



Düsseldorf, 04.05.2016

Betr. Lärmschutzinitiativen enttäuscht vom fehlenden mehrheitlichen politischen Willen zur Reduzierung der akuten Bahn-, flug- und straßenlärmverursachten Gesundheitsrisiken

PRESS E M I T T E I L U N G

Lärmschutzinitiativen fühlen sich von der politischen Mehrheit in Berlin im Stich gelassen

Seit August 2013 sprachen die Mitgliederinitiativen vom Netzwerk Lärmschutz-Düsseldorf/NLD mit Verkehrspolitikern/Innen der im Bundestag vertretenen Fraktionen, sowie deren Landes- und Kommunalebene.

Zu den NLD-Fachfragen äußerten sich auch die Bundesverkehrsausschussmitglieder Thomas Jarzombek/CDU, Andreas Rimkus/SPD, Herbert Behrens/DIE LINKE und Oliver Krischa/BÜNDNIS90/ DIE GRÜNEN ihre persönliche Einschätzung, die mehrheitlichen Positionen ihrer Fraktionen auf der Bundes-, Landes- und Kommunalebene lagen zum Zeitpunkt der NLD-Gesprächsrunden teils unvollständig, teils gar nicht vor.

In wie weit sich die Parteien in Berlin für Nachbesserungen der behördlichen Lärmschutzbestimmungen einsetzen würden, gibt die Gesprächsauswertung mit den Vermerk "Mehrheit/keine Mehrheit" wieder.

⇒ **Es folgen die wichtigsten Ergebnisse und anschließend die bezugnehmenden Erläuterungen:**

- 1. Mehrheit : MÄNGELBEREINIGUNG DER LÄRMTECHNISCHEN BERECHNUNGEN
- 2. Keine Mehrheit: SENKUNG DER BEHÖRDLICHEN AUSLÖSEWERTE AUS LÄRMSCHUTZGRÜNDEN VON 70/60 AUF 65/55 dB(A) TAGS/NACHTS
- 3. Keine Mehrheit: GLEICHBEHANDLUNG DER LÄRMSCHUTZBESTIMMUNGEN FÜR BESTANDSSTRECKEN MIT DEN BESTIMMUNGEN FÜR NEUBAUSTRECKEN
- 4. Keine Mehrheit: NRW-MODELLVERSUCH MIT DER SECTION CONTROL

Eine Entscheidung wird erst nach Klärung möglicher offener Datenschutzfragen und nach Vorlage des Abschlussberichts über den SC-Modellversuch in Niedersachsen erwartet.

⇒ ERLÄUTERUNG

zu 1. Die folgenden, aus Umfanggründen stellvertretend genannten Mängel, verursachen eine unverhältnismäßige Benachteiligung aller verkehrslärmbetroffenen Bürgerinnen und Bürger, weil die u.a. in den Straßenverkehrslärmkarten veröffentlichten dB(A)-Werte über den gesetzlichen Anspruch auf behördliche oder bauliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen entscheiden - auch der nicht erfasste Lärm macht krank!

A. Die Eingabewerte für die bundesweit angewendeten lärmtechnischen Berechnungen sind unvollständig. Die dB(A)-Werte, die oberhalb der zugelassenen Fahrgeschwindigkeit auftreten, werden von den lärmtechnischen Berechnungen nicht berücksichtigt, was auch auf andere Lärmemissionsquellen zutrifft.

B. Ferner handelt es sich bei den in den Verkehrslärmkarten veröffentlichten dB(A)-Angaben lediglich um Durchschnittswerte.

Die extremen gesundheitsgefährdenden Belastungen, die beispielsweise in den Spitzenzeiten auftreten, oder die nächtlichen Schallereignisse, die die Menschen aus den Schlaf reißen, werden nicht aufgeführt.

C. Die Parameter, die der jeweiligen Lärmberechnung zugrunde gelegt wurden (Anzahl aller Verkehrsteilnehmer, LKW/PKW-Anteil, etc.) können den zugänglichen behördlichen Angaben nicht entnommen werden, so dass eine Überprüfung der veröffentlichten dB(A)-Werte nicht möglich ist.

zu 2. Die Auslösewerte für die kostenneutralen und gleichermaßen wertschöpfenden behördlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen (Geschwindigkeitsbegrenzung, etc.) liegen trotz der groben Lärmberechnungsunzulänglichkeiten bei 70/60, für die millionenschweren baulichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen bei 67/57 dB(A) tags/nachts.

A. Unangemessene Fahrgeschwindigkeiten erhöhen das Gesundheitsrisiko der Streckenanwohner und sind seit Jahren die häufigste Unfallursache mit und ohne Todesfolge.

B. In Düsseldorf werden an mehr als 320 bewohnten Stellen die ohnehin schon viel zu hohen Grenzwerte überschritten, Quelle: OVA/Ordnungs- u. Verkehrsausschuss.

C. Die vorne und hinten nicht ausreichenden Mittel für bauliche Lärmschutzmaßnahmen könnten gezielter an den Stellen eingesetzt werden, wo die Werte trotz Tempolimit immer noch größere Belastungen verursachen.

D. Wenn die Landesbehörden auf den Bundesstrassen mit Wohnumfeld bereits bei freilich immer noch gesundheitsgefährdenden 65/55 dB(A) tags/nachts mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung klagefest reagieren könnten und die Städte und Kommunen stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen gemäß §48 Abs. 2 OBG/NRW einrichten würden, müssten erheblich weniger Menschen unter den krankmachenden Folgen der Verlärmung leiden.

Düsseldorf ist laut:

Hier wohnen auf nur 10% der Stadtfläche sage und schreibe 50% der Düsseldorfer Gesamtbevölkerung.

E. **Das NLD erinnert an den 21.06.1990:** Seinerzeit wurden die dB(A)-Grenzwerte von 60/50 auf 70/60 tags/nachts aus Sorge vor einer Haushaltsüberforderung durch die baulichen Lärmschutzansprüche drastisch erhöht.

Ein Vierteljahrhundert später ist das Schreckgespenst des Finanzkollaps Geschichte: Dem Bund, Land, den

Kommunen und Städten entstehen keine zusätzlichen Kosten durch die Senkung der behördlichen Auslösewerte; vielmehr wird eine Win-win-Situation erzielt:

Reduzierung des lärmverursachten Gesundheitsrisikos, Verbesserung der Verkehrssicherheit auf und neben der Strecke, Entlastung der Kfz-, Rechtsschutz- und Krankenversicherungswirtschaft, Vermeidung der Zerstörungskräfte, deren Ausmaß bei höheren Geschwindigkeiten u.a. die zahlreichen Bröselbrücken über Gebühr belasten, der Etat für die baulichen Lärmschutzmaßnahmen wird nachhaltig entlastet, etc.

zu 3. A. Die Bahn erhält die Freigabe für neue Schienennetzteilstücke u.a. nur dann, wenn die Lärmschutzaufgaben erfüllt sind.

Im Gegensatz hierzu ist es der Bahn ohne Lärmschutzaufgaben gestattet, den Güterverkehr im Düsseldorfer Bestandschienennetz, gemäß der veröffentlichten Ankündigungen, zu verdoppeln.

B. Bei Straßenneubauten sollen die Lärmschutzaufgaben der Gebietstypen erfüllt werden, weshalb zum Schutz der Anwohner in Wohngebieten die dB(A)-Grenzwertebestimmungen für allgemeine und reine Wohngebiete zugrunde gelegt werden.

Diese Regelungen besitzen bei Bestandsstrecken hingegen keine Rechtswirksamkeit.

Im Düsseldorfer Straßennetz mit Wohnumfeld, werden die ohnehin zu hoch festgesetzten dB(A)-Grenzwerte an mehr als 320 Stellen überschritten, Quelle: OVA/Ordnungs- u. Verkehrsausschuss.

Dort sind die Anwohnerinnen, die Anwohner den überschrittenen und somit brisant gesundheitsgefährdenden dB(A)-Grenzwerten rund um die Uhr schutzlos ausgesetzt, Tendenz steigend.

zu 4. Niedersächsische Landesregierung kam zu dem Ergebnis, dass der gegenwärtige technische Stand der Streckenabschnittsüberwachungsanlagen nach den geltenden Recht einen Modellversuch zulässt.

Die bezugnehmende Pressemitteilung und die technischen Angaben, veröffentlichte das Niedersächsische Innenministerium unter:

http://www.landesverkehrswacht.de/fileadmin/downloads/Presse_LVW/LVW_Presseinformation_section-control.pdf

http://www.landesverkehrswacht.de/fileadmin/downloads/Presse_LVW/20140901_Handout_Abschnittskontrolle_Pilotprojekt_Niedersachsen.pdf