

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Ausschuss Schule und Weiterbildung	18.01.2016
Betriebsausschuss Gebäudewirtschaft	25.01.2016
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	01.02.2016

Lärm- und Immissionsschutz an der Grundschule Ottostraße 76, 50823 Köln-Ehrenfeld

In der Sitzung des Ausschusses für Schule und Weiterbildung am 27.04.2015 wurde folgender Beschluss zu TOP AN/0718/2015 – Lärm- und Immissionsschutz an der Grundschule Ottostraße gefasst:

1. Die Verwaltung wird aufgefordert, die Lücke in der Mauer des Geländes am Tunnelmund durch eine feste Anlage zu schließen und mit einer Hecke zu begrünen.

Mitteilung der Verwaltung:

Der Lückenschluss zwischen der Tunnelüberfahrt Wöhlerstraße und der Mauer des Schulgeländes wird in Form einer L-Winkelwand aus Betonfertigteilen in Höhe der bestehenden Wand realisiert werden. Die Fertigstellung dieser Wand soll im Frühjahr 2016 erfolgen.

Um Missverständnisse bei der Deutung des Begriffs „feste Anlage“ zu vermeiden, wird darauf hingewiesen, dass eine Minderung von Lärm und Luftschadstoffen grundsätzlich nur durch eine massive Mauer, nicht jedoch durch eine begrünte Zaunanlage erreicht werden kann.

2. Die Verwaltung wird gebeten, in einem angemessenen Zeitpunkt (etwa in einem Jahr) nach Schließung der Lücke und Begrünung durch eine Hecke über den gesamten Bereich an drei Messpunkten, die mit der Schule vereinbart werden sollen und zu drei Zeitpunkten (morgens, mittags und nachmittags) neue Lärm- und Feinstaubmessungen durchzuführen.

Mitteilung der Verwaltung:

Hierzu wird auf die Mitteilung 2576/2014 zur Sitzung des Ausschusses für Schule und Weiterbildung vom 15.09.2014 bzw. 24.11.2014 verwiesen, der als Anlage das Lärmgutachten 1635-14 der SCHWINN Ingenieure vom 21.05.2014 beigefügt war.

Eine Betrachtung der erbetenen neuen Lärm- und Feinstaubmessungen durch das Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz kam zu folgendem Ergebnis:

Lärm:

Die Regelwerke zum Lärmschutz an Straßen sehen eine Berechnung und keine Messung vor. Insofern ist die Durchführung einer Messung nicht angezeigt. Im Übrigen gibt es für Teilzeiten - hier den Morgen, den Mittag und den Nachmittag - keine Grenz-, Richt-, Schwellen- oder Orientierungswerte, mit denen die Ergebnisse dann verglichen werden könnten. Insofern ist eine Betrachtung von Teilzeiten nicht zielführend. Da im Lärmgutachten 1635-14 der SCHWINN Ingenieure vom 21.05.2014 der Zustand mit und ohne Verlängerung der Mauer sowie der Zustand bei einer

verlängerten und um 2 m erhöhten Mauer untersucht wurde, besteht für diese Untersuchung aus lärmfachlicher Sicht keine Notwendigkeit.

Luftschadstoffe:

Die in der maßgeblichen Rechtsnorm zur Beurteilung der Luftqualität (39. Bundesimmissionschutzverordnung) festgelegten Immissionsgrenzwerte für die einzelnen Luftschadstoffe beziehen sich jeweils auf ein Kalenderjahr. Insofern ist ein Messwert an verschiedenen Zeitpunkten eines Tages zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung ebenfalls nicht zielführend. Die im Auftrag der Gebäudewirtschaft erstellte Luftschadstoffberechnung hat bereits die zur Diskussion stehenden Varianten untersucht. Es liegen daher Erkenntnisse zu den Auswirkungen der Verlängerung der Mauer bis zur Tunnelöffnung, der Erhöhung der vorhandenen Mauer um 2 m und einer Temporeduzierung vor. Diese Berechnungen wurden mit einem anerkannten Simulationsprogramm mit einer kleinräumigen Ausdehnung durchgeführt, so dass die Ergebnisse auch von den übergeordneten Behörden akzeptiert und mit Messungen gleichgesetzt werden. Sollte dennoch an der Forderung nach Feinstaubmessungen festgehalten werden, muss ein Betrag von ca. 30.000 Euro für die Einrichtung einer Messstation für die Dauer von einem Jahr veranschlagt werden. Diese Haushaltsmittel stehen weder beim Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz noch beim Amt für Schulentwicklung zur Verfügung.

3. Die Verwaltung möge im Blick auf die gewünschte Temporeduzierung auf der K 4 darstellen, welchen Einfluss eine Temporeduzierung auf die Lärm- und Schadstoffemissionen hat.Mitteilung der Verwaltung:**Lärm:**

Ergänzend zum o.g. Lärmschutzgutachten 1635-14 der SCHWINN Ingenieure wurde eine weitere Berechnung der vorhandenen Situation mit auf 50km/h reduzierter Geschwindigkeit auf dem Zubringer durchgeführt. Die entsprechende bauphysikalische Stellungnahme vom 09.07.2014 ist dieser Mitteilung als Anlage 1 (die farblich gehaltene Skalierung ist im Ratsinformationssystem einsehbar) beigelegt.

Luftschadstoffe:

Der Einfluss einer Temporeduzierung auf der K 4 wurde ergänzend zu der Luftschadstoff-prognose vom 24.03.2014 ebenfalls rechnerisch ermittelt. Durch eine Temporeduzierung ergeben sich mehr Abbrems- und Anfahrvorgänge, die mit zusätzlichen Emissionen verbunden sind, so dass diese Maßnahme eher zu einer Erhöhung der Luftschadstoffbelastung führen wird.

Gez. Dr. Klein