



---

## **Außerparlamentarischer Antrag an die im Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf vertretenen Fraktionen**

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf wird gebeten, die Stelle einer/eines hauptamtlichen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten (ELB) einzurichten.

Aufgaben der/des ELB sind insbesondere:

- Fachübergreifende Bündelung emissions- und lärmschutzrelevanter Aspekte, die in die Zuständigkeit des Bauausschusses, des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung, des Ordnungs- und Verkehrsausschusses sowie des Umweltausschusses fallen.
- Regelmäßige Berichtspflicht gegenüber der unter 1. genannten Fachausschüsse des Rates der Landeshauptstadt Düsseldorf.
- Durchführung eines Runden Tisches Lärm (min. 1 – 2 Mal pro Jahr) unter Beteiligung der Mitglieder der Kleinen Kommission Lärm sowie den Vertreterinnen und Vertreter der Düsseldorfer Lärmschutzinitiativen.
- Ansprechpartnerin/Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger in allen Fragen des Emissions- und Lärmschutzes.

Zusätzlich vertritt sie/er die berechtigten Belange des Emissions- und Lärmschutzes gegenüber den zuständigen Verwaltungsdienststellen und bringt sie in Planungen der Stadt bzw. in solche mit städtischer Beteiligung ein. Bei nicht städtischen Planungen, bei denen die Stadt ein Anhörungs- und/oder Mitspracherecht hat, wird die/der ELB als Vertreterin oder Vertreter der Stadt beratend hinzugezogen.

Darüber hinaus ist es ihre/seine Aufgabe, die von den Bürgerinnen und Bürger gemeldeten Lärm- und Emissionsbelastungen zu erfassen und zu bewerten. Ihr/ihm obliegt es, in Kooperation mit zu beteiligenden Fachdienststellen Strategien zur Reduzierung oder Vermeidung von Emissions- und Lärmquellen zu entwickeln.

Die/der hauptamtliche Emissions- und Lärmschutzbeauftragte hat Informationsrechte zu den ihrer/seine Arbeit betreffenden Verwaltungsvorgängen, die von den einzelnen Fachverwaltungen auf Anforderung unmittelbar und umfassend zu erfüllen sind.

Zu den weiteren Aufgaben der/des ELB gehören:

- Prüfung von Einwänden und Widersprüchen gegen Stellungnahmen und Entscheidungen der Verwaltung.
- Anweisungen zur Korrektur der Stellungnahmen/Entscheidungen bei Prüfungsergebnissen, die Verstöße gegen den Lärm- und Emissionsschutz zu Tage fördern bzw. unvollständige oder Mangel behaftete Aussagen enthalten.
- Erarbeitung eines interdisziplinären Qualifizierungskonzepts Lärm- und Emissionsschutz zur Reduzierung und Vermeidung fachspezifisch bedingter Rechtsunsicherheiten.
- Koordination und Vertretung der Interessen des Lärm- und Emissionsschutzes bei allen Planungs- und Baumaßnahmen einschl. der Erstellung von Masterplänen.
- Steuerung der Verwaltung bei der Umsetzung von Emissionsschutzmaßnahmen.
- Koordination bei der Beantragung von Zuschüssen von Dritten (Land, Bund, EU).
- Förderung der öffentlichen Meinungsbildung zum Thema „Wie viel Lärm verträgt die Stadt – wie viel Lärm muss ein Städter ertragen?“

## **Begründung**

### *1. Ein anerkanntes Problem für die Gesundheit*

Bei den Umweltbelastungen rangiert die Luftverschmutzung an erster, der Lärm an zweiter Stelle. Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) warnt aufgrund des Stands der Wissenschaft vor negativen Folgen des Lärms auf die menschliche Gesundheit (z. B. Schlafstörungen, Migräne, Bluthochdruck).

Lärmbedingte, bzw. geförderte Erkrankungen, verursachen Leid und sind wegen der mortalitäts- und morbiditätsbedingten Folgekosten ein volkswirtschaftliches Problem, da sie zu Ausfällen der Produktivität der Beschäftigten führen.

Diese Aussagen sind durch zahllose Studien und Untersuchungsreihen wissenschaftlich belegt.

### *2. Die Abgas- und Lärmbelastung nimmt für Mensch und Umwelt weiter zu.*

Der Grund hierfür liegt in der steigenden individuellen Mobilität sowie einer Zunahme der Gütertransporte. Zu den Emissionsquellen gehören Individuen genauso wie Unternehmen und staatliche Einrichtungen.

Die bisherigen Aktivitäten zu Eindämmung bzw. Reduzierung der Lärm- und Emissionsbelastung sind weder konsequent, noch hinreichend, noch effizient.

Einerseits basieren Belastungsmessungen und Grenzwerte auf Rechenmodellen, die eine statistische Vergleichbarkeit zum Ziel haben. De facto werden den belastungs- und

gesundheitsrelevanten Faktoren wie Lärmspitzen und subjektiver Lärmbelastung keine Rechnung getragen. Überdies sind schon die aktuell angewendeten dB(A)-Grenzwerte so hoch angesetzt, dass sie die Bevölkerung nach dem Stand der Wissenschaft nicht vor gesundheitlichen Risiken schützen.

Andererseits sind Lärmschutzaktivitäten bis heute überwiegend reaktiv und aufgrund der dynamischen Zunahme von Lärmquellen und Lärmengen fast durchweg nur temporär wirksam. Eine Projektion der Lärmentwicklung spielt bei der Maßnahmenplanung nur eine randständige Rolle und beruht außerdem in der Regel auf wissenschaftlich nicht fundierten Schätzungen oder gar Einschätzungen.

Schließlich basiert präventiver Lärmschutz bis heute überwiegend auf passiven Schutzmaßnahmen (mehrfach verglaste Fenster etc.). Das Ziel Lärmvermeidung hat bislang nur punktuell Eingang in die politische Debatte gefunden.

Wo heute dennoch entsprechende Instrumente (z. B. Umweltzonenregelung, Geschwindigkeitsanordnungen) eingesetzt werden, kommt es häufig zu Umsetzungs-, Vollzugs- und Kontrolldefiziten. Dies führt auch in Düsseldorf zu Belastungen, die in vielen Fällen das gesundheitlich verträgliche, individuell ertragbare und sogar das gesetzlich erlaubte Niveau überschreiten.

Für das Beispiel Straßenverkehrslärm heißt das u. a., dass aktuell an mehr als 320 Stellen im Düsseldorfer Straßennetz die dB(A)-Grenzwerte überschritten werden! (Quelle: Ordnungs- und Verkehrsausschuss/OVA).

Die anhand der Straßenverkehrslärmkarten nachvollziehbare Entwicklung dokumentiert, dass die bisherigen Aktivitäten in Sachen Lärmschutz ihre Ziele nicht erreicht haben, sondern, im Gegenteil, die Lärmbelastung weiter zunimmt - selbst die oberhalb der geltenden Grenzwerte liegenden kritischen Belastungen, steigen an vielen Stellen weiter an.

Des Weiteren ist das Gesundheitsrisiko für die Betroffenen noch größer, weil die dB(A)-Angaben in den Straßenverkehrslärmkarten unterhalb des tatsächlichen Lärmpegels liegen: Verantwortlich hierfür sind die Eingabewerte für die Lärmberechnungssoftware, weil sie zahlreiche relevante Lärmquellen nicht berücksichtigen, wie z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen oder den Impulslärm/Schlaggeräusche, ausgelöst durch im Straßenbelag verlegten Gleisen oder anderen Straßenunebenheiten.

### *3. Defizite bei Fachwissen und organisatorischer Einbindung*

Die Erfassung, Messung/Berechnung und Bekämpfung von Lärm- und Emissionsbelastungen ist eine komplexe interdisziplinäre Aufgabe. Sie erfordert außer der guten Kenntnis zahlreicher Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf allen Ebenen, physikalische und physiologische Kenntnisse, Zugang zu aktuellen Erkenntnissen der Humanwissenschaften, neben anderen aber auch Grundwissen in architektonischen Fragen und natürlich ein Verständnis für ökonomische Entwicklungen und Notwendigkeiten.

Da es keinen Verwaltungsfachbereich „Lärm“ gibt, existiert in der Stadtverwaltung keine Stelle, die diese Kompetenzen und Fähigkeiten im Interesse der Bürgerinnen und Bürger vor gesundheitlich relevanten Lärmeinwirkungen bündelt. Dies führt dazu, dass die Verwaltung auf Anfragen und Anträge mit Stellungnahmen oder Beschlussvorlagen reagiert, die fachlich unvollständig und Mängel behaftet sind.

Eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung kann es sich jedoch nicht leisten, politische Positionen oder gar etatwirksame Beschlüsse auf Basis falscher oder unvollständiger Tatsachenbeschreibungen zu entwickeln.

Im Sinne eines bevölkerungsorientierten Lärmschutzes wäre es wünschenswert, wenn nicht sogar notwendig, dass die Lärmschutzbelange bei allen beratungs- und genehmigungspflichtigen Planungs- und Baumaßnahmen kompetent vertreten und geschützt werden.

Lärmschutz muss zu einer Querschnittsaufgabe werden, die von allen Verwaltungsbereichen zu beachten und konsequent umzusetzen ist. Dazu kann eine/ein fachlich qualifizierte ELB die Fachverwaltungen interdisziplinär beraten und begleiten.

Gez. Fleher Bürger-Interessengemeinschaft FB-I, [www.fb-i-web.de](http://www.fb-i-web.de)

Kooperationsgemeinschaft Staufreier-Südring SFS, [www.staufreier-suedring.de](http://www.staufreier-suedring.de)