

Juni/2009

LÄRM MACHT KRANK

Lärm setzt das vegetative Nervensystem in Alarmbereitschaft.

Im Fallbeispiel „Verkehrslärm der Fleher Autobahnbrücke“ wird das vegetative Nervensystem sogar rund um die Uhr gestresst.

Dauerlärm zeichnet also auch für Bluthochdruckerkrankungen verantwortlich.

In Deutschland sterben die meisten Menschen an den Folgen von Bluthochdruck (Herzinfarkt, Schlaganfall, etc.).

Nachträgliche Lärmschutzausstattungen werden aus Kostengründen von der zuständigen Politik in der Regel nicht genehmigt. Obwohl die Wissenschaft den Nachweis erbracht hat „LÄRM MACHT KRANK“, nimmt die handelnde Politik die massive Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung in Kauf.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Grenzwerte und Richtlinien kommen bei lärmverursachenden Neubauten, z.B. eine neue Autobahnbrücke, zur Anwendung. Lärmimmissionsüberschreitungen bei bereits in Betrieb genommenen Bauwerken, z.B. die Fleher Brücke, werden von der Politik nahezu ausnahmslos hingenommen.

Die betroffene Bevölkerung genießt keinen rechtlichen Schutz:

Lärmschutzmaßnahmen an bereits vorhandenen Bauwerken brauchen von den Zuständigkeiten nur dann vorgenommen werden, wenn die Haushaltslage hierfür Mittel erübrigen kann. - politisch gewollt sind keine Rechtsprechungen, die den betroffenen Bürgern, nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen zusagen. Präzedenzfälle mit ihren möglichen Folgen, so die agierende Politik, würden bundesweit die entsprechenden Haushalte überstrapazieren. In der Vergangenheit wurden die dB-Grenzwerte von der Politik sogar mehrfach angehoben, um berechtigten Lärmschutzforderungen den Rechtsanspruch zu entziehen – so auch geschehen in Sachen „Fleher Brücke“. - die Bezirksregierung lehnt bisher ein Brückentempolimit ab Begründung:

die Unfallrate auf der Fleher Brücke ist zu niedrig, um den Verkehrsteilnehmern eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit zuzumuten (Okt. 2005, Bezirksregierung gegenüber der FB-I). Daher wird die „freie Fahrt für freie Bürger“ gegenüber den Lärmschutzansprüchen bevorzugt.

Die Politik legt auch die dB-Ermittlungen fest:

Entgegen mehrheitlicher Annahmen werden in Deutschland Lärmberechnungen, und keine Lärm-messungen, mit vorgeschriebener Software durchgeführt. Für die betroffene Bevölkerung ist somit eine deutliche Benachteiligung vorprogrammiert, da viele Lärmquellen keine Berücksichtigung in der Lärm-berechnungssoftware finden, was nachstehend am Beispiel der Fleher Brücke verdeutlicht wird:

- **Tempoüberschreitungen:** auf der Fleher Brücke fahren ca. 4 von 5 Verkehrsteilnehmern zu schnell. Die Berechnungssoftware berücksichtigt grundsätzlich keine Tempoüberschreitungen, obwohl diese zusätzlichen Lärm verursachen.

- **Dehnungsfugenklacken:** obwohl pro 24 Std. mehr als 200.000-mal das Klacken beim Überrollen des Fahrbahnübergangs penetriert, wird diese Lärmquelle von der Berechnungssoftware nicht erfasst.

- **Sonderfall „Fleher Brücke“:** als einzige Rheinbrücke quert sie den Fluss schräg, so dass der Verkehrslärm Richtung Wohngebiete, und nicht Richtung Rheinverlauf abstrahlt. Auch diese Lärmpotenzierende Tatsache würde von einer Messung, jedoch nicht von der verwendeten Berechnungssoftware erfasst werden

- Das hochfrequente Kreischen der Halteseilbündel bei stark einfallenden Winden ignoriert die Berechnungssoftware ebenfalls

Diese Punkte, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, beweisen, dass im Lichte der lärm-bedingten Gesundheitsgefährdung so nicht weiter mit den betroffenen Menschen umgegangen werden darf. Lärmschutzinstallationen,

Tempolimit und Radaranlagenausstattungen zur Regulierung der Verkehrsdisziplin kosten nicht nur Geld, sondern verursachen auch Geldeinnahmen. Lärmbedingte Folgekosten über Generationen hinweg belasten andere Haushalte deutlich mehr, als eine bürger-, umwelt- und gesundheitszugewandte Politik!

Die zurzeit gültigen dB-Grenzwerte für das bewohnte Umfeld der Fleher Brücke belaufen sich tags auf 70, nachts auf 60 dB. Wenn nur einer dieser Werte überschritten ist, müssen lärmreduzierende Maßnahmen, wie z.B. ein kostenneutrales Tempolimit, zur Umsetzung gebracht werden.

Der „Landesbetrieb Straßenbau NRW“ und das „Umweltamt Düsseldorf“ berechnen den Brückenlärm mit der gleichen Software, kommen jedoch bei der Nachtlärberechnung zu unterschiedlichen Ergebnissen:

Umweltamt: tags 67,5, nachts 61,0 dB
Landesbetrieb tags 67,5, nachts 59,0 dB.

Trotz des bis heute immer noch nicht eingelösten politischen Lärmschutzversprechens, sowie die Verschleppung der hierfür vorgesehenen Gelder, findet die Benachteiligung der hier lebenden Bevölkerung ihren unerträglichen Fortgang:

Die Bezirksregierung äußerte der FB-I gegenüber, dass nur die Zahlen vom Landesbetrieb Straßenbau NRW als Bemessungsgrundlage akzeptiert werden. Der Landesverkehrsminister, Herr Oliver Wittke, lässt obendrein noch schriftlich ausrichten, dass die zugesagten Lärmschutzmaßnahmen an der Fleher Brücke längst realisiert wurden.

B-Plangebiet westl. Fleher Straße:

Dieses Areal wurde von der Stadtverwaltung als reines Wohngebiet mit den dB-Richtlinien tags 50, nachts 40 bis 35 dB, und als allgemeines Wohngebiet eingestuft, tags 55, nachts 45 bis 40 dB. Selbst die B-Plan-Vorentwurfslegende spricht von deutlichen Richtlinienüberschreitungen im Plangebiet, sodass kostenintensive Schallschutzmaßnahmen an den Häusern zur Auflage erhoben wurden. Diese leisten jedoch rein gar nichts beim Öffnen der Fenster, oder bei Terrassen- und Gartenaufenthalten.

Neben allen behördlichen und politischen Handlungen zur Verhinderung des dringend erforderlichen Brückenlärmschutzes wird übersehen, dass die Aufwendungen für passiven Lärmschutz, also auch für die bereits heute betroffene Häuser, größer sind, als die Aufwendungen für aktiven Lärmschutz an der Lärmquelle. Trotz mehrfach ergangenen schriftlichen Bitten an die BV03 und den demokratischen Ratsparteien entsprach keine Partei dem FB-I Wunsch, mit überparteilicher Beschlusslage Herrn Minister Wittke für die Situation in Flehe zu sensibilisieren.

Die FB-I würde sich sehr darüber freuen, wenn diese Haltung zeitnah überdacht würde.

Mit freundlichen Grüßen

FB-I-TEAM