		83,8		72	62	58	61	-	-	nein	nein	
		NO		143+315		EG	83,8	72	62	57	60	-	-	nein
0128		NO	143+315	EG		83,8	72	62	57	60	-	-	nein	nein
		1.OG		83,8		72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0129	Kirchheimer Straße 10	SO	143+324	EG	MI	68,8	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja
		1.OG		68,8		72	62	61	64	-	1,6	nein	ja	
		2.OG		68,8		72	62	62	65	-	2,4	nein	ja	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		Bordurfähig	
1	2	3	km	5	6	7	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	gemäß Richtl.	Tag Nacht
			4			m	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	12	13	14	15
0130	Kirchheimer Straße 10	NO	143+329	EG	MI	68,8	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja
		NO		1.OG		68,8	72	62	61	64	-	1,5	nein	ja
		NO		2.OG		68,8	72	62	62	65	-	2,2	nein	ja
0131		NW	143+333	EG		80,4	72	62	55	58	-	-	nein	nein
		NW		1.OG		80,4	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		NW		2.OG		80,4	72	62	56	59	-	-	nein	nein
0132		SW	143+322	EG		75,4	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		SW		1.OG		75,4	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		SW		2.OG		75,4	72	62	54	57	-	-	nein	nein
0133	Birkenweg 4	S	143+235	EG	MI	19,6	72	62	67	70	-	7,3	nein	ja
		S		1.OG		19,6	72	62	67	70	-	7,6	nein	ja
0134		O	143+246	EG		15,3	72	62	71	74	-	11,5	nein	ja
		O		1.OG		15,3	72	62	71	74	-	11,4	nein	ja
0135		N	143+257	EG		19,5	72	62	67	70	-	7,6	nein	ja
		N		1.OG		19,5	72	62	68	70	-	7,9	nein	ja
0136		W	143+245	EG		25,6	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		W		1.OG		25,6	72	62	52	55	-	-	nein	nein
0137	Kirchheimer Straße 6	S	143+406	EG	MI	44,8	72	62	60	63	-	0,7	nein	ja
		S		1.OG		44,8	72	62	61	64	-	1,9	nein	ja
0138		O	143+408	EG		42,4	72	62	64	67	-	4,5	nein	ja
		O		1.OG		42,4	72	62	65	68	-	5,8	nein	ja
0139		N	143+416	EG		43,2	72	62	63	66	-	3,3	nein	ja
		N		1.OG		43,2	72	62	64	67	-	4,5	nein	ja
0140		W	143+411	EG		51,2	72	62	55	57	-	-	nein	nein
		W		1.OG		51,2	72	62	55	58	-	-	nein	nein
0141	Kirchheimer Straße 4	S	143+457	EG	MI	44,0	72	62	62	64	-	2,0	nein	ja
		S		1.OG		44,0	72	62	63	66	-	3,2	nein	ja
0142		O	143+462	EG		40,6	72	62	64	67	-	4,7	nein	ja
		O		1.OG		40,6	72	62	66	68	-	5,9	nein	ja
0143		N	143+465	EG		42,8	72	62	61	64	-	1,5	nein	ja
		N		1.OG		42,8	72	62	62	65	-	2,8	nein	ja
0144		W	143+461	EG		49,0	72	62	48	51	-	-	nein	nein
		W		1.OG		49,0	72	62	49	52	-	-	nein	nein
0145	Kirchheimer Straße 2	S	143+478	EG	MI	48,0	72	62	62	65	-	2,6	nein	ja
		S		1.OG		48,0	72	62	63	66	-	3,6	nein	ja
		S		2.OG		48,0	72	62	64	67	-	4,6	nein	ja
0146		O	143+486	EG		46,2	72	62	63	66	-	3,5	nein	ja
		O		1.OG		46,2	72	62	64	67	-	4,6	nein	ja
		O		2.OG		46,2	72	62	65	68	-	5,6	nein	ja
0147		N	143+492	EG		48,4	72	62	60	63	-	0,3	nein	ja
		N		1.OG		48,4	72	62	61	64	-	1,4	nein	ja
		N		2.OG		48,4	72	62	62	65	-	2,5	nein	ja
0148		W	143+481	EG		59,1	72	62	50	53	-	-	nein	nein
		W		1.OG		59,1	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		W		2.OG		59,1	72	62	51	54	-	-	nein	nein
0149	Seeweg 11	S	143+501	EG	MI	92,8	72	62	49	52	-	-	nein	nein
		S		1.OG		92,8	72	62	50	53	-	-	nein	nein
0150		O	143+505	EG		92,3	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		O		1.OG		92,3	72	62	53	56	-	-	nein	nein
0151		N	143+509	EG		96,0	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		N		1.OG		96,0	72	62	52	55	-	-	nein	nein
0152	Seeweg 13	SO	143+494	EG	MI	66,7	72	62	58	61	-	-	nein	nein
		SO		1.OG		66,7	72	62	59	61	-	-	nein	nein
0153		NO	143+498	EG		67,9	72	62	60	63	-	0,9	nein	ja
		NO		1.OG		67,9	72	62	61	64	-	1,7	nein	ja

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	IO-Nr.	Immissionsort-Nummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	Station	Stationierung der Strecke 4120
5	SW	Stockwerk
6	Nutz	Gebietsnutzung WA=Wohngebiet, Krankenhaus, Schule, Altenheim; MI=Mischgebiet; GE=Gewerbegebiet
7	SA	Abstand Immissionsort/Achse Strecke 4120
8-9	Grenzwert	Lärmsanierungsgrenzwert tags/nachts
10-11	Prognose	Beurteilungspegel Prognose 2025 tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Lärmsanierungsgrenzwertes tags/nachts
14-15	förderfähig	Förderfähigkeit gemäß Förderrichtlinie gegeben ja/nein



ibo Ingenieurbüro Olbrich

Anlage 2.2
Tabelle 2
Seite 1

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West

Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station km	SW	Nutz	SA m	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		Bordurfähig	
							Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	gemäß Richtl.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0154	Kirchheimer Straße 1	SW	143+912	EG	MI	32,3	72	62	61	65	-	2,1	nein	ja
		SW		1.OG		32,3	72	62	63	66	-	3,5	nein	ja
0155		SO	143+915	EG	1.OG	30,0	72	62	65	69	-	6,1	nein	ja
		SO		1.OG		30,0	72	62	67	70	-	7,1	nein	ja
0156		NO	143+918	EG	1.OG	34,0	72	62	58	62	-	-	nein	nein
		NO		1.OG		34,0	72	62	63	66	-	3,4	nein	ja
0157		SO	143+919	EG	1.OG	37,8	72	62	54	58	-	-	nein	nein
		SO		1.OG		37,8	72	62	63	66	-	3,7	nein	ja
0158		NO	143+921	EG	1.OG	40,9	72	62	50	54	-	-	nein	nein
		NO		1.OG		40,9	72	62	58	61	-	-	nein	nein
0159		NW	143+916	EG	1.OG	43,8	72	62	42	45	-	-	nein	nein
		NW		1.OG		43,8	72	62	42	45	-	-	nein	nein
0160		SW	143+913	EG	1.OG	40,8	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		SW		1.OG		40,8	72	62	57	60	-	-	nein	nein



ibo Ingenieurbüro Olbrich

Anlage 2.2
Tabelle 2
Seite 2

Anlage 3.1

Lageplan Analyse 2015 mit Lärmschutzmaßnahmen Blatt 1 (Blatt 2 entfällt)

Anlage 3.2

**Ergebnistabelle Analyse 2015 mit
Lärmschutzmaßnahmen
Tabelle 1 (Tabelle 2 entfällt)**

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015 mit Lärmschutz

Spalten- nummer	Spalte	Beschreibung
1	IO-Nr.	Immissionsort-Nummer
2	Punktname	Bezeichnung des Immissionsortes
3	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
4	Station	Stationierung der Strecke 4120
5	SW	Stockwerk
6	Nutz	Gebietsnutzung WA=Wohngebiet, Krankenhaus, Schule, Altenheim; MI=Mischgebiet; GE=Gewerbegebiet
7	SA	Abstand Immissionsort/Achse Strecke 4120
8-9	Grenzwert	Lärmsanierungsgrenzwert tags/nachts
10-11	Prognose	Beurteilungspegel Prognose 2025 tags/nachts
12-13	GW-Überschr.	Überschreitung des Lärmsanierungsgrenzwertes tags/nachts
14-15	förderfähig	Förderfähigkeit gemäß Förderrichtlinie gegeben ja/nein

--	--	--



ibo Ingenieurbüro Olbrich

Anlage 3.2
Tabelle 1
Seite 1

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015 mit Lärmschutz

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		förderfähig	
			km			m	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0001	Ingolstädter Straße 4	S	142+645	EG	MI	37,1	72	62	53	56	-	-	nein	nein
0002		S		1.OG		37,1	72	62	53	56	-	-	nein	nein
		W	EG	32,1	72	62	55	58	-	-	nein	nein		
0003		W	1.OG	32,1	72	62	56	59	-	-	nein	nein		
	N	142+653	EG	1.OG	33,2	72	62	53	55	-	-	nein	nein	
0004	N		1.OG		33,2	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
	O	142+655	EG	1.OG	43,2	72	62	48	51	-	-	nein	nein	
	O		1.OG		43,2	72	62	49	51	-	-	nein	nein	
0005	Ingolstädter Straße 21	SO	142+680	EG	MI	64,6	72	62	49	52	-	-	nein	nein
0006		SO		1.OG		64,6	72	62	49	52	-	-	nein	nein
		SW	142+682	EG	1.OG	59,5	72	62	51	53	-	-	nein	nein
0007		SW		1.OG		59,5	72	62	51	54	-	-	nein	nein
	0008	NW	142+688	EG	1.OG	58,8	72	62	50	52	-	-	nein	nein
NW		1.OG		58,8		72	62	51	53	-	-	nein	nein	
NO		142+690	EG	1.OG	70,1	72	62	41	44	-	-	nein	nein	
NO			1.OG		70,1	72	62	41	44	-	-	nein	nein	
0009	Ingolstädter Straße 11	SO	142+742	EG	MI	38,4	72	62	49	52	-	-	nein	nein
0010		SO		1.OG		38,4	72	62	50	53	-	-	nein	nein
		SW	142+744	EG	1.OG	32,5	72	62	54	56	-	-	nein	nein
0011		SW		1.OG		32,5	72	62	55	58	-	-	nein	nein
	0012	NW	142+749	EG	1.OG	33,1	72	62	52	55	-	-	nein	nein
NW		1.OG		33,1		72	62	54	56	-	-	nein	nein	
NO		142+751	EG	1.OG	47,6	72	62	46	49	-	-	nein	nein	
NO			1.OG		47,6	72	62	46	49	-	-	nein	nein	
0013	Ingolstädter Straße 7	SO	142+769	EG	MI	27,1	72	62	51	54	-	-	nein	nein
0014		SO		1.OG		27,1	72	62	53	55	-	-	nein	nein
		SO	142+771	2.OG	1.OG	27,1	72	62	55	57	-	-	nein	nein
SW		EG		21,6		72	62	56	59	-	-	nein	nein	
0015		SW	142+777	1.OG	2.OG	21,6	72	62	59	61	-	-	nein	nein
		SW		2.OG		21,6	72	62	62	64	-	1,3	nein	ja
		NW	142+777	EG	1.OG	22,1	72	62	56	58	-	-	nein	nein
		NW		1.OG		22,1	72	62	58	60	-	-	nein	nein
0016		NW	142+776	2.OG	1.OG	22,1	72	62	62	63	-	0,7	nein	ja
		NO		EG		31,8	72	62	45	48	-	-	nein	nein
		NO	142+776	1.OG	2.OG	31,8	72	62	46	49	-	-	nein	nein
		NO		2.OG		31,8	72	62	48	50	-	-	nein	nein
0017	Ingolstädter Straße 5	SO	142+790	EG	MI	30,1	72	62	51	53	-	-	nein	nein
0018		SO		1.OG		30,1	72	62	52	54	-	-	nein	nein
		SO	142+791	2.OG	1.OG	30,1	72	62	53	55	-	-	nein	nein
SW		EG		23,8		72	62	56	58	-	-	nein	nein	
0019		SW	142+797	1.OG	2.OG	23,8	72	62	58	60	-	-	nein	nein
		SW		2.OG		23,8	72	62	62	63	-	0,5	nein	ja
		NW	142+797	EG	1.OG	25,4	72	62	55	57	-	-	nein	nein
		NW		1.OG		25,4	72	62	57	59	-	-	nein	nein
0020		NW	142+799	2.OG	1.OG	25,4	72	62	60	62	-	-	nein	nein
		NO		EG		38,2	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		NO	142+799	1.OG	2.OG	38,2	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		NO		2.OG		38,2	72	62	52	56	-	-	nein	nein
0021	Ingolstädter Straße 3	SO	142+809	EG	MI	25,7	72	62	52	55	-	-	nein	nein
0022		SO		1.OG		25,7	72	62	54	56	-	-	nein	nein
		SW	142+811	EG	1.OG	21,8	72	62	56	59	-	-	nein	nein
0023		SW		1.OG		21,8	72	62	59	61	-	-	nein	nein
	0024	NW	142+816	EG	1.OG	22,4	72	62	57	60	-	-	nein	nein
NW		1.OG		22,4		72	62	59	62	-	-	nein	nein	
0025		NO	142+815	EG	1.OG	30,9	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		NO		1.OG		30,9	72	62	52	55	-	-	nein	nein
0026	Ingolstädter Straße 1	SO	142+827	EG	MI	28,1	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		SO		1.OG		28,1	72	62	54	56	-	-	nein	nein
		SO	142+828	2.OG	1.OG	28,1	72	62	56	58	-	-	nein	nein
		SW		EG		22,9	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja
0026	SW		1.OG	2.OG	22,9	72	62	62	65	-	2,3	nein	ja	
	SW		2.OG		22,9	72	62	64	67	-	4,3	nein	ja	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015 mit Lärmschutz

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		förderfähig		
1	2	3	km	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0027	Ingolstädter Straße 1	NW	142+834	EG	MI	24,6	72	62	62	65	-	7,4	nein	ja	
		NW		1.OG		24,6	72	62	63	67	-	4,1	nein	ja	
		NW		2.OG		24,6	72	62	64	67	-	4,7	nein	ja	
0028		NO		EG		36,3	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		36,3	72	62	49	52	-	-	nein	nein	
		NO		2.OG		36,3	72	62	50	52	-	-	nein	nein	
0029	Albertshäuser Straße 2	SW	142+868	EG	MI	38,9	72	62	65	69	-	6,1	nein	ja	
		SW		1.OG		38,9	72	62	67	70	-	7,9	nein	ja	
0030		NW		EG		40,2	72	62	64	68	-	4,4	nein	ja	
		NW		1.OG		40,2	72	62	65	69	-	6,1	nein	ja	
0031		NO		EG		45,6	72	62	50	53	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		45,6	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
0032	Albertshäuser Straße 4	SW	142+872	EG	MI	48,7	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
		SW		1.OG		48,7	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
0033		NW		EG		51,9	72	62	61	64	-	1,3	nein	ja	
		NW		1.OG		51,9	72	62	62	65	-	2,6	nein	ja	
0034		NO		EG		64,2	72	62	44	47	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		64,2	72	62	45	48	-	-	nein	nein	
0035	Albertshäuser Straße 6	SO	142+873	EG	MI	92,3	72	62	44	47	-	-	nein	nein	
		SO		1.OG		92,3	72	62	45	48	-	-	nein	nein	
0036		SW		EG		80,7	72	62	45	48	-	-	nein	nein	
		SW		1.OG		80,7	72	62	48	51	-	-	nein	nein	
0037		NW		EG		87,9	72	62	47	50	-	-	nein	nein	
		NW		1.OG		83,9	72	62	49	52	-	-	nein	nein	
0038	Industriestraße 1	S	142+881	EG	GE	10,8	75	65	66	70	-	4,1	nein	ja	
		S		1.OG		10,8	75	65	71	73	-	7,5	nein	ja	
		S		2.OG		10,8	75	65	72	75	-	9,8	nein	ja	
0039		W		EG		7,1	75	65	65	67	-	2,0	nein	ja	
		W		1.OG		7,1	75	65	75	78	-	12,4	nein	ja	
		W		2.OG		7,1	75	65	74	77	-	11,7	nein	ja	
0040	Industriestraße 2	N	142+892	EG	GE	10,7	75	65	60	63	-	-	nein	nein	
		N		1.OG		10,7	75	65	67	69	-	3,4	nein	ja	
		N		2.OG		10,7	75	65	69	73	-	7,1	nein	ja	
0041		O		EG		18,5	75	65	56	59	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		18,5	75	65	57	60	-	-	nein	nein	
		O		2.OG		18,5	75	65	57	60	-	-	nein	nein	
0042	Industriestraße 2	SO	142+887	EG	GE	49,2	75	65	59	62	-	-	nein	nein	
		SO		1.OG		49,2	75	65	60	64	-	-	nein	nein	
		SO		2.OG		49,2	75	65	62	65	-	-	nein	nein	
0043		SW		EG		43,3	75	65	61	64	-	-	nein	nein	
		SW		1.OG		43,3	75	65	62	65	-	-	nein	nein	
		SW		2.OG		43,3	75	65	63	66	-	1,0	nein	ja	
0044	Industriestraße 8	NO	142+893	EG	GE	54,5	75	65	44	47	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		54,5	75	65	45	48	-	-	nein	nein	
		NO		2.OG		54,5	75	65	44	48	-	-	nein	nein	
0045		S		EG		33,7	75	65	63	66	-	0,3	nein	ja	
		S		1.OG		33,7	75	65	64	67	-	1,7	nein	ja	
0046		W		EG		29,7	75	65	67	70	-	4,6	nein	ja	
0047	Industriestraße 8	W	143+030	1.OG		29,7	75	65	68	71	-	5,7	nein	ja	
		O		EG		42,1	75	65	49	52	-	-	nein	nein	
	O	1.OG	42,1	75	65	50	53	-	-	nein	nein				
0048	Klingenstraße 1c	W	143+062	EG	GE	94,9	75	65	54	57	-	-	nein	nein	
		W		1.OG		94,9	75	65	55	58	-	-	nein	nein	
0049	Klingenstraße 1	S	143+161	EG	MI	81,1	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
		S		1.OG		81,1	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		S		2.OG		81,1	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0050		W		EG		76,9	72	62	60	63	-	0,8	nein	ja	
		W		1.OG		76,9	72	62	61	64	-	1,6	nein	ja	
		W		2.OG		76,9	72	62	62	65	-	2,1	nein	ja	
0051	Klingenstraße 1	N	143+171	EG		80,6	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		N		1.OG		80,6	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
		N		2.OG		80,6	72	62	59	62	-	-	nein	nein	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015 mit Lärmschutz

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		förderfähig			
1	2	3	km	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
0052	Klingenstraße 5	S	143+198	EG	MI	80,0	72	62	57	60	-	-	nein	nein		
S			1.OG	80,0		72	62	58	61	-	-	nein	nein			
W		143+202	EG	75,8		72	62	61	64	-	1,2	nein	ja			
W			1.OG	75,8		72	62	61	64	-	2,0	nein	ja			
N		143+206	EG	77,5		72	62	59	62	-	-	nein	nein			
0054		N		1.OG		77,5	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja		
0055	Klingenstraße 7	S	143+216	EG	MI	78,3	72	62	57	60	-	-	nein	nein		
S			1.OG	78,3		72	62	58	61	-	-	nein	nein			
W		143+220	EG	74,7		72	62	61	64	-	1,1	nein	ja			
W			1.OG	74,7		72	62	61	64	-	1,9	nein	ja			
N		143+224	EG	77,7		72	62	57	60	-	-	nein	nein			
0057		N		1.OG		77,7	72	62	58	61	-	-	nein	nein		
0058		O	143+221	EG		84,0	72	62	47	49	-	-	nein	nein		
		O		1.OG		84,0	72	62	47	50	-	-	nein	nein		
0059	Klingenstraße 11	S	143+249	EG		MI	58,1	72	62	59	62	-	-	nein	nein	
S			1.OG	58,1			72	62	60	63	-	0,2	nein	ja		
S			2.OG	58,1			72	62	60	63	-	1,0	nein	ja		
W		143+254	EG	53,9	72		62	63	66	-	3,4	nein	ja			
W			1.OG	53,9	72		62	64	67	-	4,2	nein	ja			
0061		W		2.OG		53,9	72	62	65	68	-	5,2	nein	ja		
		N	143+259	EG		56,5	72	62	60	63	-	0,6	nein	ja		
		N		1.OG		56,5	72	62	61	64	-	1,6	nein	ja		
		N		2.OG		56,5	72	62	62	65	-	2,7	nein	ja		
0062		O	143+254	EG			62,4	72	62	43	46	-	-	nein	nein	
		O		1.OG			62,4	72	62	43	46	-	-	nein	nein	
		O		2.OG	62,4		72	62	45	48	-	-	nein	nein		
0063	Klingenstraße 24	W	143+295	EG	MI	94,9	72	62	47	50	-	-	nein	nein		
		W		1.OG		94,9	72	62	49	52	-	-	nein	nein		
		W		2.OG		94,9	72	62	53	56	-	-	nein	nein		
0064	Klingenstraße 28	W	143+335	EG	MI	92,2	72	62	52	55	-	-	nein	nein		
		W		1.OG		92,2	72	62	53	56	-	-	nein	nein		
		W		2.OG		92,2	72	62	56	59	-	-	nein	nein		
0065	Klingenstraße 13	S	143+315	EG	MI	57,2	72	62	57	60	-	-	nein	nein		
		S		1.OG		57,2	72	62	58	62	-	-	nein	nein		
0066			W	143+322		EG		49,5	72	62	63	66	-	3,3	nein	ja
		W		1.OG		49,5		72	62	64	67	-	4,7	nein	ja	
0067			N	143+325		EG			54,2	72	62	60	63	-	1,0	nein
	N		1.OG	54,2	72	62	62		65	-	2,3	nein	ja			
0068		O	143+328	EG		67,2	72	62	47	50	-	-	nein	nein		
	O		1.OG	67,2		72	62	48	52	-	-	nein	nein			
0069	Klingenstraße 23	S	143+394	EG	MI	26,3	72	62	63	66	-	3,8	nein	ja		
		S		1.OG		26,3	72	62	64	68	-	5,1	nein	ja		
0070			W	143+397		EG		21,4	72	62	69	73	-	10,2	nein	ja
		W		1.OG		21,4		72	62	70	73	-	10,7	nein	ja	
0071			N	143+401		EG			23,5	72	62	68	71	-	8,7	nein
	N		1.OG	23,5	72	62	69		72	-	9,6	nein	ja			
0072		O	143+398	EG		32,5	72	62	49	52	-	-	nein	nein		
	O		1.OG	32,5		72	62	51	54	-	-	nein	nein			
0073	Klingenstraße 25	SO	143+425	EG	MI	36,5	72	62	63	66	-	3,6	nein	ja		
0074			SW	143+426		EG		32,1	72	62	68	72	-	9,1	nein	ja
0075			NW	143+431		EG			33,4	72	62	67	70	-	7,7	nein
0076			NO	143+429		EG			51,0	72	62	53	56	-	-	nein
0077	Klingenstraße 40	S	143+519	EG	GE	37,3	75	65	62	65	-	-	nein	nein		
0078			W	143+525		EG		33,1	75	65	65	69	-	3,2	nein	ja
0079	Sommerrain 4	S	142+636	EG	MI	124,0	72	62	56	59	-	-	nein	nein		
		S		1.OG		124,0	72	62	56	59	-	-	nein	nein		
		S		2.OG		124,0	72	62	57	60	-	-	nein	nein		
0080			O	142+640		EG		124,1	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		O		1.OG		124,1		72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		O		2.OG		124,1	72	62	57	60	-	-	nein	nein		
0081	Sommerrain 2	S	142+761	EG	MI	36,0	72	62	58	61	-	-	nein	nein		
		S		1.OG		36,0	72	62	59	62	-	-	nein	nein		
		S		2.OG		36,0	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja		

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015 mit Lärmschutz

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		förderfähig		
1	2	3	km	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0082	Sommerrain 2	O	142+767	EG	MI	32,5	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
0083		O	142+772	1.OG		32,5	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
		O		2.OG		32,5	72	62	59	63	-	0,1	nein	ja	
		N		EG		36,5	72	62	51	54	-	-	nein	nein	
		N		1.OG		36,5	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
0084		N	142+762	2.OG		36,5	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		W		EG		47,0	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
		W		1.OG		47,0	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
		W		2.OG		47,0	72	62	53	55	-	-	nein	nein	
0085	Sommerrain 3	SO	142+803	EG	MI	21,3	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
0086		SO	142+807	1.OG		21,3	72	62	57	61	-	-	nein	nein	
		NO		EG		19,2	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0087		NO		1.OG		19,2	72	62	61	64	-	1,3	nein	ja	
		NW		EG		27,6	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0088		NW	142+802	1.OG		27,6	72	62	59	62	-	-	nein	nein	
		SW		EG		28,5	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		SW		1.OG		28,5	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
		0089		Sommerrain 1		SO	142+813	EG	MI	29,6	72	62	54	56	-
0090		SO	142+821	1.OG		29,6	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
		NO		EG		26,0	72	62	61	64	-	1,5	nein	ja	
0091		NO	142+824	1.OG		26,0	72	62	63	66	-	3,2	nein	ja	
		NW		EG		31,9	72	62	61	64	-	1,8	nein	ja	
		NW		1.OG		31,9	72	62	63	66	-	3,5	nein	ja	
		0092		SW		142+817	EG		36,6	72	62	51	54	-	-
SW	1.OG	36,6	72	62	52	55	-		-	nein	nein				
0093	Hauptstraße 28	S	142+795	EG	MI	92,7	72	62	50	53	-	-	nein	nein	
		S		1.OG		92,7	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
		S		2.OG		92,7	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		0094				O	142+808	EG		93,0	72	62	54	57	-
O	1.OG		93,0		72	62		55		58	-	-	nein	nein	
0095		O	142+810	2.OG		93,0	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
		N		EG		98,1	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
		N		1.OG		98,1	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		N		2.OG		98,1	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
0096	Hauptstraße 30	S	142+801	EG	MI	60,3	72	62	50	53	-	-	nein	nein	
0097		S	142+808	1.OG		60,3	72	62	51	54	-	-	nein	nein	
		S		2.OG		60,3	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
		O		EG		56,9	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		56,9	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0098		O	142+816	2.OG		56,9	72	62	59	62	-	-	nein	nein	
		N		EG		66,6	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		N		1.OG		66,6	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
		N		2.OG		66,6	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0099	Hauptstraße 25	SO	142+825	EG	MI	100,5	72	62	53	55	-	-	nein	nein	
		SO		1.OG		100,5	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
0100	Hauptstraße 27	S	142+832	EG	MI	78,0	72	62	52	55	-	-	nein	nein	
0101		S	142+836	1.OG		78,0	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
		O		EG		75,9	72	62	50	53	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		75,9	72	62	51	54	-	-	nein	nein	
0102	Hauptstraße 27H	W	142+842	EG	WA	56,4	70	60	48	51	-	-	nein	nein	
0103		W	142+841	1.OG		56,4	70	60	49	52	-	-	nein	nein	
		W		2.OG		56,4	70	60	50	53	-	-	nein	nein	
		S		EG		51,5	70	60	59	62	-	1,1	nein	ja	
		S		1.OG		51,5	70	60	60	63	-	2,6	nein	ja	
		S		2.OG		51,5	70	60	61	64	-	3,7	nein	ja	
0104	Hauptstraße 29	SW	142+854	EG	MI	28,9	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0105		SW		1.OG		28,9	72	62	59	62	-	-	nein	nein	
		SW		2.OG		28,9	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		SO		EG		22,7	72	62	69	72	-	9,3	nein	ja	
		SO		1.OG		22,7	72	62	71	74	-	11,1	nein	ja	
		SO		2.OG		22,7	72	62	71	73	-	11,0	nein	ja	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015 mit Lärmschutz

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		förderfähig		
			km			m	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
0106	Hauptstraße 29	NO	142+858	EG	MI	21,2	72	62	72	74	-	1,4	nein	ja	
		NO		1.OG		21,2	72	62	73	76	0,5	13,1	ja	ja	
		NO		2.OG		21,2	72	62	73	75	0,4	13,0	ja	ja	
0107	Birkenweg 5	O	142+897	EG	MI	100,6	72	62	44	47	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		100,6	72	62	47	50	-	-	nein	nein	
		O		2.OG		100,6	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
0108	Bahnstraße 1	S	142+972	EG	MI	64,1	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		S		1.OG		64,1	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		S		2.OG		64,1	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0109		O	142+977	EG		61,3	72	62	59	62	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		61,3	72	62	61	64	-	1,9	nein	ja	
		O		2.OG		61,3	72	62	63	66	-	3,1	nein	ja	
0110		N	142+980	EG		63,1	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
		N		1.OG		63,1	72	62	60	63	-	0,2	nein	ja	
		N		2.OG		63,1	72	62	61	64	-	1,3	nein	ja	
0111		W	142+977	EG		70,9	72	62	47	50	-	-	nein	nein	
		W		1.OG		70,9	72	62	48	51	-	-	nein	nein	
		W		2.OG		70,9	72	62	49	52	-	-	nein	nein	
0112	Schulweg 6	O	143+083	EG	MI	112,1	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		112,1	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0113	Birkenweg 7	S	143+163	EG	MI	71,0	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
S		1.OG		71,0		72	62	56	59	-	-	nein	nein		
O		143+167		EG		69,2	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
O				1.OG		69,2	72	62	59	62	-	-	nein	nein	
N				143+171		EG	71,0	72	62	56	59	-	-	nein	nein
N	1.OG	71,0	72		62	57	60	-	-	nein	nein				
0116	Birkenweg 9	S	143+191	EG	MI	71,8	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
S		1.OG		71,8		72	62	56	59	-	-	nein	nein		
O		143+196		EG		69,5	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
O				1.OG		69,5	72	62	59	62	-	-	nein	nein	
N				143+200		EG	71,7	72	62	57	60	-	-	nein	nein
N	1.OG	71,7	72		62	58	60	-	-	nein	nein				
0119	Kirchheimer Straße 9	O	143+219	EG	MI	113,7	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
		O		1.OG		113,7	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
		O		2.OG		113,7	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
0120	Kirchheimer Straße 3	SO	143+297	EG	MI	73,0	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
SO		1.OG		73,0		72	62	59	62	-	-	nein	nein		
SO		2.OG		73,0		72	62	60	63	-	0,4	nein	ja		
NO		143+305		EG		70,4	72	62	60	63	-	0,2	nein	ja	
NO				1.OG		70,4	72	62	61	64	-	1,4	nein	ja	
0122		NO		2.OG		70,4	72	62	62	65	-	2,2	nein	ja	
		NW		143+307		EG	77,5	72	62	54	57	-	-	nein	nein
		NW				1.OG	77,5	72	62	55	58	-	-	nein	nein
0123		NW		2.OG		77,5	72	62	56	59	-	-	nein	nein	
		SW		143+291		EG	88,1	72	62	50	53	-	-	nein	nein
		SW				1.OG	88,1	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		SW		2.OG		88,1	72	62	51	54	-	-	nein	nein	
0124	Kirchheimer Straße 13	SO		EG	MI	108,1	72	62	50	53	-	-	nein	nein	
SO		1.OG		108,1		72	62	53	56	-	-	nein	nein		
SO		2.OG		108,1		72	62	55	58	-	-	nein	nein		
0125	Kirchheimer Straße 14	SO	143+303	EG	MI	94,8	72	62	53	56	-	-	nein	nein	
		SO		1.OG		94,8	72	62	54	57	-	-	nein	nein	
		SO		2.OG		94,8	72	62	55	58	-	-	nein	nein	
0126	Kirchheimer Straße 12	SW	143+308	EG	MI	91,2	72	62	50	53	-	-	nein	nein	
SW		1.OG		91,2		72	62	51	54	-	-	nein	nein		
0127		SO	143+312	EG		83,8	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		SO		1.OG		83,8	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0128		NO	143+315	EG		83,8	72	62	57	60	-	-	nein	nein	
		NO		1.OG		83,8	72	62	58	61	-	-	nein	nein	
0129	Kirchheimer Straße 10	SO	143+324	EG	MI	68,8	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja	
		SO		1.OG		68,8	72	62	61	64	-	1,6	nein	ja	
		SO		2.OG		68,8	72	62	62	65	-	2,4	nein	ja	

Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes
Strecke 4120 Mosbach-Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld West
 Streckenabschnitt Geroldshausen: km 141,980 bis km 143,950
 Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen - Analyse 2015 mit Lärmschutz

IO-Nr.	Punktname	HFront	Station	SW	Nutz	SA	Grenzwert		Prognose		GW-Überschr.		förderfähig	
1	2	3	km	5	6	7	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
			4			m	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)	12	13	14	15
0130	Kirchheimer Straße 10	NO	143+329	EG	MI	68,8	72	62	60	63	-	0,5	nein	ja
		NO		1.OG		68,8	72	62	61	64	-	1,5	nein	ja
		NO		2.OG		68,8	72	62	62	65	-	2,2	nein	ja
0131		NW	143+333	EG		80,4	72	62	55	58	-	-	nein	nein
		NW		1.OG		80,4	72	62	55	59	-	-	nein	nein
		NW		2.OG		80,4	72	62	56	59	-	-	nein	nein
0132		SW	143+322	EG		75,4	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		SW		1.OG		75,4	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		SW		2.OG		75,4	72	62	54	55	-	-	nein	nein
0133	Birkenweg 4	S	143+235	EG	MI	19,6	72	62	67	70	-	7,3	nein	ja
		S		1.OG		19,6	72	62	67	70	-	7,6	nein	ja
0134		O	143+246	EG		15,3	72	62	71	74	-	11,5	nein	ja
		O		1.OG		15,3	72	62	71	74	-	11,4	nein	ja
0135		N	143+257	EG		19,5	72	62	67	70	-	7,6	nein	ja
		N		1.OG		19,5	72	62	68	70	-	7,9	nein	ja
0136		W	143+245	EG		25,6	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		W		1.OG		25,6	72	62	52	55	-	-	nein	nein
0137	Kirchheimer Straße 6	S	143+406	EG	MI	44,8	72	62	60	63	-	0,7	nein	ja
		S		1.OG		44,8	72	62	61	64	-	1,8	nein	ja
0138		O	143+408	EG		42,4	72	62	64	67	-	4,4	nein	ja
		O		1.OG		42,4	72	62	65	68	-	5,6	nein	ja
0139		N	143+416	EG		43,2	72	62	62	65	-	2,7	nein	ja
		N		1.OG		43,2	72	62	64	67	-	4,1	nein	ja
0140		W	143+411	EG		51,2	72	62	53	56	-	-	nein	nein
		W		1.OG		51,2	72	62	54	57	-	-	nein	nein
0141	Kirchheimer Straße 4	S	143+457	EG	MI	44,0	72	62	59	62	-	-	nein	nein
		S		1.OG		44,0	72	62	60	63	-	0,4	nein	ja
0142		O	143+462	EG		40,6	72	62	58	61	-	-	nein	nein
		O		1.OG		40,6	72	62	60	63	-	1,0	nein	ja
0143		N	143+465	EG		42,8	72	62	53	56	-	-	nein	nein
		N		1.OG		42,8	72	62	55	59	-	-	nein	nein
0144		W	143+461	EG		49,0	72	62	48	51	-	-	nein	nein
		W		1.OG		49,0	72	62	48	51	-	-	nein	nein
0145	Kirchheimer Straße 2	S	143+478	EG	MI	48,0	72	62	55	58	-	-	nein	nein
		S		1.OG		48,0	72	62	57	60	-	-	nein	nein
		S		2.OG		48,0	72	62	59	63	-	0,4	nein	ja
0146		O	143+486	EG		46,2	72	62	56	59	-	-	nein	nein
		O		1.OG		46,2	72	62	58	61	-	-	nein	nein
		O		2.OG		46,2	72	62	61	64	-	1,6	nein	ja
0147		N	143+492	EG		48,4	72	62	52	55	-	-	nein	nein
		N		1.OG		48,4	72	62	54	58	-	-	nein	nein
		N		2.OG		48,4	72	62	57	61	-	-	nein	nein
0148		W	143+481	EG		59,1	72	62	46	49	-	-	nein	nein
		W		1.OG		59,1	72	62	46	49	-	-	nein	nein
		W		2.OG		59,1	72	62	46	49	-	-	nein	nein
0149	Seeweg 11	S	143+501	EG	MI	92,8	72	62	48	50	-	-	nein	nein
		S		1.OG		92,8	72	62	48	51	-	-	nein	nein
0150		O	143+505	EG		92,3	72	62	52	54	-	-	nein	nein
		O		1.OG		92,3	72	62	52	55	-	-	nein	nein
0151		N	143+509	EG		96,0	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		N		1.OG		96,0	72	62	52	55	-	-	nein	nein
0152	Seeweg 13	SO	143+494	EG	MI	66,7	72	62	50	53	-	-	nein	nein
		SO		1.OG		66,7	72	62	51	55	-	-	nein	nein
0153		NO	143+498	EG		67,9	72	62	51	54	-	-	nein	nein
		NO		1.OG		67,9	72	62	53	56	-	-	nein	nein