Lärmschutz – Wie stehen die Kandidaten zur Bundestagswahl 2013 dazu ?

Antworten von Sylvia Pantel/CDU, Direktkandidatin in Düsseldorf-Süd

ANWOHNER SORGEN SICH UM IHRE GESUNDHEIT - LÄRM MACHT KRANK!

Die Düsseldorfer Bürgerinitiativen Wersten aktiv, Staufreier Südring und Fleher Bürger-Interessengemeinschaft, befragten in den Wahlkreisen Düsseldorf Nord und Süd die Bundestagswahl-DirektkandidatenInnen, deren Parteien im Bundestag vertreten sind oder noch einziehen wollen und die verkehrspolitischen Sprecher der großen Parteien im Bundestag, zum Thema "Verkehrslärmschutz an Straßen".

1. Unterstützen Sie als MdB die Forderung, Städte und Kommunen gesetzlich zu verpflichten, bei überschrittenen dB(A)-Grenzwerten auf innerörtlichen Straßen, zeitnahe Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, falls ja, welche?

Syvia Pantel:

Grundsätzlich sind die Kommunen für ihre Straßen verantwortlich und haben ihre Belange selbst zu entscheiden. Wird in einer Kommune festgestellt, dass die Immissionsgrenzwerte auf innerörtlichen Straßen erheblich überschritten werden, so soll auch heute schon darauf reagiert werden, damit die Grenzwerte nicht ins Leere laufen. Da sich die jeweilige Situation aber immer sehr unterschiedlich darstellt, ist es kaum möglich, allgemeingültige gesetzliche Regelungen hinsichtlich der konkreten Lärmschutzmaßnahmen vorzugeben. Es muss das Ziel jeder Kommune sein, die gesetzlichen Grenzwerte nicht zu überschreiten. Welche Mittel jeweils dazu angewendet werden, muss im Einzelfall entschieden werden. Die Straßenverkehrsbehörden können beispielsweise die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken, verbieten oder auch den Verkehr umleiten. Entscheidend hierfür ist, ob Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Die Grenze der Zumutbarkeit wird nicht durch einen bestimmten Schallpegel oder Abgaswert bestimmt. Gewürdigt werden die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger, mitsamt den möglichen Vorbelastungen sowie andererseits die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer. Hierbei können dann auch die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung zur Orientierung herangezogen werden.
Lärm ist ein sehr sensibles Thema, von dem eine Vielzahl von Menschen betroffen ist. Insbesondere Städte mit vielen Pendlern in wachsenden Regionen stellt die Zunahme der Verkehre vor immense Herausforderungen. Ich denke, dass dieses Thema weiter in den öffentlichen Fokus rücken wird. Schon heute widmen sich viele Forschungen diesem Bereich, um die Menschen besser vor den negativen Auswirkungen von Lärm zu schützen. Lärm kann krank machen, dessen muss man sich bewusst sein. Gerade die Einwohner von Großstädten leiden zum Teil erheblich unter Lärmeinflüssen. Die quantitative Entwicklung des Verkehrs, aber auch die räumliche Enge begünstigen diese Auswirkungen. Als Einwohner einer Großstadt kann man sicherlich nicht die Ruhe einer ländlichen

Region erwarten. Es muss aber sichergestellt sein, dass die Lärmbelastung zumutbar bleibt. Als Mitglied des Deutschen Bundestages werde ich mich dafür einsetzen, dass dieses Thema weiter mit der zu erwartenden Seriosität behandelt wird und wir verstärkt Geld in die Hand nehmen, um die negativen Auswirkungen einzudämmen, sei es durch Lärmschutzmaßnahmen oder aber auch durch Investitionen in die Forschung. In Düsseldorf wurde sichtbar, dass diese Investitionen sich lohnen. Der Düsseldorfer Flüsterasphalt ist bereits weit über die Region hinaus bekannt und beliebt. Überall wo er verlegt wird, erfahren die Anwohner eine erhebliche Lärmentlastung und gewinnen an Lebensqualität hinzu. Auch die Rheinbahn AG genießt bei ihren Forschungen Vorbildcharakter. Welche Lärmschutzmaßnahmen sinnvoll sind, muss im Einzelfall entschieden werden. Der Flüsterasphalt kann auf Straßen mit Geschwindigkeiten ab 50 km/h verlegt werden. In Wohngebietsstraßen bieten sich, abhängig von den verkehrlichen Verhältnissen, Seiteninseln oder Temporeduzierungen an. Auch ein Verbot von Schwerlastverkehr oder die Verlagerung der Verkehre kann sich als nützlich erweisen. Wichtig ist, den jeweils effektivsten Weg einzuschlagen, ohne die verkehrliche Infrastruktur zu gefährden. Das Anbringen von Schwellen bietet sich schon wegen der möglichen Befahrung durch Krankenwagen nicht an. Insgesamt lässt sich aber grundsätzlich feststellen, dass es entscheidend darauf ankommt, wie die Verkehrsplanung erfolgt. Natürlich sind die Rahmenvoraussetzungen in den Kommunen sehr unterschiedlich. Beengte räumliche Verhältnisse, starke Poendlerströme und ungünstige Straßenverläufe machen es den Verkehrsplanern nicht immer leicht. Schaffen es die Verkehrsplaner beispielsweise innerstädtisch einen reibungslosen Verkehrsfluss herzustellen, reduziert sich die Lärmbelastung erheblich. Der Ausbau des ÖPNV, des SPNV, des Baus von Entlastungsstraßen und der Radwege führen durch die Entlastung der Straßen zu einer Lärmreduzierung. Wie bei allen Maßnahmen im Bereich Verkehr, wird man immer Für- und Widersprecher finden. Auch dies stellt die Planer und uns als Politiker vor große Herausforderungen.

2. Unterstützen Sie als MdB die Forderung, dass die von der Wissenschaft als gesundheitsgefährdend bezeichneten zu hohen dB(A)-Grenzwerte für Wohngebietsstraßen, den niedrigeren, wenn auch nicht als bedenkenlos eingestuften dB(A)- Richtlinienwerte für Straßenneubauten in Wohngebiete anzugleichen?

Sylvia Pantel:

Die Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BlmSchV) bestimmen durch Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Schwelle der Zumutbarkeit von Verkehrslärm für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung werden aber auch heute schon hinsichtlich bestehender Straßen als Orientierungspunkte verwendet. Prüft die Straßenverkehrsbehörde die Beschränkung oder das Verbot der Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, werden die Grenzwerte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen.
Wichtig und mit Frage 2 impliziert ist, dass Anwohner bestehender und neu gebauter Wohngebietsstraßen in Lärmschutzbelangen gleich behandelt werden. Aus diesem Grund werde ich mich als MdB dafür einsetzen, dass auch die Lärmsanierung, d.h. der Lärmschutz an bestehenden Straßen weiter ausgebaut wird.

3. Unterstützen Sie als MdB die Fehlerbereinigung der Lärmberechnungsverfahren?

Erläuterung:
Für die Ermessensentscheidungen auf Lärmschutzansprüche, werden die dB(A)- Werte der Straßenverkehrslärmkarten zugrunde gelegt, die bundesweit mit einem nachweisbar mangelhaften Lärmberechnungsverfahren und nicht mit präzisen Lärmmessungen ermittelt werden.

Beispielsweise werden die Lärmemissionen, die oberhalb der erlaubten Geschwindigkeit von den zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmern verursacht werden, nicht einberechnet.

Syvia Pantel:

Seit Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die Bundesländer verpflichtet für alle Hauptverkehrsstraßen sowie für alle Städte mit über 100.000 Einwohnern Verkehrslärm karten zu erstellen. In Düsseldorf wird der Verkehrslärm vom Umweltamt errechnet und in einer Straßenverkehrslärmkarte dargestellt, die das gesamte Stadtgebiet umfasst. Die Lärmimmissionen des Straßenverkehrs werden dabei nach den geltenden Gesetzen berechnet. Der Beurteilungspegel, d.h. die Geräuschbelastung am Immissionsort wird durch ein gesetzlich vorgeschriebenes Berechnungsverfahren ermittelt. Der Berechnung wird einer Messung gegenüber ausdrücklich vorgezogen.
Bei der Bestimmung des Beurteilungspegels sind bei der Berechnung u.a. die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Steigung der Straße sowie die Beschaffenheit der Straßenoberfläche zu berücksichtigen. Im Gegensatz dazu lässt eine Messung nur eine Momentaufnahme zu. Das Ergebnis einer Lärmmessung hängt immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen ab (z.B. Witterung, Hintergrundgeräusche, Schwankungen der Verkehrsstärke) und ist demnach nicht geeignet, die durchschnittliche Lärmbelastung darzustellen. Im Übrigen liegen in fast allen Fällen die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter denen der Berechnung und werden somit eher den Anwohnerinteressen gerecht. Natürlich kann aber leider auch die Lärmberechnung nicht zu 100% die tatsächliche Lärmbelastung darstellen. Aus diesem Grund werde ich mich als MdB dafür einsetzen, die Berechnungsverfahren weiterzuentwickeln und insbesondere diesen Forschungsbereich zu stärken.

4. Unterstützen Sie als MdB die Forderung, dass die Bezirksregierungen und die Kreisordnungsbehörden bei überschrittenen dB(A)-Grenzwerten an Autobahnen gesetzlich verpflichtet werden, zeitnah Tempolimit plus stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen anzuordnen, falls keine Mittel für bauliche Lärmschutzmaßnahmen verfügbar sind?

Syvia Pantel:

Wenn die vorgeschriebenen dB(A)-Grenzwerte an Autobahnen erheblich überschritten werden, muss natürlich seitens der zuständigen Behörde reagiert werden. Wichtig für die Lösung eines Problems ist zunächst die Ermittlung seiner Ursache. Wenn also beispielsweise trotz ordnungsgemäßer Planung und Ausführung eine Grenzwertüberschreitung zu verzeichnen ist, die auf massive Tempoüberschreitungen zurückgeführt werden kann, so wird die Installation von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen geboten sein. Sind im Rahmen der Planung niedrigere Lärmpegel errechnet worden, so kann die Einführung von Tempolimits ein wesentlicher Schlüssel sein. Grundsätzlich ist es schwierig, allgemeingültige gesetzliche Vorgaben für Einzelfälle zu schaffen. Durch die Festlegung von Grenzwerten wurde in einem ersten Schritt bereits bestimmt, was den Menschen zugemutet werden kann. Wird dabei diese Grenze überschritten, müssen entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Diese können jedoch sehr vielseitig sein. Was an einer Stelle funktioniert, muss nicht auch die optimale Lösung für eine andere Stelle sein. Zudem kann eine gesetzliche Verpflichtung zur Einführung von Tempolimits und stationären Geschwindigkeitsüberwachungen - falls keine Mittel für bauliche Lärmschutzmaßnahmen verfügbar sind - nicht funktionieren. Ein solcher Passus bietet die Möglichkeit, sich auf das Vorhandensein geringer Finanzmittel zu berufen und durch kleinteilige Maßnahmen eine effektive Lärmminderung zu verhindern. Dies würde den Betroffenen sicher nicht zu Gute kommen.

5. Unterstützen Sie als MdB die Forderung nach mehr Bürgerbeteiligung bei Verkehrsentscheidungen vor Ort, falls ja, an welche konkreten Maßnahmen denken Sie?

Syvia Pantel:

Die Bürgerbeteiligung bei Verkehrsentscheidungen vor Ort wird durch die jeweilige Kommune und die im Stadtrat vertretenen Parteien sichergestellt. Alle wichtigen Entscheidungen, die die Menschen unmittelbar betreffen, werden in öffentlichen Sitzungen gefasst, an denen jedermann teilnehmen kann. Auch wenn die Entscheidung aufgrund des Umfangs der Maßnahme zum Teil vom Stadtrat oder dem Fachausschuss getroffen wird, werden die Bezirks Vertretungen vor Ort immer informiert und zur Stellungnahme aufgefordert. Im Übrigen werden die vor Ort betroffenen Personen im Rahmen öffentlicher Informationsveranstaltungen und Hauswurfsendungen über die Projekte informiert. Es ist ausdrücklich gewünscht, dass sich die Betroffenen zu den Projekten äußern und ihre Bedenken gegenüber den Entscheidungsträgern schildern. Eine Bürgerbeteiligung in dieser Form ist wichtig und muss unbedingt sichergestellt sein.
Dass die Menschen vor Ort an den Planungen beteiligt und vor der Entscheidung gehört werden, ist selbstverständlich. Eine parlamentarische Demokratie kann nur funktionieren, wenn die Betroffenen einbezogen werden und ihre Vertreter mit dem daraus gewonnenen Wissen eine sachgerechte Entscheidung treffen können. Natürlich muss aber auch die Bürgerbeteiligung bestimmte Voraussetzungen erfüllen, damit die Entscheidungen nicht von vornherein ad absurdum geführt werden. Zeitliche Grenzen und die Meinungsfindung im Interesse der Allgemeinheit sind dabei wichtige Kriterien. Gerade bei Verkehrsprojekten zeigt sich regelmäßig, dass die Maßnahmen in den meisten Fällen nicht alle Menschen zufriedenstellen. Der Ausbau einer Straße, einer ÖPNV- oder SPNV-Verbindung oder ein Radweg, der die Straße verengt, sind des einen Freud und des anderen Leid. Wir Politiker tragen hier eine große Verantwortung, da wir im Interesse aller urteilen müssen, ohne den Einzelnen zu sehr zu beeinträchtigen. Diese Entscheidungen sind nicht einfach oder leichtfertig zu treffen, weshalb eine ausgewogene Bürgerbeteiligung zwingende Voraussetzung für das Gelingen eines guten Verkehrsprojektes ist.