

### Berechnung der Schallemissionspegel - Schienenverkehr nach Schall 03 (Akustik 03) - Ausgabe 1990

Schalltechnische Untersuchung:

VzG-Strecke / Streckenabschnitt:

5900 / Nürnberg - Bamberg (Abschnitt Forchheim-Bamberg)

Belastungsfall:

**Prognose 2025**

Entfernung:

25 m von der Gleisachse

Höhe:

3,5 m über Schienenoberkante (SO)

Bemerkung:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lfd. Nr	Zugart	Scheibenbremsanteil	Zugzahl		Zuglänge	Geschwindigkeit	Korrekturfahrzeugart	Mittlungspegel	
		p (%)	6:00-22:00	22:00-6:00	l (m)	v (km/h)		Lm (25) (dB(A))	

#### Strecke 5900 / Nürnberg - Bamberg (Abschnitt Forchheim-Bamberg): Richtungsgleis nach Lichtenfels

1	ICE	100	0	0	411	230 (300)	-3	0,0	0,0
2	RE 1	100	0	0	210	160	0	0,0	0,0
3	RE 2	100	3	0	210	160	0	51,0	0,0
4	S-Bahn	100	14	5	145	140	-2	53,0	51,5
5	GZ mit v = 100 km/h (langsamer Gz)	1	31	24	500	100	0	67,8	69,7
6	GZ mit v = 120 km/h (schneller Gz)	5	2	3	500	120	0	57,4	62,1
7	GZ mit v = 160 km/h (schneller Gz)	100	0	1	500	160	0	0,0	53,0
<b>Σ</b>			50	33				68,4	70,5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lfd. Nr	Zugart	Scheibenbremsanteil	Zugzahl		Zuglänge	Geschwindigkeit	Korrekturfahrzeugart	Mittlungspegel	
		p (%)	6:00-22:00	22:00-6:00	l (m)	v (km/h)		Lm (25) (dB(A))	

#### Strecke 5900 / Nürnberg - Bamberg (Abschnitt Forchheim-Bamberg): Gegenrichtungsgleis nach Nürnberg Hbf

1	ICE	100	0	0	411	230 (300)	-3	0,0	0,0
2	RE 1	100	0	0	210	160	0	0,0	0,0
3	RE 2	100	3	0	210	160	0	51,0	0,0
4	S-Bahn	100	14	5	145	140	-2	53,0	51,5
5	GZ mit v = 100 km/h (langsamer Gz)	1	32	27	500	100	0	68,0	70,2
6	GZ mit v = 120 km/h (schneller Gz)	5	2	3	500	120	0	57,4	62,1
7	GZ mit v = 160 km/h (schneller Gz)	100	0	1	500	160	0	0,0	53,0
<b>Σ</b>			51	36				68,5	71,0

101      69

Erläuterungen:

Züge mit weniger als 3 Verkehrstagen je Woche sind nicht berücksichtigt.  
Mittlungspegel aller Züge noch ohne Fahrwegparameter

### Berechnung der Schallemissionspegel - Schienenverkehr nach Schall 03 (Akustik 03) - Ausgabe 1990

Schalltechnische Untersuchung:

VzG-Strecke / Streckenabschnitt:

5919 / Eltersdorf - Leipzig (Abschnitt Erlangen-Bamberg)

Belastungsfall:

**Prognose 2025**

Entfernung:

25 m von der Gleisachse

Höhe:

3,5 m über Schienenoberkante (SO)

Bemerkung:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lfd. Nr	Zugart	Scheibenbremsanteil	Zugzahl		Zuglänge	Geschwindigkeit	Korrekturfahrzeugart	Mittelungspegel	
		p (%)	6:00-22:00	22:00-6:00	l (m)	v (km/h)		Lm (25) (dB(A))	

**Strecke 5919 / Eltersdorf - Leipzig (Abschnitt Erlangen-Bamberg): Richtungsgleis nach Leipzig**

1	ICE	100	25	3	411	230 (300)	-3	63,3	57,1
2	RE 1	100	18	4	210	160	0	58,8	55,3
3	RE 2	100	0	0	210	160	0	0,0	0,0
4	S-Bahn	100	0	0	145	140	-2	0,0	0,0
5	GZ mit v = 100 km/h (langsamer Gz)	1	32	24	500	100	0	68,0	69,7
6	GZ mit v = 120 km/h (schneller Gz)	5	1	3	500	120	0	54,3	62,1
7	GZ mit v = 160 km/h (schneller Gz)	100	0	1	500	160	0	0,0	53,0
<b>Σ</b>			76	35				69,7	70,8

(kursiv)  $V_{\max}$  Zug

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lfd. Nr	Zugart	Scheibenbremsanteil	Zugzahl		Zuglänge	Geschwindigkeit	Korrekturfahrzeugart	Mittelungspegel	
		p (%)	6:00-22:00	22:00-6:00	l (m)	v (km/h)		Lm (25) (dB(A))	

**Strecke 5919 / Eltersdorf - Leipzig (Abschnitt Erlangen-Bamberg): Gegenrichtungsgleis nach Nürnberg Hbf**

1	ICE	100	25	3	411	230 (300)	-3	63,3	57,1
2	RE 1	100	18	4	210	160	0	58,8	55,3
3	RE 2	100	0	0	210	160	0	0,0	0,0
4	S-Bahn	100	0	0	145	140	-2	0,0	0,0
5	GZ mit v = 100 km/h (langsamer Gz)	1	33	28	500	100	0	68,1	70,4
6	GZ mit v = 120 km/h (schneller Gz)	5	1	2	500	120	0	54,3	60,4
7	GZ mit v = 160 km/h (schneller Gz)	100	0	1	500	160	0	0,0	53,0
<b>Σ</b>			77	38				69,8	71,2

153      73      (kursiv)  $V_{\max}$  Zug

Erläuterungen:

Züge mit weniger als 3 Verkehrstagen je Woche sind nicht berücksichtigt.  
Mittelungspegel aller Züge noch ohne Fahrwegparameter