

Renette, Sabine

Von: Gerd Sack <gerd.sack.ava@gmail.com>
Gesendet: Freitag, 24. Mai 2019 18:27
An: Renette, Sabine
Cc: Hoffmans, Dieter; Onkelbach, Georg; lukas@lusches.de; fmregel@t-online.de
Betreff: Nachtrag zur Sitzung am 07.5.2019

Sehr geehrte Frau Renette,
wie angekündigt, meine im Umweltausschuss vorgetragenen Argumente zum Lärmaktionsplan 3. Runde.

Die Darstellungen teilen sich auf in Allgemeinen Teil des LAP und Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase.

Teil 1

Ich habe darauf aufmerksam gemacht, dass die Ziele der Richtlinie folgende sind.

„Ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu verhindern.“

Das Thema Belästigungen wurde überhaupt nicht bearbeitet bzw. berücksichtigt.

Weiterhin wies ich darauf hin, dass der LAP gemäß § 47 d Abs. 2 BImSchG u. a. folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen muss:

„Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete.“

Bei der Tabelle 3.1. fehlt die Quellenangabe.

Gleiche Seite (8) „Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007“, ist nicht vollständig, weil auch und insbesondere aufgrund der StVO ebenfalls schnelle lärmschutzwirkende Maßnahmen von der Verwaltung relativ problemlos umgesetzt werden können.

Auf Seite 9 LAP sind Hinweise / Empfehlungen vom Umweltbundesamt zitiert, die auf alten Veröffentlichungen basieren.

Allein im Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes (UBA 2017) wird vorgeschlagen, die Schwellenwerte der Tagesschutzzone 1 auf einen Mittelungspegel von 50 dB(A) und für die Nachtschutzzone auf 40 dB(A) abzusenken. Die in der Tabelle 4.1 angegebenen Empfehlungen sind aus den Jahren 2005 / 2007.

Auch der Hinweis auf „kurzfristig“ ist bezogen auf den Zeitrahmen von 2008 LAP bis 2018 LAP 3. Runde ein Hohn.

Auch die Aussage der Verwaltung in Bezug auf die festgesetzten Grenzwerte ist anmaßend.

Zitat: „Die Stadt Korschenbroich als zuständige Behörde zur Aufstellung des Lärmaktionsplans hat sich entschieden, das Wertepaar 65/55 dB(A) für den Ganztags- und Nachtwert anzuwenden.“

Daraufhin erwiderte ich: „Nicht die Verwaltung entscheidet über die Maßnahmen im LAP sondern die Vertretungskörperschaft, also der Rat der Stadt Korschenbroich. Eine Entscheidungsvorwegnahme beschneidet das Recht des Rates.“

Dann kam ein interessanter Hinweis zur strategischen Lärmkarte „Hauptesisenbahn“.

In der Tat ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig, aber es sollten schon seit einiger Zeit neue Bewertungskarten mit weitaus größeren Betroffenenbereichen dargestellt werden. Dies geschah nicht.

Des Weiteren wurden in Tabelle 6.6 (LAP 34) nicht die vom EBA erwähnten 1520 geschätzten lärmbelasteten Menschen im Bereich L_{night} (dB(A) 45/50) dargestellt.

Aussage Seite 31 (LAP):

Zitat: „Unter Anwendung der oben beschriebenen Methode sind ruhige Gebiete auf dem Land in der Stadt Korschenbroich nicht zu finden und treten auch gemeindeübergreifend nicht auf.“

Dies trifft in Bezug auf die neueren Hinweise der LAI nicht mehr zu, zumal unsere Karte „Ruhige Gebiete“ auch auf Richtigkeit überprüft werden kann (Stichproben, Schallgutachten).

Ein weiteres Fragezeichen ergibt sich bei der Aussage des LAP (Seite 37):

„In Planung befindliche Maßnahmen sind nur dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist.“

Auf Seite 59 (LAP) kommt zu recht der Hinweis auf den nicht gesetzlich vorgeschriebenen Geh- und Radweg, was auch für andere gemeinsame Geh- und Radwege im Stadtgebiet zutrifft (wie z.B. Holzkamp = Altenheim Kindergarten, Schule).

Bei den Maßnahmen (S. 59 LAP) sollte die Zuständigkeit korrigiert werden, statt Straßen.NRW jetzt Straßenverkehrsbehörde Korschenbroich.

Wie bereits im Ausschuss betont, ist Punkt 9.4 (S. 64 LAP) positiv zu bewerten.

Bei der langfristigen Strategie wurden die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV zwar angesprochen aber nicht dargestellt, dies sollte nachgeholt werden.

Schulen, Altenheime	= 57/47 dB(A)
WR und WA	= 59/49 dB(A)
Dorfgebiet	= 64/54 dB(A)

Teil2

Mitwirkung Träger öffentlicher Belange – 2. Phase.

Die Aussage zur Seite 1 der nummerierten BUND Stellungnahme in Bezug auf die Bahnkarten waren folgende:

Die Isophonenlinie für den jetzt gültigen Auslösewert von 57 dB(A) ist etwa vier Mal weiter von der Eisenbahnstrecke entfernt, als die Isophonenlinie für den im Jahr 2013 gültigen Auslösewert von 65 dB(A). Wurde nicht dargestellt (auch kein Verweis).

Eine Darstellung der Mehrbelastung erfolgte schon in vielen Städten (vorbildlich Leipzig).

In Verbindung mit der von uns vorgelegten Karte (Entwurf „Ruhige Gebiete“) mit den dB(A) Werten spielt der bei Stichproben ermittelte Wert mit Flugverkehr um bis 10 dB(A) und mehr schon eine relevante Rolle.

Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 Dezibel (dB(A)) als Halbierung des Lärms empfunden.

Eine Verzehnfachung der Verkehrsbelastung entspricht ca. 10 dB(A).

Die Stadt Korschenbroich wies bei ihrer Stellungnahme (13.10.2004 in Verbindung mit Prof. Guski, Ruhr-Universität, Bochum) zum Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH deutlich darauf hin, dass schon bei Dauerschallpegeln unter 50 dB(A) eine relevante Betroffenheit vorliegt (unter Punkt 3).

Unter Punkt 5 wird noch einmal bestätigt, dass aus Sicht der Stadt Korschenbroich eine relevante Belästigung durch Fluglärm auf ihrem Stadtgebiet vorhanden ist.

Besondere Zweifel meldete man unter Punkt 6 an, Flugzeugabstände von 8 Minuten einhalten zu können. Heute sind Flugabstände z. T. unter 1 Minute.

Dass die Belastung durch Fluglärm insbesondere in Kleinenbroich größer geworden ist, bestreitet sicher niemand. Deswegen müssen die in 2004 relevanten Belastungen reduziert werden.

Wobei nach dem FluLärmG in der Tag Schutzzone 2 der LAIq Tag = 60 dB(A), also unter dem Grenzwert von Korschenbroich liegt und damit schallschutzrelevant ist.

Das Thema „Ruhige Gebiete“ wurde ebenfalls angesprochen mit dem Hinweis, dass die endgültige Fassung nicht unsere Karte „Entwurf -Ruhige Gebiete-“ enthält.

Dadurch wurde das Abwägungsgebot verletzt. Dies sollte durch weitere Schritte geklärt werden.

Abschließend wurde darauf hingewiesen, dass die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (Auslösewerte von 65/55 dB(A) Lden/Lnight) aus dem Jahr 1999 stammen und als Minimalziel und kurzfristige Maßnahme dargestellt wurden, also absolut nicht den neuesten Stand aktueller lärmmedizinischer Erkenntnisse entspricht. Auch die Stadt Korschenbroich forderte bereits 2004 (Stellungnahme zum Flughafen Düsseldorf) den neuesten Stand lärmmedizinischer Erkenntnisse.

Mit umweltfreundlichen Grüßen
Gerd Sack

Mitglied im Umweltausschuss

Nordstr. 79
41352 Korschenbroich



Virenfrei. www.avast.com