

Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Stadtentwicklungsausschuss	08.06.2009	
Verkehrsausschuss	16.06.2009	
Ausschuss Umwelt, Gesundheit und Grün	18.06.2009	
Ausschuss für Anregungen und Beschwerden	29.06.2009	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Lärmmessungen in der Eifelstraße

Gemäß Beschluss des Ausschusses für Anregungen und Bedenken in der 35. Sitzung am 09.02.2009 zu TOP 3.3 (Eingabe für die Durchführung von Lärmmessungen - verursacht durch den Neubau und Betrieb der Linie 12 der KVB - in der Eifelstraße 42 - 44 in Köln) wurde in der Zeit vom 13.03.09 bis 16.03.09 durch 57 eine Lärmmessung durchgeführt.

Der Messort befand sich in der Wohnung des Beschwerdeführers in einer Entfernung von ca. 8 m von der Haltestelle der KVB und 2,50 m vom Fahrbahnrand der Eifelstraße.

Die Ergebnisse sind in der beigefügten Tabelle dargestellt.

Es ist vorab festzustellen, dass es sich bei dieser Messung um eine Momentaufnahme handelt. Die Ergebnisse können daher kein Gutachten ersetzen und sind demnach in keinem Fall justiziabel.

Ermittelt wurde beim Mittelungspegel der gesamte Verkehrslärm, also die Lärmbelastung aus Schienenverkehr und Straßenverkehr.

Randbedingungen

Die Messung wurde entsprechend aufbereitet und über das Softwareprogramm „Noisy“ ausgewertet.

Während der Messung wurden verschiedene Zustandsparameter vorgegeben (Fenster offen, Fenster geschlossen, Fenster offen bei heruntergelassenem Rollladen), um die Belastungssituation

so realistisch wie möglich abbilden zu können.

Es wurde vorausgesetzt, dass die Messung die Gesamtsituation des Verkehrslärms in

diesem Bereich die reale Geräuschbelastung darstellt und seriös ausgeschlossen werden kann, dass zu anderen Messzeiten erhebliche Abweichungen festgestellt werden. Dies gilt ausschließlich für die Ermittlung des Mittelungspegels.

I. Messergebnisse

(Ein Messabschlag von 3 dB wurde nicht vorgenommen)

Die Messergebnisse ergaben folgendes Ergebnis:

Der L_{eq} (Mittelungspegel über die jeweils angegebene Messdauer) ergab an Maximalbelastung in der genannten Wohnung

a. bei offenem Fenster nachts	67,3 dB(A) tags	44,0 dB(A)
b. bei geschlossenem Fenster	40,4 dB(A) tags	
c. bei offenem Fenster, Rollläden unten nachts	59,4 dB(A) tags	57,5 dB(A)

Der L_{Max} (kurzfristige Geräuschspitze) ergab an Maximalbelastung in der genannten Wohnung

(Diese sind eindeutig dem Schienenverkehrslärm zuzuordnen)

d. bei offenem Fenster nachts	84,7 dB(A) tags	65,0 dB(A)
e. bei geschlossenem Fenster	67,7 dB(A) tags	
f. bei offenem Fenster, Rollläden unten nachts	82,0 dB(A) tags	77,4 dB(A)

II. Bewertung im Rahmen der Lärmvorsorge/Lärmsanierung

A. Lärmvorsorge

Der o. a. Schienenabschnitt ist in der Vergangenheit neu verlegt worden. Baurecht für diese Maßnahmen im Rahmen eines Neubaus oder einer wesentlichen baulichen Änderung werden hierbei geschaffen im Rahmen eines Planfeststellungs-/ Plangenehmigungsverfahrens durch einen Planfeststellungsbeschluss/Plangenehmigungsbescheid. Bei diesen Verwaltungsverfahren ist es zwingend vorgeschrieben, die zu erwartenden Geräuschbelastungen (allerdings ausschließlich durch den Schienenverkehr) nach der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) als normierende gesetzliche Grundlage zu bewerten und die hier vorgegebenen Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Im anderen Falle wären Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Die Ermittlung der Immissionsbelastung erfolgt hierbei allerdings zwingend durch eine EDV-gestützte akustische Ausbreitungsberechnung, nicht durch Messung.

Von dem ermittelten Berechnungsergebnis ist dann ein Schienenbonus von 5 dB(A) regelkonform zusätzlich abzuziehen.

Die 16 BImSchV definiert für ein Mischgebiet (MI) - um ein solches handelt es sich hier – folgende

Immissionsgrenzwerte als Mittelungspegel über gesamten Zeitraum:

Tageszeitraum 06:00 – 22:00 Uhr	64 dB(A)
Nachtzeitraum 22:00 – 06:00 Uhr	54 dB(A)

Kurzfristige Geräuschspitzen sind nicht Beurteilungskriterium der 16.BImSchV und dürfen zur Bewertung der zukünftigen Lärmsituation nicht herangezogen werden. Auch wenn die vorliegende Stichprobenmessung und das beschriebene Berechnungsverfahren nach der 16.BImSchV methodisch nicht verglichen werden können, kann vor dem Hintergrund, dass bei der hier vorliegenden Verkehrslärmmessung der Schienen- und Straßenverkehrslärm in der Summe ermittelt wurde und unter Berücksichtigung eines Messabschlages gem. TA Lärm von 3 dB(A) seriös davon ausgegangen werden, dass die o. a. Immissionsgrenzwerte im Rahmen des zitierten Genehmigungsverfahrens durch Schienenverkehrslärm allein nicht erreicht werden.

Insofern ergeben sich zu diesem Punkt von hier aus keinerlei Aspekte für eine eventuelle Beanstandung.

B. Lärmsanierung

Wie im vorliegenden Fall auch, ist im Regelfall nicht der Mittelungspegel, sondern die kurzfristige Geräuschspitze Anlass einer Belastung bzw. Belästigung. Im vorliegenden Fall lag die kurzfristige Geräuschspitze bei geöffnetem Fenster zur Nachtzeit bei 84,7 dB(A) und bei 82,0 dB(A) bei geöffnetem Fenster und heruntergelassenem Rollladen. Inwieweit diese Werte charakteristisch sind bzw. inwieweit diese sich bei weiteren Messungen stabilisieren könnten, kann von hier aus nicht beurteilt werden. Ebenso können Gründe für die Größenordnung dieser Geräuschspitzen von hier aus im Detail nicht genannt werden. Im Rahmen des Betriebes auf Schienenstrecken existiert kein nationales Regelwerk, das Lärm-minderungsansprüche eines Betroffenen wegen zu hoher Lärmbelastung - auch nicht bedingt durch kurzfristige Geräuschspitzen - gesetzlich ableiten ließe. Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung - um eine solche würde es sich hierbei handeln - könnten allein auf freiwilliger Basis erfolgen. Einen gesetzlichen Anspruch hierauf hat ein Beschwerdeführer nach aktueller nationaler Rechtslage nicht.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Wohnung des Beschwerdeführers sowie der Errichtung einer neuen Haltestelle unmittelbar davor ist nachvollziehbar, dass Geräuschspitzen in der genannten Größenordnung - insbesondere bei geöffnetem Fenster - als Belastung empfunden werden können.

Als Minderungsmaßnahme neben anderen - hierzu ist der Betreiber, wie erwähnt, gesetzlich allerdings nicht verpflichtet - zur erheblichen Senkung der Belastung durch Verkehrslärm in der Wohnung wäre daher der Einbau von entsprechenden Lärmschutzfenstern - sofern nicht schon vorhanden - in Kombination mit einer Zwangsbelüftung denkbar, die auch bei geschlossenen Fenstern einen entsprechenden Frischluftaustausch gewährleisten würde.