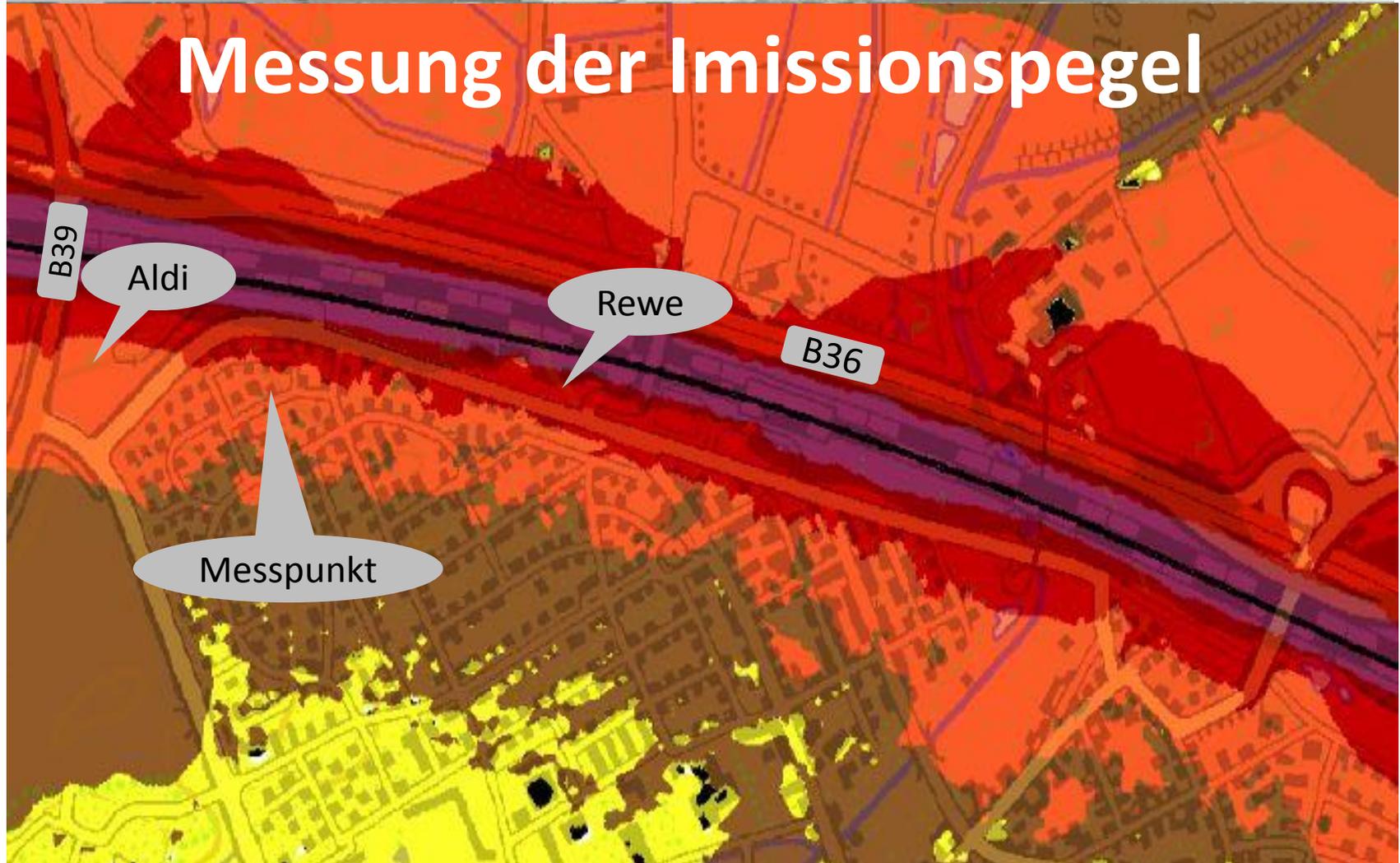


STOPPT BAHNLÄRM

BISS - BürgerInitiative Stille Schiene Hockenheim e.V.

Messung der Immissionspegel



Wozu eigene Messungen ?

- die Lärmgutachten der Bahn beruhen auf Hochrechnungen, in die u.a. Lärmpegel der Züge eingehen, die direkt neben dem Bahngleis gemessen werden, daneben Zugarten, Zuglängen und Geschwindigkeiten sowie ein Geländemodell anhand dessen berechnet wird, wie sich der Lärm von der Lärmquelle in die Umgebung ausbreitet

Wozu eigene Messungen ?

- die Lärmgutachten der Bahn beruhen auf Hochrechnungen, in die u.a. Lärmpegel der Züge eingehen, die direkt neben dem Bahngleis gemessen werden, daneben Zugarten, Zuglängen und Geschwindigkeiten sowie ein Geländemodell anhand dessen berechnet wird, wie sich der Lärm von der Lärmquelle in die Umgebung ausbreitet
- Modellrechnungen können Messungen nicht ersetzen, da sie nur eine Annäherung an die realen Verhältnisse darstellen und nicht die Realität

Wozu eigene Messungen ?

- die Lärmgutachten der Bahn beruhen auf Hochrechnungen, in die u.a. Lärmpegel der Züge eingehen, die direkt neben dem Bahngleis gemessen werden, daneben Zugarten, Zuglängen und Geschwindigkeiten sowie ein Geländemodell anhand dessen berechnet wird, wie sich der Lärm von der Lärmquelle in die Umgebung ausbreitet
- Modellrechnungen können Messungen nicht ersetzen, da sie nur eine Annäherung an die realen Verhältnisse darstellen und nicht die Realität
- die Erfahrungswirklichkeit der Anwohner kann nur durch Messungen vor Ort eingefangen werden. Die sind bei einer größeren Anzahl von Messpunkten extrem zeit- und kostenaufwändig. Deshalb werden Modellrechnungen bevorzugt. Das ist zwar formal korrekt, gibt aber die Realität nur „gefiltert“ wieder

Wann, wo und wie wurde gemessen ?

- Messzeitraum: 7.12.2013 – 12.2.2014
- Messpunkt: Hockenheim Süd, ca. 150 Meter von der Bahnlinie entfernt in 5 m Höhe (1-tes OG)

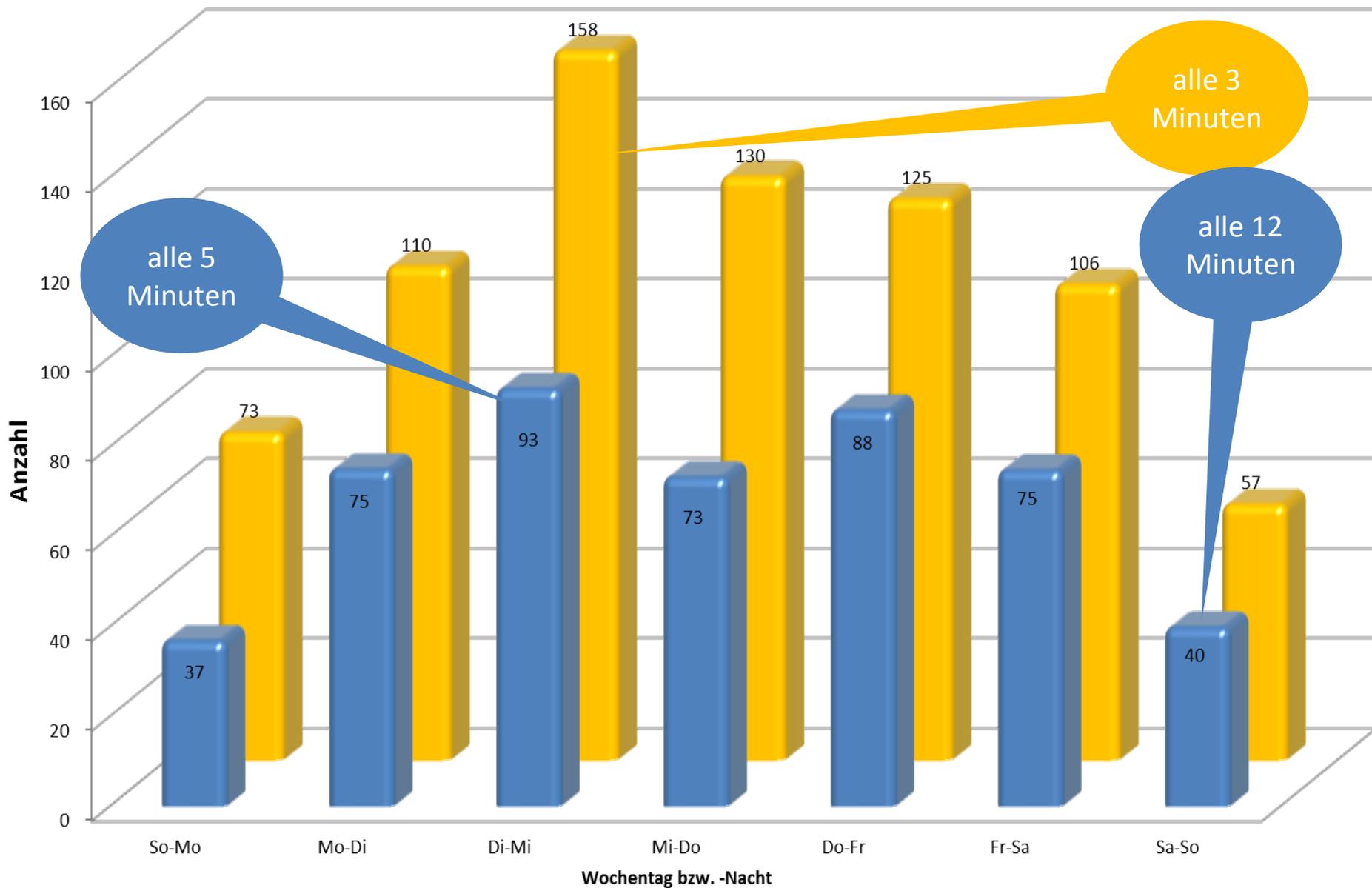
Wann, wo und wie wurde gemessen ?

- Messzeitraum: 7.12.2013 – 12.2.2014
- Messpunkt: Hockenheim Süd, ca. 150 Meter von der Bahnlinie entfernt in 5 m Höhe (1-tes OG)
- rund 850000 Einzelmessungen (alle 2 Sekunden)

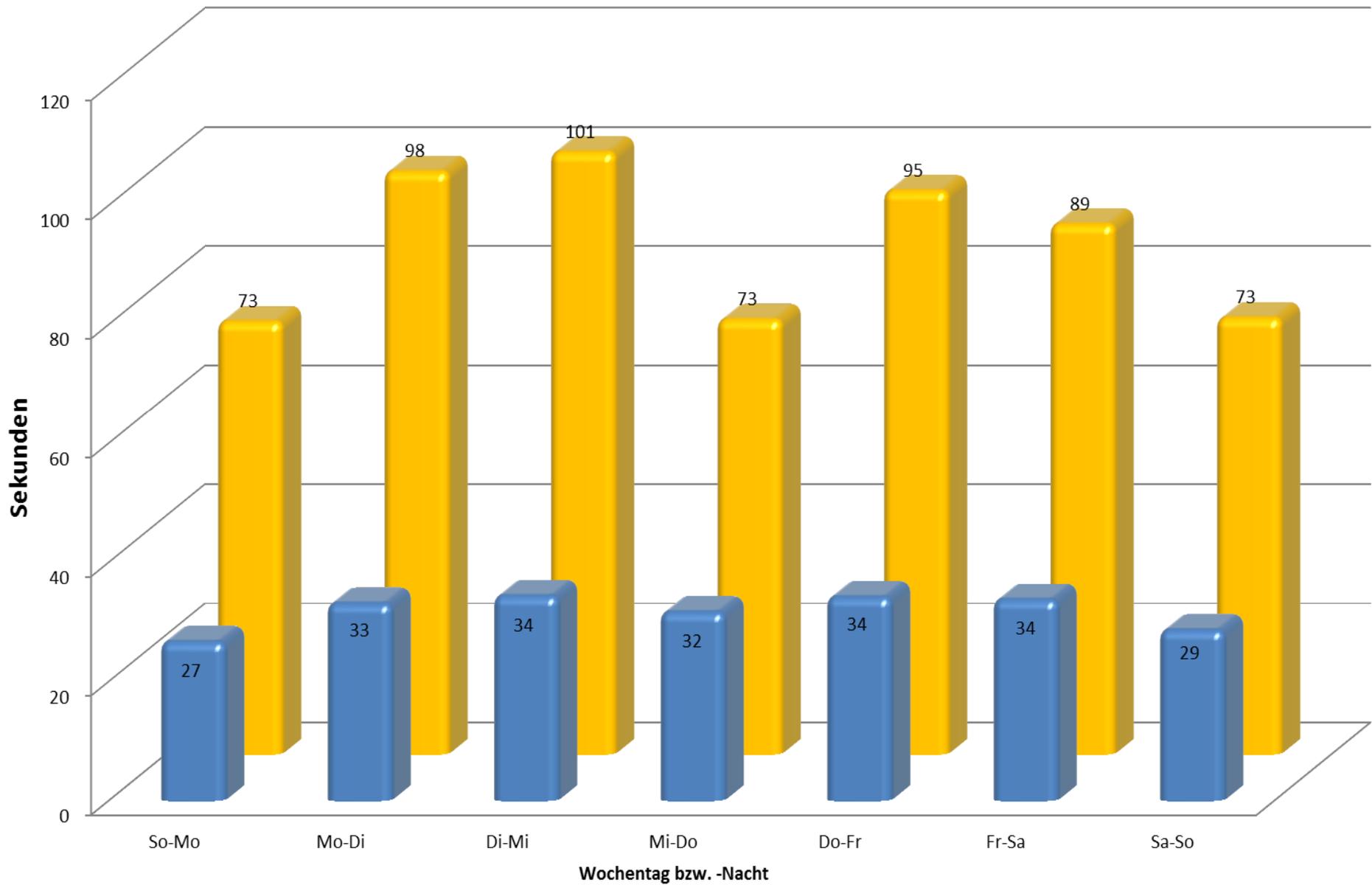
Wann, wo und wie wurde gemessen ?

- Messzeitraum: 7.12.2013 – 12.2.2014
- Messpunkt: Hockenheim Süd, ca. 150 Meter von der Bahnlinie entfernt in 5 m Höhe (1-tes OG)
- rund 850000 Einzelmessungen (alle 2 Sekunden)
- die Messwerte wurden über einen längeren Zeitraum (10 Wochen) erfasst und getrennt nach Wochentagen gemittelt. Es schlagen sich in den Ergebnissen deshalb nur Ereignisse nieder, die regelmäßig wiederkehren. Singuläre Lärmereignisse gehen in den Messreihen unter

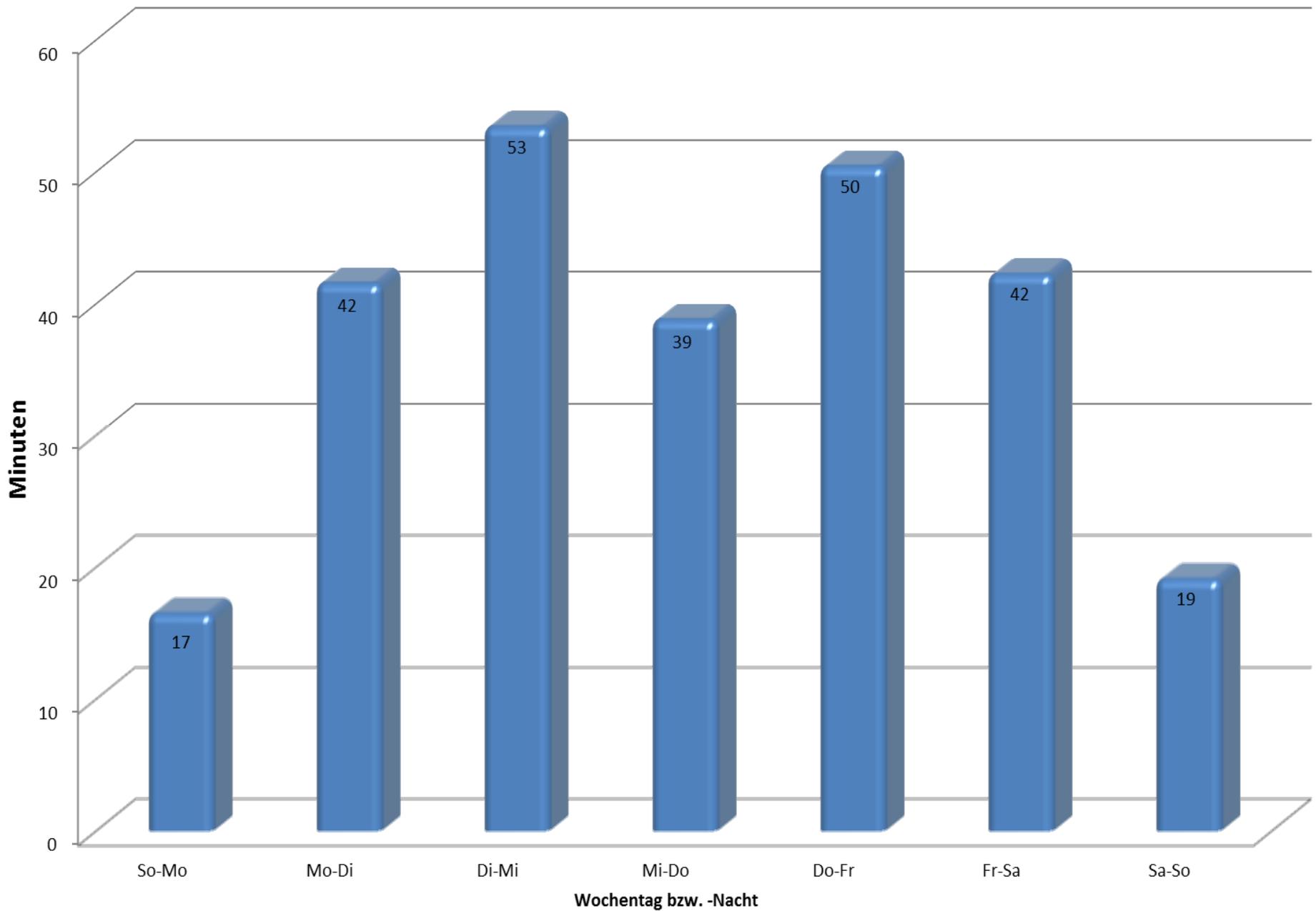
durchschnittliche und maximale Anzahl der Grenzwertüberschreitungen pro Nacht



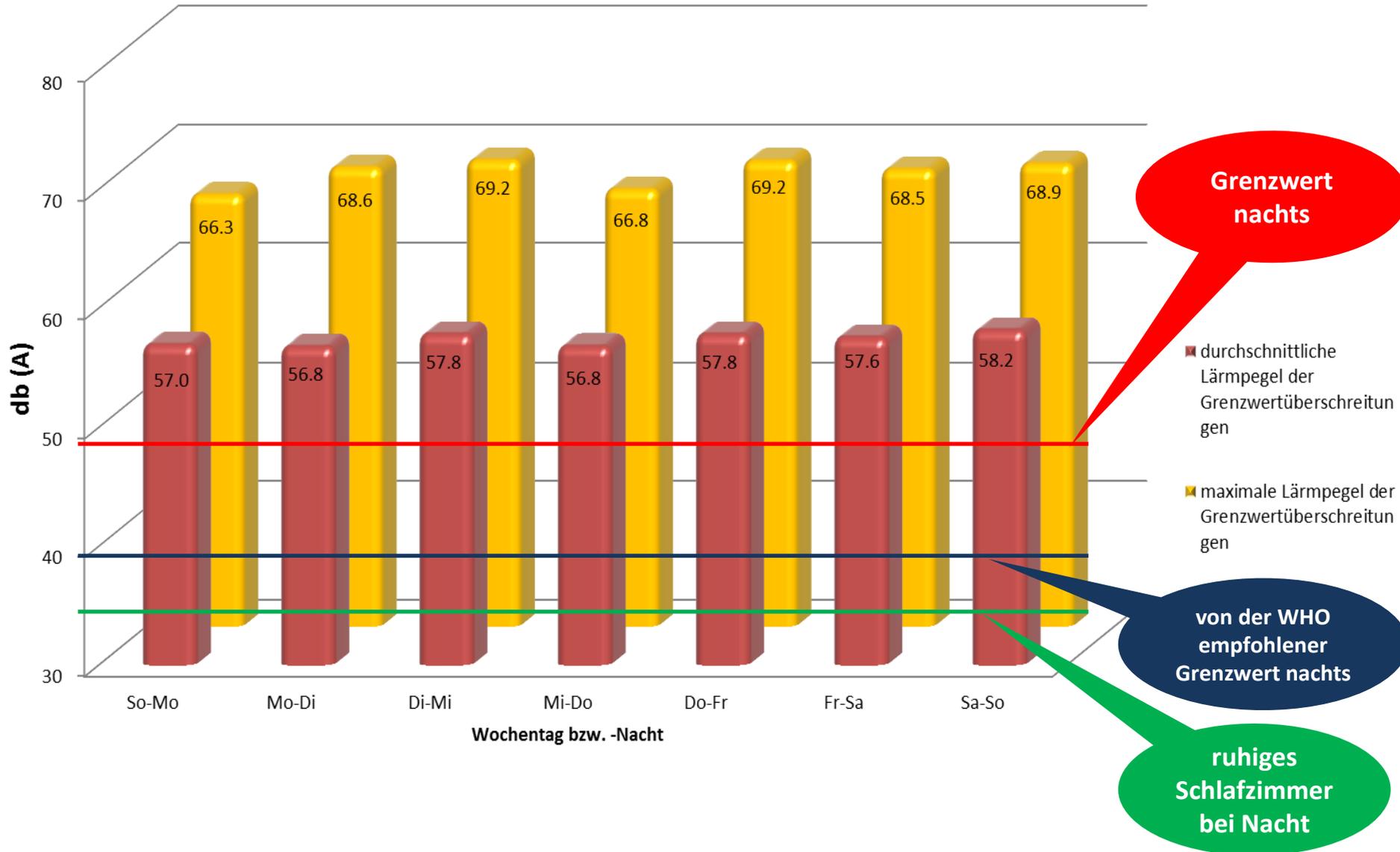
durchschnittliche und maximale Dauer der einzelnen Grenzwertüberschreitungen



durchschnittliche Gesamtdauer der Grenzwertüberschreitungen



durchschnittliche und maximale Lärmpegel der Grenzwertüberschreitungen



was besagen die Messwerte ?

- die gemessenen durchschnittlichen Lärmpegel bei Zugvorbeifahrten liegen regelmäßig um 9dB(A) über dem zulässigen Grenzwert für die Nacht (49 dB(A))

was besagen die Messwerte ?

- die gemessenen durchschnittlichen Lärmpegel bei Zugvorbeifahrten liegen regelmäßig um 9dB(A) über dem zulässigen Grenzwert für die Nacht (49 dB(A))
- die Maximalpegel liegen nochmals deutlich höher bei fast 70 dB(A)

was besagen die Messwerte ?

- die gemessenen durchschnittlichen Lärmpegel bei Zugvorbeifahrten liegen regelmäßig um 9dB(A) über dem zulässigen Grenzwert für die Nacht (49 dB(A))
- die Maximalpegel liegen nochmals deutlich höher bei fast 70 dB(A)
- durch die kurzen Zeitabstände zwischen den Zugfahrten ist ein gesunder Tiefschlaf bei geöffneten Fenstern nicht mehr möglich

was besagen die Messwerte ?

- die gemessenen durchschnittlichen Lärmpegel bei Zugvorbeifahrten liegen regelmäßig um 9dB(A) über dem zulässigen Grenzwert für die Nacht (49 dB(A))
- die Maximalpegel liegen nochmals deutlich höher bei fast 70 dB(A)
- durch die kurzen Zeitabstände zwischen den Zugfahrten ist ein gesunder Tiefschlaf bei geöffneten Fenstern nicht mehr möglich
- es ist inzwischen allgemein anerkannt, dass Schlafstörungen auf Dauer zu schweren gesundheitlichen Schäden (z.B. Bluthochdruck, Herz-Kreislaufkrankungen etc.) führen und dadurch die Lebenserwartung der Betroffenen deutlich senken können

was besagen die Messwerte ?

- die gemessenen durchschnittlichen Lärmpegel bei Zugvorbeifahrten liegen regelmäßig um 9dB(A) über dem zulässigen Grenzwert für die Nacht (49 dB(A))
- die Maximalpegel liegen nochmals deutlich höher bei fast 70 dB(A)
- durch die kurzen Zeitabstände zwischen den Zugfahrten ist ein gesunder Tiefschlaf bei geöffneten Fenstern nicht mehr möglich
- es ist inzwischen allgemein anerkannt, dass Schlafstörungen auf Dauer zu schweren gesundheitlichen Schäden (z.B. Bluthochdruck, Herz-Kreislaufkrankungen etc.) führen und dadurch die Lebenserwartung der Betroffenen deutlich senken können
- wer regelmäßigen nächtlichen Lärm in dem dargestellten Umfang verursacht oder durch Untätigkeit in Kauf nimmt, setzt die betroffenen Anwohner einer schleichenden Körperverletzung aus