



Beschlussvorlage

Amt: Umweltamt
Vorl.Nr.: V/2017/1075
Datum: 08.06.2017

TOP: _____
Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	28.06.2017	öffentlich

Tagesordnung

Einrichtung einer Lärmmessstelle für Bahnlärm an der Siegtalstrecke
Antrag der CDU Fraktion vom 24.10.2016

Beschlussvorschlag

Auf die feste Einrichtung einer kommunalen Lärmmessstelle für Bahnlärm wird bis auf weiteres verzichtet.

Begründung

In der Sitzung des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz am 07.11.2016 wurde vereinbart, die Einrichtung einer kommunalen Lärmmessstelle für Bahnlärm zu prüfen. Das Ergebnis ist im Folgenden kurz dargestellt:

1. Funktionsweise einer Messstelle

Für eine Messstelle zur Erfassung von Schienenlärm wird ein ortsfestes Außenmikrofon an der Strecke installiert, das mit einer Recheneinheit verbunden ist. Neben dem Lärm werden i.d.R. weitere Parameter wie Zuglänge und Zuggeschwindigkeit ermittelt. Die Dienstleister bieten auch die Speicherung, Weiterleitung, Aufbereitung und Darstellung der Daten auf Internetservern an, die zeitnah eingesehen werden können.

2. Verwertbarkeit der Ergebnisse

Eine solche Anlage würde Monat für Monat Messergebnisse vom erfassten Lärmereignissen liefern, zunächst in unsortierten Messreihen, die sich durch eine entsprechende Analyse auswerten lassen (Durchschnitt, extrem laute Ereignisse, Zugdichte, Trends etc.). Eine weitergehende Auswertung könnte den Lärmereignissen konkrete Züge zuordnen, was aber die Mitwirkung der Deutschen Bahn voraussetzt.

Konkrete Grenzwerte, Lärmpegel oder sonstige lärmbasierte Nutzungsbeschränkungen, wie sie bei Bau- und Betriebsgenehmigungen festgesetzt werden, liegen beim Bahnlärm nicht vor. Das heißt Verstöße oder Überschreitungen können schon in Ermangelung an verbindlichen Normwerten nicht konstatiert werden.

Das Verfahren liefert Messwerte zurückliegender Lärmereignisse. Sowohl in der räumlichen Planung, als auch in der allgemeinen Konfliktdarstellung haben **gemessene** Lärmereignisse wenig Bedeutung, da sie nur Einzelereignisse repräsentieren, die zudem von den Rahmenbedingungen (Wetter, Umgebungslärm) abhängig sind. Aussagekräftiger sind **gerechnete** Lärmkulissen, wie sie auch in der Fluglärmrechnung und in der Bauleitplanung zugrunde gelegt werden, da sie wiederholbare, in objektiv überprüfbaren Modellen ermittelte Zustände beschreiben. Auch die beim Straßenlärm häufig anzutreffenden Verkehrszählungen dienen in der Regel nur als Rohdateneingangswert für model hinterlegte Lärmrechnungen. Zählungen dieser Art erübrigen sich im Bereich des Schienenlärms allerdings, weil die Nutzung der Bahnlinie durch den abgrenzbaren Nutzerkreis seitens der DB genau bestimmbar ist.

3. Kosten

Die Kosten (incl. MwSt.) sind lt. Angebot eines einschlägigen Anbieters wie folgt zu beziffern:

Anschaffung der Anlage (Mikrofoneinheit, Radarsensoren, Gehäuse)	17.026 Euro
zzgl. Montage	3.804 Euro
Summe	20.830 Euro
Auswertung (Monatsberichte)	5.474 Euro / 24 Monate

(Angebot der GfS Devolps Solution v. 11.11.2016)

4. Erfahrungen / Referenzen

Die Stadt Königswinter, die auf der Rheinschiene mit einem wesentlich größeren Schienenlärmkonflikt konfrontiert ist, hat nach Prüfung von einer kommunalen Lärmmessstelle abgesehen.

Betrieben wird dagegen eine Messstelle von Stadt Hamminkeln (Kreis Wesel, Niederrhein). Auf Anfrage teilte der zuständige Mitarbeiter folgende Erfahrung mit:

Guten Morgen vom Niederrhein

Ja, so eine Messstation ist bei uns in Betrieb.

Gemessen wird seit dem 01.10.2010. Sie wird von mehreren Streckenanrainerkommunen finanziert.

Aufstellung, erstmalige Inbetriebnahme und Betrieb im ersten Jahr haben mit rund 33.000 € zu Buche geschlagen. Kostenpunkt für den Betrieb der Folgejahre: ca. 21.500 € pro Jahr. Betrieben wird sie vom TÜV-Nord in Essen. Die Messstelle erfasst alle relevanten Daten und zeichnet zusätzlich die jeweilige Zugvorbeifahrt als Video auf.

Wir bekommen daher jedes Jahr eine große Festplatte mit einer riesigen Datenmenge. Dieser Datenmenge hat sich Prof. Windelberg aus Hannover angenommen und diverse Auswertungen vorgenommen. Darüber hinaus erhalten wir jeden Morgen eine E-Mail mit den errechneten Messwerten des Vortages. Ausgewiesen ist der Mittelungspegel als Tag- und der Nachtwert. Diese Werte füge ich per Hand in eine Excel-Tabelle ein (habe

ich in der Anlage beigefügt). Mit einer entsprechenden grafischen Darstellung erhalte ich einen Überblick über die Entwicklung der Lärmbelastung an der Strecke.

Die Messstelle wurde insbesondere eingerichtet, um Informationen über die tatsächliche Entwicklung des Verkehrsgeschehens und damit der Lärmbelastung zu erhalten.

(...)

Fazit:

Der Betrieb mit den anfallenden Kosten wird bei den Anrainerkommunen durchaus auch kritisch gesehen. Es sind riesige Datenmengen entstanden, die wenig genutzt werden und auch nur mit hohem zusätzlichem Aufwand genutzt werden können. Bei Diskussionen bzw. Verhandlungen mit der Bahn bzgl. der Dimensionierung von Lärmschutzanlagen im Rahmen der Planfeststellung haben sie jedenfalls keine wesentliche Rolle gespielt.

(Email v. 25.01.2017)

5. Betreuungskapazitäten

In der Stadtverwaltung bestehen derzeit keine Kapazitäten für eine Messstellenbetreuung für Bahnlärm (Auswertung, Aufbereitung, Ablage etc.), zumal schon die kritische Analyse des Fluglärms nur mit tatkräftiger Unterstützung der örtlichen Lärmschutzgemeinschaft zu bewerkstelligen ist. Auf Anfrage teilte diese mit, aus Kapazitätsgründen ein weiteres Engagement im Bereich Schienenlärm nicht leisten zu können.

Die dargestellten Gesichtspunkte sprechen dafür, keine eigene, kommunale Lärmmessstelle für Bahnlärm einzurichten.

Hennef (Sieg), den 13.06.2017

Michael Walter
Erster Beigeordneter