

# Schützenstraße Teil 1



1975

Der politische  
Betrug  
der SPD  
an die Bürger der  
Schützenstraße  
(Teil-1)



2010

**Der Politik ist eine bestimmte Form der Lüge fast zwangsläufig zugeordnet:  
das Ausgeben des für eine Partei Nützlichen als das Gerechte.**

Carl Friedrich von Weizsäcker

28.4.2012

## Inhalt

Schützenstraße .....	3
Chronologische Übersicht .....	3
Ergebnisse und Aussagen, u.a. Generalverkehrsplanes .....	6
Funktionskategorie: Hauptverkehrsstraße.....	7
Erläuterung der Prognosebelastungen. ....	7
Aussagen des Flächennutzungsplan - zur Entlastung Schützenstraße.....	8
Schützenstraße - Belastungsdaten, Statistik / Aussagen .....	8
Ratsvorlage 98/202, Seite 2 4.Abs.vom 03.Sept.1998 .....	9
Ratsvorlage 00/126.vom 10.Mai 2000 .....	9
Pällmann-Kommission: Abschlussbericht.....	9
Schützenstraße Physikalische und medizinische Betrachtungen.....	9
Geräuschminderung durch Entfernungsvergrößerung:.....	10
Divergenzen Aussagen der Verwaltung /.objektive Betrachtung .....	10
Stadt Herten Drucksachenummer 98/202 vom 3. Sept. 1998 .....	11
Rechtliche Betrachtung .....	11
Lärmsanierung bei vorhandenen Straßen:.....	11
Lärmsanierung bei wesentlichen Änderungen von Straßen: .....	11
Gesetze und Verordnungen .....	12
Pällmann-Kommission: Abschlussbericht (Auszug).....	12
Änderung der Lärmbelästigung bei Maßnahme bedingter, stufenweise veränderter Geräuschbelastung.....	13
3.5 GESUNDHEITSBEEINTRÄCHTIGUNGEN DURCH UMWELTBEDINGTEN LÄRM .....	13
PROBLEMLAGE .....	13
83. Medizinische Wirkungen von Lärm .....	14
84.* Belästigung durch Lärm .....	14
85. Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm * .....	15
86.* Die epidemiologische Evidenz für verkehrslärmbedingte Blutdruckerhöhungen .....	15
87.*Schlafstörungen.....	15
88.* Lärmbedingte Leistungsstörungen und psychische Lärmwirkungen .....	16
89. Lärmempfindliche Personen und besonders gefährdete Personengruppen.....	16

90. Unterschiedliche Lärmquellen und Gesamtlärmbelastung *	16
91. Zumutbarkeitskriterien und Bevölkerungsschutz	17
92.* Als Nahziel für die nächtliche Belastung	17
93.* Die bei der Festlegung von "Zumutbarkeit"	18
94. Technische und umweltpolitische Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung	18
95. Handlungsoptionen für eine zukünftige Lärmschutzpolitik	19
96.* Der Umweltrat weist darauf hin,	19
97.* Bewertung von Lärm	20
98.* Die sektoral ansetzende Lärmschutzpolitik	20
99.* Belastungen durch Geräusche	21
100.* Im Gegensatz zu Anlagen	22
101.* Im Konflikt	22

---

---

# Schützenstraße

## Chronologische Übersicht

Vor 1937	Schützenstraße wird als öffentliche Straße gewidmet. Bis heute der einzige Verwaltungsakt einer Widmung !
9.Mai.55	Vorbereitung zur Aufstellung eines „Wirtschaftsplanes für die Stadt Herten“ (später „Leitplan“ genannt)
1.Mai.57	Der „Leitplan-Entwurf“ erarbeitet vom beauftragten Stadtplaner OIng. Küper wird der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt (Protokoll H.u.F.A. vom 03.05.57) Beschluss der StVV.: Nord-Süd-Achse wird gebaut zwischen Wieschenbeck und Kaiserstraße
1.Mrz.58	Bekanntgabe der Ziele der Landesplanung vom Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk mit der folgender Aussage (einschließlich Planerstellung): Verkehrswege. Die Schaffung einer leistungsfähigen innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung, die zugleich Aufgabe einer zwischengemeindlichen Straße übernehmen kann, ist notwendig.
58- 61	Leitplanverfahren mit Nord-Süd-Achse
1963-1964	Umfangreiche Abstimmung zu Ausbaugrundsätzen mit den Landschaftsverband, ausgelöst durch Aufstellung des Bebauungsplanes Nr.2 „Schützenstraße
1.Jan.64	Bürgergespräch im großen Sitzungssaal zur Nord-Süd-Achse
1.Dez.64	Landschaftsverband überträgt die Planungsarbeiten der Stadt Herten
1.Mai 65	Genehmigung der durch die Stadt Herten erarbeiteten Vorplanung durch den Landschaftsverband
1.Jul.66	Bebauungsplan N2. „Schützenstraße“ wird rechtswirksam mit der Festsetzung der Verkehrsfläche für die verlegte L638
23.Mai 65	Generalverkehrsplan (GVP) NRW ist die L 638n (Nord-Süd-Achse) ausgewiesen
1.Feb.70	Änderung des Bebauungsplanes Nr.2 „Schützenstraße“
1. Mai 73	Beschluss des Entwurfes als FNP. Gleichzeitig Beschluss zum Gutachten über die L638n ( =Entlastungsstraße Schützenstraße)
1.Okt.74	Abschlussbericht der Gutachter:Dipl.Ing. Grosche und Dipl.Ing. Duckert
1977-1977	Erarbeitung des Generalverkehrsplanes (GVP) für die Stadt Herten25.Mai 77„GVP der Stadt Herten“ Zieljahr 1990 wird vom Rat gutgeheißen
30.Nov.77	Realisierung der Maßnahme „Verlagerung der Schützenstraße“ gemäß GVP 1) Erstellung der für den Bau der Maßnahme:“ Verlagerung der Schützenstraße“ erforderlichen Unterlagen.2) Aufnahme von Grunderwerbsverhandlungen für die erforderliche Straße
22.Feb.78	„Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt. nördl.. Ruhrgebiet“ in Verbindung mit „FNP der Stadt Herten“ (Zieljahr 1990) Rat beschließt Planungsgrundlagen / Zielaussagen u.a. zu: Festlegung der Hauptverkehrszüge
24.Juni 78	Anwohner der grundstücksmäßig involvierten Parteien gründen unter Leitung von H. Regul die "Bürgerinitiative Schützenstraße" gegen die Entlastungsmaßnahme Schützenstraße. (u.a. Kaplan R. Schultes, kath. Gem. Ratsmitglied M.L.Bock, Dr. med. Gosepat )
25.Okt.78	„Flächennutzungskonzept Herten“ (Zieljahr 1990) wird nach Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen von Nachbargemeinden, etc. als Grundlage der weiteren Erarbeitung der Entwurfsunterlagen für den neu aufzustellenden „FNP der Stadt Herten“ vom Rat beschlossen.
25.Okt.78	Mit Subventionen: Grunderwerb für den Bau der Nord-Süd-Straße; Erwerb von Baugrundstücken in der Hochstraße
17.Mai.79	Zustimmung zum Vorentwurf als Grundlage zur weiteren Bauleitplanung und

	Aufstellung eines Bauentwurfes (Entlastung Schützenstraße noch Bestandteil), durch diese Maßnahme wird die Schützenstraße weiterbelastet!
17.Mai.79	<b><u>Auszug aus dem Wahlprogramm der SPD im Jahr 1979</u></b> <b>Welche Anforderungen stellt die SPD-Fraktion zum Bau der Ersatzstraße für die Schützenstraße (Nord-Süd-Achse)?</b> Die SPD-Fraktion hat sich mit dem Problem der Nord-Süd-Achse in mehrfachen Besprechungen beschäftigt. Sie kam zu der Auffassung, bei den kommenden Beratungen im Mai folgende Stellungnahme abzugeben: 1. Es muss sichergestellt werden, dass durch den Bau der Ersatzstraße die Lärm- und Umweltbelastung der Anwohner der Schützenstraße erheblich vermindert wird. Die Schützenstraße sollte sowohl im Norden als auch im Süden abgebunden werden, <b>damit auf dieser Straße kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist.!</b>
8.Sept.80	Gründung der "Bürger-Aktion" Schützenstraße: Gründungsmitglieder: H. David +, Hans Heinrich Holland, Kurt Klüttmann, Joachim Jürgens.
20.Sep.80	800 Unterschriften gegen die Entlastungsaufgabe Schützenstraße von Anwohner der Straße werden dem Bürgermeister übergeben
Juli 81	Zustimmung zum <a href="#">FNP</a> . Die Entlastung wird verworfen, Begründung: "Wegen Energieverknappung und Verteuerung ist der Verkehr Rückläufig(!), daher ist die Entlastung nicht mehr nötig" Die Straße wird als Hauptverkehrszugdargestellt. Eine
30.Sep.81	Ohne weitere Beratung wird nun der FNP nach der Sommerpause erneut genehmigt
6.Nov.81	Ich beantrage aufgrund §45 StVO (Keine Vorschläge) die Sperrung der Straße für den LKW-Verkehr > 7,5t
15.Apr.82	Der Antrag, Sperrung der Straße für Lkw-Verkehr > 7,5t, wird abgelehnt. Grund: einzige Leistungsfähige Nord/Süd-Straße, (die Haupt- und Landesstraße L638 wird hier schlichtweg unterschlagen)
15.Feb.83	<a href="#">Einreichung</a> einer Klage beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen wegen Sperrung der Straße für den LKW-Verkehr
1983	Ohne Berücksichtigung des § 1 der 16. BImSchV führt die Stadt vor meinem Grundstück eine "wesentliche Änderung der Straße" durch. Erweiterung der Straße um eine Abbiegespur, Einrichtung einer Kreuzungsampel! Später behauptet Sie, immer diese Verordnung bei Planungen zu berücksichtigen! Ab und zu auch, dass diese Vorschrift wieder nicht berücksichtigt werden muss.
1.Mrz.85	<b>Aufgrund der Klage erstellt die Stadt eine lärmtechnische Untersuchung entspr. RLS81:Lärmmittlungspegel tags 72,2 dB[A] / nachts 62 dB[A] [Anmerkung wie hoch ist der Lärmpegel heute, nach 7 Jahren Verkehrszuwachs]</b>
15.Okt.85	<b>Gericht weist Klage ab. Grund: die Grenzwerte von 70dB[A] / 60dB[A] [tags/nachts] werden nur unbedeutend überschritten. Streitwert der Klage 4000,- DM</b>
20.Mai 85	Stadt verlangt Gutachterkosten von 5422,86 DM (Lärmgutachten, VG-Gelsenk. schließt sich dem an. OVG-Münster weist jedoch die Klage ab. Stadt muss die Gutachterkosten nun selbst tragen.
1.Apr.94	Vorstellung – Flächenhafte Einführung von Tempo 30 Zonen – Durchführung 1994 / 1995. Die Schützenstraße wird hier als Gemeindestraße im Vorbehaltnetz dargestellt ( Karte 1, StA61 1994)
3.Sep.98	Grundsatzbeschluss zur Aufhebung der im FNP dargestellten Ns-Straßenverbindung (Ersatzstraße Schützenstraße) Schützenstraße wird hier als Straße mit überörtlichem Charakter geführt !
4.Sep.98	Bürgerantrag an den Bürgermeister, Ziel: Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 zur Lärminderung
8.Sep.98	Empfangsbestätigung des Bürgermeisters Scholz

02.Mrz.99	Durch Kanalerneuerung Vollsperrung der Schützenstraße- Bürgermeister befürchtet Umsatzeinbußen durch Verkehrsverlagerung (!?) Welchen Stellenwert hat die Volksgesundheit ?
23.Mrz.99	Lärmbelästigung durch defekter Kanalabdeckung = hinzunehmende Geräuschbelästigung
4.Jun.99	Ablehnung durch den Stadtdirektor (Bechtel !) späterer Bürgermeister, Antrag durchlief nicht den Rat,
10.Mai.00	Entscheidungsvorschlag der Stadtverwaltung über einen Lärminderungsplan (mit bemerkenswerten Aussagen)
16.Mai.00	Erinnerung an den Bürgermeister (Bechtel), keinerlei Reaktion
24.Mai.00	Beschwerde an den Landrat, wegen Nichtbearbeitung des Bürgerantrages nach fast zwei Jahren
30.Mai.00	Antwort des Bürgermeisters, Zusage, dass der Bürgerantrag doch, nach zwei Jahren, beraten wird.
1.Jun.00	Antwort des Landrates, dass durch Antwort des Bürgermeisters Angelegenheit erledigt ist
1.Sep.00	Einreichung umfangreicher Ergänzung zum Bürgerantrag ( Lärm, Recht) als Anlage zum Bürgerantrag
4.Okt.00	Stadt hat dem Kreis die Innenstadtstraße Schützenstraße und nicht die Landesstraße als Straße für den überörtlichen Gefahrguttransport benannt. Am 26.20.00 Antwortet die Stadt auf meine Anfrage.
15.Nov.00	Der APBU hat am 15.11.00 den Bürgerantrag abgelehnt jedoch ergänzend beschlossen, ein Nachtfahrverbot für LKW anzuordnen, wenn keine Rechtsvorschriften dagegensprechen.
10.Jan.01	Im Haupt u. Finanzausschluss wird mein Antrag, sowie der Ergänzungsantrag des APBU-Ausschussmitglieder aufgrund nur der Verwaltungsvorlage(ohne Vorlage des Bürgerantrages) abgelehnt. sh. ABLEHNUNG, (kommentiert)
Jan.01	Straßenverkehrslärmberechnung nach RLS 90, Belastungszahlen Quelle Stadt Herten v. 99
26.Jan.01	Eingabe an den Petitionsausschuss Landtag Düsseldorf, (Eingangsbestätigung vom 29.1.01)
7.Feb.01	Stadt übersendet mir Widmungsverfügung der Schützenstraße (nach 20. Jahren) Straße wurde vor 1937 als öffentliche Straße genutzt, darum braucht die Straße nicht mehr gewidmet werden.
16.Mai.01	Ablehnung der Petition durch den Landtag, Begründung: Der Bürgermeister hat berichtet, das die Situation der Straße im Wesentlichen mit denen anderer Hauptverkehrsstraßen übereinstimmt.
17.Mai.01	Übersendung der Unterlagen zum WDR Akt. Stunde Düsseldorf, Stromstraße
19.Mai.01	„Dankschreiben“ für die Bearbeitung der Petition an die Ausschussvorsitzende Frau Wischermann.
21.Mai.01	Schreiben des OV Bündnis 90/die Grünen an Frau Min. Bärbel Höhn mit der Bitte, die eigentümliche Bearbeitung zu Überprüfen
31.Mai.01	Petition wird kurzfristig wieder als nicht Abgeschlossen behandelt und wird neu überprüft.
1.Jun.01	Landesumweltamt– NRW veröffentlicht die Lärmkarte für NRW. Hier ist die Schützenstraße trotz höhere Belastung als unbelastet dargestellt, die weniger belastete Landesstraße jedoch als übermäßig belastet (!! Schreiben an den Petitionsausschuss, mit der Bitte dieses zu berücksichtigen.
5.Jun.01	Tel. Anfrage an WDR Akt. Std. , ob ein Bericht geplant ist. Die eingesandten umfangreichen Unterlagen (83-Seiten) sind offensichtlich nicht mehr

	auffindbar.8.Jun.01Anruf von Frau J., WDR Landesstudio Dortmund. (Lokalzeit).
14.Jun.01	Umfangreiche Materialübergabe an Frau J. (freie WDR-Mitarbeiterin)
19.Jun.01	2 Std. Filmaufnahmen durch WDR-Lokalzeit (Fr. J.), Anwesend: ca. 20 Mitglieder BI-Schützenstraße, Pastor Gallwitz, Herr Holland [Bündnis Grüne], Ratsherr Neuhaus und Ratsfrauen Holthaus [CDU], Gottschlich [SPD],20.Jun.01Mitteilung Fr. J., WDR braucht mehr Material, neuer Drehtermin wird vereinbart.
26.Jun.01	2 Std. weitere Filmaufnahmen durch WDR-Lokalzeit
30.Jun.01	Meine Anfrage an Bürgermeister bezogen auf dem Verbleib der damals (1978) für die Entlastung Schützenstraße gezahlten Subventionen. Bis zum 20.Aug. 2001 noch keine Antwort, erwarte auch wirklich keine! Was ist Subventionsbetrug ??
2.Jun.01	Fernsehen berichtet, Dr. Rüttgers (CDU-NRW) will sich dem gesamten Lärm-Problem nach der Sommerpause verstärkt annehmen. Für die angekündigte Initiative habe ich mich bedankt und m Material „Schützenstraße“ übersandt. sh. Resonanz vom 27.07.01
Juli 01	Anträge von Hausbesitzer an das FA Marl: Senkung Grundsteuer wegen Lärm
2.Jul.01	Anfrage an Bürgermeister wie er die Aussage der Bundesregierung zum Wachstum des Verkehrs - mit 20% Pkw / 60% Lkw in den nächsten 15 Jahren - bewertet. Antwort: "Habe die Frage zur Beantwortung an den Stadtbaurat weitergeleitet." (steht noch aus)
14.Jul.01	LUA (Herr Hillen) gibt die missverständlichen Karten zur Veröffentlichungen in meiner Aufarbeitung frei. Bedingung: die Randbedingungen (Zustandekommen der Belastungsdaten) sollen dargelegt werden .
17.Jul.01	Nach zwei Monaten sind meine Unterlagen beim WDR-Akt.Std. Düsseldorf wieder aufgetaucht und mir zugesandt worden. Zwei Monate brauchte der WDR, die Beitragsfähigkeit zu prüfen(?!!) - Wo waren die Unterlagen, als die Lokalzeit danach fragte (??)
19.Jul.01	Antwort von Ministerin Bärbel Höhn an "Die Grünen Herten"
21.Jul.01	Die Lokalzeit aus Dortmund sendet den Beitrag Schützenstraße. In diesem Beitrag äußert sich der Stadtbaurat der Stadt Herten dahingehend, dass Tempo 30 die Straße lauter macht !! (beachten Sie den Link, <a href="#">warum 30</a> ) ab
23.Jul.01	Aufgrund dieser Aussage des Baurates ("sh. CLIP") habe ich in Absprache mit der BI einen Bürgerantrag gestellt, indem - wenn wahr - alle Tempo 30 Zonen in Herten wieder abgeschafft werden sollen. Erst versuchte der Bürgermeister den Antrag an den Rat vorbei zu erledigen Unsere Reaktion - Schreiben an alle Ratsfraktionen. u. weitere Schreiben v. Landtag 27.09.01< Presseecho erneute Ablehnung der Petition - Begründung lässt an politischer Intelligenz nicht zu wünschen übrig. Für was oder wem zahlen wir Steuern? Warum fliegen Steine, ist das die Ohnmacht gegen politischer Idiotie ? <WIR MACHEN WEITER>

Schützenstraße

## Ergebnisse und Aussagen, u.a. Generalverkehrsplanes

zur Entlastung Schützenstraße

Die Schützenstraße ist entsprechend der hierarchischen Gliederungen des Verkehrsnetzes funktionsbedingt der Kategorie der Hauptverkehrsstraßen zuzuordnen (GVP Anlage 3)

Neben der Kaiserstraße und der Bahnhofstraße gehört sie zu den Straßen mit den höchsten Verkehrsbelastungen (mehr als 3000 Kfz / 3 (Spitzen) –Stunden in den beiden Richtungen. 93% des Verkehrsaufkommens in der Nord-Süd-Richtung sind dem Ziel und Quellverkehr zuzurechnen (GVP S.46 / 47)

Der Straßenzug dient im Zusammenhang mit den üblichen Verkehrsstraßen der Bündelung des unabweisbaren Verkehrsaufkommens.

Eine Zählung ergab im Monat März 1980 eine Verkehrsbelastung von 1400 /Kfz in der Spitzenstunde in der Höhe der Nimrodstraße.

(Anmerkung: lt. GVP im März 1977 -1972 Kfz, zu den erwähnten -1400 Kfz. eine Verkehrszunahme um ca. 30% in 3 Jahren)

Die Nutzung des Baugebietes entspricht einem allgemeinen Wohngebiet (WA) bis hin zum Mischgebiet (MW).

Die Querschnitte im Zuge der heutigen Schützenstraße zwischen den Baufluchten beträgt: zwischen:

Wieschenbeck -	Wiesenstraße	27m
Wiesenstraße -	Nimrodstraße	24m
Nimrodstraße -	Waldstraße	16m
Waldstraße -	Hochstraße	18m
Hochstraße -	Kaiserstraße	14m

Seite 7 und Anlage 3 GVP:

### **Funktionskategorie: Hauptverkehrsstraße**

Seite 11 und Anlage 5 GVP:

Feststellung von Divergenzen zwischen Verkehrsfunktion und Nutzungsfunktion im Zuge der Schützenstraße.

Aufgrund des nicht organisch gewachsenen Netzes wird vom Verkehr die Schützenstraße als Hauptverkehrsstraße in Anspruch genommen, die im städtebaulichen Sinne hinsichtlich der vorh. Ausbaustruktur als Anliegerstraße konzipiert ist. Daraus ergeben sich zwangsläufig Belästigungen der Anlieger durch Verkehrslärm, eine spürbare Trennwirkung und ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Seite 43, 44 und Anlage 29:

### **Erläuterung der Prognosebelastungen.**

1. Netzteil mit starken Belastungszunahmen:
2. Schützenstraße, Zunahme von 2017 auf 3033 Kfz/3 Stunden, Ursache generelle Verkehrszunahme

Seite 30 und 51:

Maßnahme: Verlagerung der Schützenstraße in einer neuen Trasse ....

Ziel: Anpassung des Ausbaustandards an die Belastungssituation, Verringerung der Belästigung der Anwohner im Zuge der Schützenstraße



Seite 58: Dringlichkeitsreihung

Dringlichkeitsstufe II    Neubau Schützenstraße (4)

Schützenstraße

### **Aussagen des Flächennutzungsplan - zur Entlastung Schützenstraße**

Es existiert kein Ratsbeschluss, der die Schützenstraße als Hauptverkehrszug ausweist.. Die Schützenstraße ist zu keiner Zeit als Hauptverkehrsstraße gewidmet oder umgewidmet worden.

Die Ausweisung als Hauptverkehrsstraße im FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 1981 ist rechtlich irrelevant. Der FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 1981 ist als solcher nicht durch eine Anfechtungsklage anfechtbar. Ein Bebauungsplan, der die Schützenstraße als Hauptverkehrszug ausweist. existiert nicht.

Die Schützenstraße ist bis zum heutigen Tag eine innerörtliche Straße!

Im FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 1981-Entwurf (vom 30.05.1973) ist die Entlastung der Schützenstraße weiterhin Bestandteil.

(wie vorher ausgeführt, wurde dieses bis zum FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 1981 nie bestritten).

Im Verlauf der Beratung zum FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 1981 wurde – aus welchen Gründen auch immer – die Entlastung der Schützenstraße entgegen allen gutachterlichen Empfehlungen nicht weiter verfolgt. Die dafür erforderliche Begründung gem. §1 Abs.5 Satz 3 BBauG lautete:

„Die ursprüngliche Planung der Entlastung zur Schützenstraße wird entgegen den Empfehlungen (nicht nur) im GVP der Stadt Herten aufgegeben, weil davon ausgegangen wird, dass sowohl die angesichts der Entwicklung auf dem Energiesektor erwartete Reduzierung des Verkehrsaufkommens, als auch die Verlagerung der Bergetransporte auf die Schiene zu einer Entlastung der Schützenstraße beitragen werden“. (Anmerkung: Das StA61 setzte in einem Streitverfahren den Anteil der Bergetransporter mit 4% vom ges. LKW-Aufkommen fest)

Der vorherigen Begründung durch die Stadt Herten kann nicht gefolgt werden, da sie nachweislich nicht fachlich – zweifelfrei jedoch politisch fragwürdig – begründet wurde.

### **Schützenstraße - Belastungsdaten, Statistik / Aussagen**

- 1980 Eine städtische Zählung ergab im März 1980 eine Verkehrsbelastung von: 1400 /Kfz in der Spitzenstunde in der Höhe der Nimrodstraße.
- 28.02.1985 "Lärmtechnische Untersuchung"

Zeit 06:00 bis 22:00 Uhr	22:00 Uhr bis 06:00	
Anzahl Kfz incl. Lkws	106464 Kfz	1084
Lärmpegel entspr.RLS-81	72,2 dB(A)	62(dB(A)

1982 entsprachen diese Werte exakt den festgelegten Grenzwerten für bestehenden Straße (72/62 dB(A)

## Ratsvorlage 98/202, Seite 2 4.Abs.vom 03.Sept.1998

„Außerhalb der Spitzenzeiten liegen die Fahrgeschwindigkeiten über den zulässigen Grenzen und deutlich über den Größenordnungen, die als ‚angepasst‘ gelten können. Kfz-Menge, LKW-Anteil und Fahrtgeschwindigkeiten verursachen in der Schützenstraße tagsüber Lärmpegel von ca. 75 dB(A), die nächtlichen Werte liegen mit 66 dB(A) ebenfalls deutlich über den Grenzen, die für Mischgebiete mit starken Wohnanteil als zumutbar angesehen werden“

## Ratsvorlage 00/126.vom 10.Mai 2000

Aufstellung eines Lärminderungsplans gem. §47a BImSchG

Hier bekundet die Stadt Herten in der Begründung der o.a. Vorlage, dass sie sich seit Jahren an die Planungsnormen der DIN 18005 bei den Bauleitplänen im Stadtgebiet hält!!

In meinem im Jahr 1985 geführten Rechtsstreit führt sie jedoch aus „Für den vorliegenden Fall ist die DIN 18005 auf jeden Fall nicht anwendungsfähig!!

(die beim VG eingebrachte Unterlage kann beim Autor eingesehen werden).

Offensichtlich wurde hier dem VG – oder aber dem Rat die Unwahrheit mitgeteilt!

---

In:

## Pällmann-Kommission: Abschlussbericht

ebenso Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Pressemitteilung Juli 2000 Bundesminister klimmt: „Erhalt und Modernisierung der Infrastruktur ist Schlüsselprojekt der Bundesregierung: Prognosen sagen voraus, dass der Personenverkehr bis 2015 um voraussichtlich rund 20%, der Güterverkehr sogar um 50% zunehmen wird. "

## Schützenstraße Physikalische und medizinische Betrachtungen

Lärmstufe

dB(A) Durch Lärmeinwirkung möglich

Düsenflugzeug, Start	120	Gehörschädigung	schmerzhaft
Rockband, Disko	110	nach kurzer Zeit	
Manipuliertes Fahrzeug	100		
Kreissäge - Moped	90	unerträglich	
Hochbelastete Autobahn, tags	80	Gehörschädigung	lich
Hauptverkehrsstraße, tags			
70 Risikoerhöhung für			
Hauptverkehrsstraße, nachts	60	Herz/Kreislaufkrankungen	
Ruhige Wohnstraße, tags	50	Kommunikationsstörungen	laut
Ruhige Wohnstraße, nachts	40	Konzentrationsstörungen	
Weckerticken	30	Schlafstörungen	
Blätterrauschen	20	leise	
Normales Atmen	10	ruhig	
Lärm der Schützenstraße			

## Geräuschminderung durch Entfernungsvergrößerung:

(Bei Verdopplung der Entfernung nimmt der Geräuschpegel um 4 dB(A) ab)

Entfernung m	5	10	20	40	80	160	320	640
dB(A)	80	76	72	68	64	60	56	52

Unterschied deutlich wahrnehmbar bei Verdoppelung = 3 dB(A)

Doppelt so laut bei zehnfache Belastung entspricht = 10 dB(A)

## Divergenzen Aussagen der Verwaltung /objektive Betrachtung

Hamburger Morgenpost Online vom 30.03.1999

Krach in Großstädten erhöht Herzinfarktrisiko um bis zu 50 Prozent Studie: Straßenlärm kann Leben kosten

Berlin - Wer an vielbefahrenen Straßen wohnt, muss dafür einen hohen Preis bezahlen: Er ist wesentlich häufiger von Herzinfarkt betroffen als Menschen, die in ruhigen Gegenden leben.

Das haben Studien des Umweltbundesamtes (UBA) ergeben. Grund: Der Straßenlärm bringt den Hormonhaushalt und die Blutwerte der Anwohner durcheinander und erhöht dadurch das Infarktrisiko. Bei offenem Fenster klettert die Infarktgefahr um 30 Prozent. An Verkehrsadern oder in der Nähe einer Autobahn sogar um 50 Prozent. Selbst bei geschlossenen Fenstern ist das Risiko um zehn Prozent erhöht.

Doch damit nicht genug: Der permanente Krach setzt die Betroffenen unter Dauerstress. Adrenalin- und Kortisonwerte schnellen in die Höhe. Frauen, die jahrelang nächtlichen Verkehrslärm ertragen müssen, haben einen etwa doppelt so hohen Kortisonspiegel wie Frauen, die an ruhigen Straßen wohnen. Bei Männern verdreifachen sich die Werte sogar. Die Folge: Das Immunsystem wird geschwächt und die Cholesterinwerte steigen.

Die Experten des UBA fordern deshalb eine drastische Verringerung des Straßenlärms. Konkret: Großflächige Tempolimits, leisere Reifen und Motoren. Das könne pro Jahr rund 1200 Menschen das Leben retten.

Wer Straßenlärm ertragen muss, sollte möglichst alle anderen Risiken für Herz und Kreislauf eindämmen. Vor allem erhöhte Cholesterinwerte lassen sich durch gesunde Ernährung korrigieren: fettarm, vitamin- und ballaststoffreich.

Quelle dpa

Aus epidemiologischen Untersuchungen liegen wissenschaftlich plausible Hinweise vor, nach denen Menschen, die an lauten Straßen wohnen, ein um etwa 20 % erhöhtes Risiko für Herzinfarkte haben.

Bei ganztägig vorhandenem Verkehrslärm liegt der Schwellenbereich für die Erhöhung kardiovaskulärer Risiken bei Außenpegeln zwischen 65 und 70 dB(A).

Quelle: Stellungnahme der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vom 14. März 2000 zu den Politischen Prioritäten der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2000-2005.5  
Gesundheitsbeeinträchtigungen durch umweltbedingten Lärm

Problemlage

## **Stadt Herten Drucksachenummer 98/202 vom 3. Sept. 1998**

„Kfz-Menge, LKW-Anteil und Fahrtgeschwindigkeiten verursachen in der Schützenstraße tagsüber Lärmpegel von 75 dB(A), die nächtlichen Werte liegen mit 66 dB(A) ebenfalls deutlich über den Grenzen, die für Mischgebiete als zumutbar angesehen werden.“

Stellungnahme zum genannten Bürgerantrag durch den Stadtdirektor Fachbereich FBL-2 vom 04.06.99, Abs.4: Das Verkehrsaufkommen der Schützenstraße liegt unter Berücksichtigung objektiver Maßstäbe durchaus im Rahmen des Üblichen und übersteigt nicht das Verkehrsaufkommen vergleichbarer Straßen.

Antwort des Stadtdirektors auf ein Schreiben anlässlich eines schadhafte Kanaldeckels vom 23.3.99  
FB 3/3 /T/Es: „Es mag zutreffend sein, dass der LKW-Verkehr, insbesondere Leerfahrten, zu einer zulässigen (75dB(A) ???), hinzunehmenden Geräuschbelastung führt“

Offensichtlich weiß in der Verwaltung die eine Hand nicht was die andere tut!

Nicht nur bei mir kommen inzwischen Fragen bezüglich der fachlichen Kompetenz auf!

## **Rechtliche Betrachtung**

### **Lärmsanierung bei vorhandenen Straßen:**

Die Lärmsanierung einer stark belasteten Straße ist derzeit rechtlich noch nicht geregelt. Allerdings hat die Bundesregierung ein Programm zur Verbesserung der Verkehrslärmsituation in Angriff genommen. Als Auslöser von Sanierungsmaßnahmen gelten danach folgende Grenzwerte:

	am Tag	in der		
1.	Wohngebiete		70dB(A)	60dB(A)
2.	Kern-,Dorf-, Mischgebiete		72dB(A)	62dB(A) wie Schützenstraße
3.	Gewerbegebiete		75dB(A)	65dB(A)

### **Lärmsanierung bei wesentlichen Änderungen von Straßen:**

(Erweiterung, Umwidmung oder Belastung durch Umfeldveränderung)

Hier ist zunächst grundsätzlich der Grundsatz des §50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten. Der § 41 BImSchG schreibt vor, dass die Immission von der Straße am Wohngebäude das zumutbare Maß nicht überschreitet. Was als zumutbar zu gelten hat, ist in der 16.

Verordnung zum BImSchG, der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegt worden. Sicherzustellen sind folgende Immissionsgrenzwerte für:

Am	Tag	in der Nacht
1. Krankenhäuser, Schule, Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
2. reine und allgem. Wohngebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
3. Kern-, Dorf-, und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A) wie Schützenstraße
4. Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

## Gesetze und Verordnungen

Der Bundesminister für Verkehr 1997:

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes VLärmSchR 97, Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997, Bonn.

Der Bundesminister für Verkehr 1990:

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90, Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990, Bonn.

Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.6.90, 16. VO zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, BGBl 1990 Teil I S. 1036.

Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 4.2.97, 24. VO zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, BGBl 1997 Teil I S. 172.

Vorläufige Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien StVO).

Eine Umwidmung bzw. die wesentliche Änderung – auch des Umfeldes, soweit diese die Belastungssituation der innerörtlichen Schützenstraße wesentlich ändert - wird die Stadt wohl im Hinblick auf den derzeitigen Belastungszustand und unter Berücksichtigung der Rechtslage vor unlösbaren Problemen stellen !

## Pällmann-Kommission: Abschlussbericht (Auszug)

Klimmt: Erhalt und Modernisierung der Infrastruktur ist Schlüsselprojekt der Bundesregierung

Der Vorsitzende der im Herbst 1999 eingesetzten unabhängigen Kommission "Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" Dr.-Ing. E.h. Pällmann hat heute Bundesminister Klimmt den Abschlussbericht übergeben. Bundesminister Klimmt erklärt hierzu: "Ich möchte den Mitgliedern der Kommission, insbesondere Herrn Vorsitzenden Dr.-Ing. E.h. Pällmann, für die geleistete Arbeit und die Erstellung des Abschlußberichts danken. Damit ist es gelungen, den gestellten Auftrag in herausragender Form zu erfüllen. Dieser Auftrag lautete, angesichts der unübersehbaren Leistungsgrenzen der klassischen Instrumente, neue Finanzierungsformen für die Bundesverkehrswege zu suchen und zu konkretisieren." Mit der Wiedervereinigung, der Ost-West-

Öffnung Europas und der Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes ist Deutschland zum Haupttransitland Europas geworden. Prognosen sagen voraus, dass der Personenverkehr bis 2015 um voraussichtlich rund 20%, der Güterverkehr sogar um 50% zunehmen wird. "Vor diesem Hintergrund werden wir alle Empfehlungen der Kommission intensiv prüfen und ein Gesamtkonzept erstellen, das sich mit den zentralen Fragen zukünftiger Verkehrspolitik befasst: zukunftsweisende Formen der Infrastrukturfinanzierung, eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger

---

## **Änderung der Lärmbelastung bei Maßnahme bedingter, stufenweise veränderter Geräuschbelastung**

Rudolf Schuemer, Dirk Schreckenber

Die durch Planungsmaßnahmen (wie Neubau oder Ausbau von Verkehrswegen oder Schallschutzmaßnahmen) bewirkte Änderung in der Geräuschbelastung (Pegelzu- oder -abnahme) führt oft zu einer Veränderung in den Belastungsreaktionen, deren Ausmaß nicht mit Prognosen aufgrund von – unter Nicht-Änderungsbedingungen ermittelten – Dosis-Wirkungs-Kurven übereinstimmt. Es werden verschiedene Ansätze zur Erklärung dieser Diskrepanz dargestellt. Als Faktoren, die die Reaktionen unter Belastungsänderungs-Bedingungen beeinflussen, werden u.a. diskutiert: Artefakte aus der Befragungssituation; die Beibehaltung von Coping-Strategien, die den geänderten Belastungsbedingungen nach Maßnahmerealisierung nicht mehr angemessen sind; sowie das Vertrauen bzw. Misstrauen der Betroffenen gegenüber dem guten Willen der Planungsverantwortlichen und die damit einhergehenden Erwartungen/Befürchtungen hinsichtlich der künftigen Situation nach Realisierung der Planungen. Letzterer Faktor legt es nahe, Anhörungs- und Erörterungstermine effizienter als bisher gezielt zur Minderung des Misstrauens von Betroffenen zu nutzen.

---

Auszug: Stellungnahme der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vom 14. März 2000 zu den Politischen Prioritäten der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2000-2005

Die umweltpolitische Verbesserung des Gesundheitsschutzes wird durch anlagebezogene Vorschriften und vor allem durch die Richtlinien der EG zur Luftqualität sichergestellt. Weiterhin entwickelt die EU ein neues Konzept zum Thema „Lärmschutz“. Zur Zeit werden Richtlinien zum Lärm in der Umwelt (Immissionssituation) sowie zu Lärmemissionen erarbeitet.

Stellungnahme der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vom 14. März 2000 zu den Politischen Prioritäten der Europäischen Kommission für den Zeitraum 2000-2005

## **3.5 GESUNDHEITSBEEINTRÄCHTIGUNGEN DURCH UMWELTBEDINGTEN LÄRM**

### **PROBLEMLAGE**

82.\* Schall, der als lästig erlebt wird oder zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führt, wird als Lärm bezeichnet. Schall wirkt unmittelbar auf das Ohr, indem das Innenohr durch die Schallenergie belastet wird. Durch übermäßige Belastung kann das Innenohr so geschädigt werden, dass eine Lärmschwerhörigkeit auftritt. Neben diesen auralen Wirkungen gibt es extraaurale, d. h. jenseits des Hörorgans bewirkte Funktionsänderungen im physiologischen, psychologischen und sozialen Bereich.

Die Lärmbelastung ist in Deutschland wie in anderen europäischen Ländern sehr hoch. So sind schätzungsweise 20 % der Bevölkerung der Europäischen Union (das sind circa 80 Millionen Menschen) tagsüber ständig verkehrsbedingten Lärmpegeln über 65 dB(A) ausgesetzt. In Deutschland ist die Geräuschbelastung trotz erfolgreicher technischer und planerischer Lärminderungsmaßnahmen auf einem hohen Niveau in etwa gleich geblieben. Dieses ist vor allem auf den weiterhin zunehmenden Straßenverkehr zurückzuführen. Etwa 15,6 % der Bevölkerung der alten Bundesländer ist tags mit Mittelungspegeln von über 65 dB(A) belastet, etwa 30 % ist auch nachts Pegeln über 50 dB(A) ausgesetzt. Die gesundheitliche Relevanz derartiger Lärmbelastungen wird derzeit intensiv erforscht und kontrovers diskutiert.

### **83. Medizinische Wirkungen von Lärm**

Üblicherweise spielt die Schwerhörigkeit als Folge der Lärmbelastung im Umweltbereich keine Rolle. Im Bereich der Umweltmedizin sind statt dessen die extraauralen Wirkungen Gegenstand experimenteller und epidemiologischer Forschung.

Auf dem extraauralen Sektor ist nicht mit einer spezifischen Lärmkrankheit zu rechnen, sondern Lärm wirkt als Stressfaktor und kann als solcher Erkrankungen begünstigen, die durch Stress mitverursacht werden. Dies sind hauptsächlich Herz-Kreislauf-Krankheiten.

Ein Schallreiz ruft in einer betroffenen Person grundsätzlich eine Reaktion hervor, aber moderierende Faktoren, die selbst nicht vom Ausmaß der akustischen Belastungen abhängen, steuern die Reaktion in Richtung einer Verstärkung oder Abschwächung. Bei der Beurteilung und der Prävention von gesundheitlichen Lärmwirkungen müssen gleichzeitig auch die moderierenden Variablen mit erfasst werden. Im wesentlichen handelt es sich hierbei um individuelle oder auch gesellschaftlich vorherrschende Einstellungen und Werturteile. Auch stoffliche Belastungen und Mangelzustände sowie psychische Situationen wie z. B. Zeitdruck sind als Moderatoren bekannt. Von besonderer Bedeutung für die Lärmwirkung ist die Moderation durch biologische Rhythmen.

### **84.\* Belästigung durch Lärm**

Die subjektiv erlebte Belästigung durch Lärm ist eine besonders häufig wahrgenommene Form der Umweltbelastung. So fühlen sich etwa 70 % der Deutschen durch Straßenverkehr und etwa 50 % durch Flugzeuge belästigt.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zählen zu den schädlichen Umwelteinwirkungen neben "Gefahren" auch "erhebliche Belästigungen". Dieser Begriff wird je nach Vorbelastung, Gebietsqualität und anderen raumbedeutsamen Faktoren, insbesondere der wirtschaftlichen Bedeutung der emittierenden Anlage, differenziert ausgelegt. Als erhebliche Belästigung im medizinischen Sinne wird der äquivalente Dauerschallpegel angesehen, bei dem sich 25 % der Befragten stark belästigt fühlen. Die Schwellenwerte für Belästigungsreaktionen liegen bei 50 bis 55 dB(A); für erhebliche Belästigungen liegen sie um 10 dB(A) höher. Die erhebliche Belästigung im medizinischen Sinne ist daher zu unterscheiden von dem Begriff der erheblichen Belästigung in den maßgeblichen Umweltgesetzen, bei denen es nicht allein auf die Reaktion der Betroffenen, sondern auch auf wirtschaftliche und soziale Faktoren ankommt.

Die erfragte Lärmbelästigung stellt einen verlässlichen Indikator für die Betroffenheit einer Bevölkerungsgruppe durch Lärmquellen dar und bildet die physikalischen Lärmmaße relativ gut ab.

Belästigung durch Lärm ist im allgemeinen von körperlichen Reaktionen, insbesondere von Stressreaktionen begleitet. Stressreaktionen können langfristig Gesundheitsschäden zur Folge haben.

### **85. Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm \***

Am Beginn der Stressreaktion steht eine gesteigerte Sympathikusaktivität und die Ausschüttung von Hormonen (z. B. Adrenalin, Noradrenalin und Cortisol). Diese Hormone haben vielfältige Wirkungen und beeinflussen z. B. das Herz-Kreislauf-System, den Stoffwechsel und die Blutfette. Bei der Beurteilung von lärmbedingten physiologischen Reaktionen ist zu beachten, dass die Stressreaktion selbst eine reizunspezifische Reaktion ist. Da Stressreaktionen durch zahlreiche Reize ausgelöst werden, ist – vor allem in epidemiologischen Untersuchungen – die Beziehung zwischen Reiz (Lärm) und Reaktion (Lärmstressreaktion) häufig nicht eindeutig belegbar.

Einige neuere Untersuchungen befassen sich mit der Ausschüttung von Hormonen als Parameter einer lärmbedingten Stressreaktion. Die Ergebnisse sind insgesamt uneinheitlich und liefern noch kein schlüssiges Bild der lärmbedingten Stressreaktion. Sie belegen aber dennoch, dass Umweltlärm, insbesondere Fluglärm, bei den betroffenen Personen zu erhöhter Ausscheidung von Stresshormonen führen kann.

### **86.\* Die epidemiologische Evidenz für verkehrslärmbedingte Blutdruckerhöhungen**

ist sehr gering. Erst bei sehr hohen Schallbelastungen, wie sie in der Umwelt nicht auftreten und wie sie heutzutage auch an Arbeitsplätzen fast nicht mehr vorkommen, scheint der Organismus mit einer dauerhaften Blutdruckanhebung (Hypertonie) zu reagieren. Gerade beim Stressor Lärm führt die Gewöhnung üblicherweise zu schwächer werdenden Kreislaufreaktionen. Dies trifft aber nicht auf Personen zu, die erblich belastet sind oder die emotional die Lärmbelastung nicht tolerieren können und so verstärkte Kreislaufreaktionen haben. Deshalb sollte in künftigen Studien geklärt werden, inwieweit Menschen, die aufgrund ihrer Veranlagung in höherem Maße gefährdet sind, eine gesundheitliche Schädigung durch Lärm erleiden.

In den wenigen epidemiologischen Studien, die sich mit dem Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und Herzerkrankungen befassen, wird eine geringe, statistisch nicht abgesicherte Erhöhung dieser Erkrankungen bei Pegeln über 65 dB(A) gefunden. So ergab z. B. eine in Berlin durchgeführte Verkehrslärmstudie einen nicht-signifikanten Anstieg der Herzinfarkte um 20 % bei Lärmpegeln (außen am Tage) zwischen 71 und 75 dB(A). Offensichtlich ist das zusätzliche Risiko, das der Belastungsfaktor Lärm in das kardiovaskuläre Geschehen bringt, so gering, dass sehr exaktes methodisches Vorgehen und große Stichproben erforderlich sind, um dieses Risiko statistisch abzusichern.

### **87.\*Schlafstörungen**

zählen zu den besonders häufigen Lärmfolgen: rund 20 % der Bevölkerung geben an, wegen des Lärms nicht bei geöffneten Fenstern schlafen zu können, knapp 10 % können auch bei geschlossenen Fenstern nicht ruhig schlafen. Die dominierende Geräuschquelle ist der Straßenverkehr. Auch nachts sind etwa ein Drittel der Bevölkerung mit Mittelungspegeln von über 50 dB(A) belastet.



Schlafstörungen variieren beträchtlich mit den akustischen Charakteristika der Schallreize; informationshaltige Geräusche und starke Pegelschwankungen sind besonders ungünstig, während breitbandige, gleichförmige Geräusche relativ schnell zur Gewöhnung führen.

Veränderungen des physiologischen Schlafmusters beginnen bei nächtlichen Innenpegeln von 35 bis 45 dB(A), die Aufweckschwelle liegt bei etwa 60 dB(A).

### **88.\* Lärmbedingte Leistungsstörungen und psychische Lärmwirkungen**

Leistungsstörungen gehören zu den erheblichen Lärmwirkungen. Im nicht-auditiven Bereich kann Lärm durch Ablenkung, Belästigung und Überaktivierung kognitive Funktionen beeinträchtigen. Naturgemäß sind kreatives Denken, Konzentrationsfähigkeit u. ä. eher stör anfällig als einfache repetitive Leistungen. Die Störung wird dabei durch jede Auffälligkeit des Schallreizes verstärkt, also durch intermittierenden, unvorhersehbaren Lärm, unregelmäßige Pegelschwankungen, hochfrequente Anteile oder besondere Ton- und Informationshaltigkeit. Bei Erwachsenen wie bei Schulkinder erwiesen sich lärmbedingte Leistungsdefizite über ein Jahr lang stabil. Bei Schulkindern hatte eine Doppelbelastung (laute Wohnung und laute Schule) einen verstärkenden Effekt, der auch durch eine erfolgreiche Lärminderung in der Schule binnen eines Jahres nicht reduziert wurde.

In vielen Belastungssituationen wird die lärmbedingte Leistungseinbuße durch erhöhten Aufwand, z. B. zusätzliche Konzentrationsanstrengungen, kompensiert, so dass vorübergehend sogar Leistungssteigerungen auftreten. Zahlreiche Untersuchungen belegen aber eine Nachwirkung des Lärms über den Belastungszeitraum hinaus, die sich in erhöhter Ermüdung zeigt.

### **89. Lärmempfindliche Personen und besonders gefährdete Personengruppen**

Die in den allgemeinen technischen und sonstigen Regelwerken festgelegten Immissionswerte geben eine Beurteilungsgrundlage für die durchschnittliche Bevölkerung ab. Es gibt aber Personengruppen in der Bevölkerung, die bei Lärmbelastungen besonders starke Wirkungen zeigen oder auf Lärmbelastungen besonders sensibel reagieren. Somit stellt sich die Frage, ob bei der Beurteilung von Lärmeinwirkungen das einzelne Individuum, die durchschnittliche Bevölkerung oder bestimmte Personengruppen als Maßstab einer allgemeinen Richtwertfestsetzung oder eines Maßnahmenkataloges herangezogen werden sollen. Schutzwürdige Gruppen sind im Hinblick auf die Lärmbelastung (wie auch in anderen Umweltbereichen) Schwangere, Kinder, alte Menschen, Kranke (hier insbesondere Hypertoniker und blutdrucklabile Patienten) und die Gruppe der besonders lärmempfindlichen Personen, deren Anteil in der Bevölkerung auf 10 % bis 15 % geschätzt wird.

### **90. Unterschiedliche Lärmquellen und Gesamtlärmbelastung \***

Die wissenschaftliche Diskussion um die Frage, ob sich die Belästigung durch mehrere Lärmquellen zu einem Gesamtmaß der Belästigung zusammenfassen lässt, wird kontrovers geführt. Seit dem Vorschlag, eine einheitliche Dosis-Wirkungs-Kurve für alle Arten von Verkehrslärm zu verwenden, in der nur ein Nachtzuschlag von 10 dB(A) für erhöhte Lästigkeit vorgesehen ist, wurden verschiedene Korrekturen in der Bewertung der "Gesamtbelästigung" angeregt, um der unterschiedlichen Wirkung der wichtigsten Lärmquellen gerecht zu werden. Demgegenüber betont eine grundsätzliche Kritik an der Zusammenfassung verschiedener Belästigungsquellen, dass unterschiedliche Wirkungen der einzelnen Lärmquellen nicht nur vom Schallpegel, sondern auch von zusätzlichen akustischen Kennwerten abhängen. Zudem ist die hervorgerufene Belästigung je nach Lärmquelle von

unterschiedlicher Qualität. Dies zeigt sich z. B. im Ausmaß der Komponente "Störung von Tätigkeiten".

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse lassen es bislang nicht zu, die von unterschiedlichen Lärmquellen ausgehenden Einwirkungen durch eine physikalisch akustische Einzelwertangabe zu charakterisieren. Die Musterverwaltungsvorschrift Geräusche von 1995 hat einen ersten Ansatz zur Gesamtbewertung verschiedener Geräuscharten im Einzelfall entwickelt, der jedoch in der neuen TA Lärm nicht weiterverfolgt wurde. Vielmehr wird in der Begründung zur neuen TA Lärm ausgeführt, dass für die Kumulation verschiedenartiger Geräusche in weiten Bereichen noch keine fachlichen Grundlagen bestehen. Eine Gesamtbetrachtung des Lärms entspricht dem Mandat des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Der Umweltrat hat bereits in seinem Umweltgutachten 1996 gefordert, die bisherige sektorale Behandlung des Lärmproblems zugunsten einer Gesamtbetrachtung zu überdenken.

Unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge ist im Bereich der gesundheitlichen Gefährdung die Summation der Schallbelastungen auch heute schon richtig und notwendig, da die Gefährdung in erster Linie von der Lautstärke abhängt. Es ist allerdings wissenschaftlich noch nicht belegt, dass solche Gesamtbelastungswerte mit der Wirkung korrelieren, auch wenn dies als sehr wahrscheinlich anzusehen ist. Unterhalb der Schwellenwerte zur Kennzeichnung von Gesundheitsgefährdung sollten dagegen zunächst weiterhin geräuschartspezifische Immissionsrichtwerte festgesetzt werden.

## **91. Zumutbarkeitskriterien und Bevölkerungsschutz**

Der Umweltrat hat sich bereits in früheren Gutachten dafür ausgesprochen, die zur Zeit für circa 16 % der Bevölkerung geltende starke, d. h. mehr als 65 dB(A) betragende Lärmbelastung mittelfristig abzubauen. Als Zielgröße gibt der Umweltrat einen Immissionsrichtwert von 55 dB(A) an. Angesichts der beim Verkehrslärm heute noch bestehenden, weit höheren Belastungen im Bereich um Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage wird es sicherlich erheblicher Anstrengungen bedürfen, dieses Ziel zu erreichen.

Ein Nahziel muss es aber sein und bleiben, dass der kritische Wert für erhebliche Belästigung von 65 dB(A) möglichst nicht mehr überschritten wird. Mittelfristig sollte ein Präventionswert von 62 dB(A) angestrebt werden, der dann längerfristig schrittweise auf einen Zielwert von 55 dB(A) abgebaut werden müsste.

Aus epidemiologischen Untersuchungen liegen wissenschaftlich plausible Hinweise vor, nach denen Menschen, die an lauten Straßen wohnen, ein um etwa 20 % erhöhtes Risiko für Herzinfarkte haben. Bei ganztägig vorhandenem Verkehrslärm liegt der Schwellenbereich für die Erhöhung kardiovaskulärer Risiken bei Außenpegeln zwischen 65 und 70 dB(A). Der Wert für erhebliche Belästigung von 65 dB(A) (außen, tagsüber) sollte somit auch aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes nicht überschritten werden. Dies entspricht auch den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO).

## **92.\* Als Nahziel für die nächtliche Belastung**

bei Wohn-, Kern- und Mischgebieten sollte unter gesundheitlichen Gesichtspunkten heute schon ein Immissionswert von 55 dB(A) maßgeblich sein. Die in Deutschland geltenden niedrigen Immissionsgrenzwerte bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen- und Schienenwegen von 49 dB(A) für reine Wohngebiete und 54 dB(A) für Mischgebiete können das nächtliche

Lärmproblem nur teilweise lösen, da immerhin 17 % der Bevölkerung nächtlichen Pegeln über 55 dB(A) ausgesetzt sind.

Messbare lärmbedingte Schlafstörungen können bereits deutlich unter der Aufwachschwelle von 60 dB(A) festgestellt werden. Sie liegen mehrheitlich bei Mittelungspegeln (innen) zwischen 35 und 45 dB(A) und Maximalpegeln (innen) von 45 bis 55 dB(A). Inwieweit diese Schlafbeeinflussungen als Gesundheitsstörung gewertet werden können, kann derzeit noch nicht beantwortet werden. In dem WHO-Dokument "Community Noise" werden als Schwellenwerte für Schlafstörungen Mittelungspegel (innen) von 30 dB(A) und Maximalpegel von 45 dB(A) genannt.

Wegen der besonderen Bedeutung von Schlafstörungen genügt es zur Nachtzeit nicht, lediglich Mittelungspegel festzusetzen. Vielmehr müssen, wie dies in einigen Regelwerken bereits geschehen ist und für den Bereich des Fluglärms von der Rechtsprechung gefordert wird, zusätzlich Maximalpegel festgelegt werden. Dabei ist zu überprüfen, ob die gegenwärtig geltenden Maximalpegel dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung ausreichend Rechnung tragen.

### **93.\* Die bei der Festlegung von "Zumutbarkeit"**

auftretenden Konflikte zwischen Wünschbarem und Machbarem sind immer so zu lösen, dass der Kompromiss eindeutig unter den Schwellenwerten für Gefährdung liegt, d. h. keine Gesundheitsbeeinträchtigungen im somatischen Bereich verursacht werden. Auch sollte der Kennwert für erhebliche Belästigung nicht überschritten werden, wenn die Belästigung (psychisches Wohlbefinden) als entscheidende Belastungsgröße zu beurteilen ist (z. B. Straßenverkehrslärm). Es sollten Immissionsrichtwerte festgelegt werden, die deutlich unterhalb der Werte für gesicherte Gesundheitsgefährdungen (vegetative Übersteuerung, Aufwachen) liegen.

Gleichfalls sollten wissenschaftlich begründete Hinweise auf gesundheitliche Gefährdungen (z. B. Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen) bei Maßnahmen zur Lärmvorsorge berücksichtigt werden. Die Untersuchungen zur erhöhten Ausscheidung von Stresshormonen bei Belastung mit Fluglärm zeigen, dass bei Pegelbereichen, die bisher "nur" als belästigend eingestuft werden, physiologische Reaktionen ablaufen, die ihrer Natur nach langfristig als gesundheitsschädlich anzusehen sind.

Umweltqualitäts- und Umwelthandlungsziele für den Schutz gegen Lärm

### **94. Technische und umweltpolitische Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung**

\*Im letzten Jahrzehnt sind auf der Grundlage von Schallemissionsbegrenzungen für Anlagen und Produkte erhebliche Lärminderungen erreicht worden. Dies gilt insbesondere für genehmigungsbedürftige Anlagen, die den Anforderungen der TA Lärm unterliegen. Aber auch im Verkehrsbereich (insbesondere im Straßenverkehr) konnte durch produktspezifische (technische Maßnahmen am Kraftfahrzeug selbst) Einzelmaßnahmen zur Begrenzung der Schallemissionen (aktiver Schallschutz), aber auch mit Hilfe passiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. Bau von Lärmschutzwänden, Einbau von Schallschutzfenstern, Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Nachtflugverboten u.v.a.m.) zumindest in Teilbereichen eine Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung erreicht werden.

Insgesamt ist aber festzustellen, dass insbesondere im Verkehrsbereich die technischen Erfolge an den Fahrzeugen oder Flugzeugen durch den zunehmenden Anstieg der Verkehrsstärke zumindest in Teilbereichen wieder kompensiert worden sind. Dies hat zu einer weiterhin starken Verkehrslärmbelastung geführt.

## **95. Handlungsoptionen für eine zukünftige Lärmschutzpolitik**

\* Die Analyse der gegenwärtigen Situation der Lärmbelastung macht deutlich, dass trotz offensichtlich großer Erfolge im Lärmschutz weiterhin Schwerpunktbereiche bestehen, die in der Zukunft weiterer Verbesserungen bedürfen, um die gesundheitlichen Auswirkungen für die betroffene Bevölkerung zu reduzieren. Die Gründe dafür liegen sowohl in der ständigen Zunahme der Verkehrsaktivitäten als auch in den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. Der Entwurf eines umweltpolitischen Schwerpunktprogramms, der im April 1998 vom BMU vorgelegt wurde, enthält einen Katalog von Maßnahmen zur Verminderung der Geräuschbelastung durch den Straßenverkehr, den Schienenverkehr, den Flugverkehr sowie durch Industrie, Baustellen und Geräte.

Der Umweltrat hält die konzeptionelle Vorgehensweise des Programmentwurfs für umweltpolitisch sinnvoll und fordert eine Fortentwicklung der vorhandenen Ansätze zu einem anspruchsvollen Langzeitprogramm für den Schutz gegen Lärm. Das in dem oben genannten Entwurf vorgeschlagene Umwelthandlungsziel von 65 dB(A) bei Tag kann nur ein Nahziel für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und den Schutz gegen erhebliche Belästigungen darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vorsorgezielwert – ergänzt werden. Für die Nachtzeit sind kurzfristig ein Wert von 55 dB(A), mittelfristig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein Vorsorgezielwert von 45 dB(A) anzustreben. In besonders schutzbedürftigen Gebieten, wie etwa im Umfeld von Krankenhäusern und Sanatorien und gegebenenfalls auch in reinen Wohngebieten sollte ein Vorsorgezielwert von 35 bis 40 dB(A) angestrebt werden. Dies entspricht im wesentlichen der Regelung der DIN 18005 und der TA Lärm. Zudem ist zu prüfen, ob die daneben anwendbaren Maximalpegel weiter abgesenkt werden müssen. Dabei ist die Staffelung des Schutzanspruches nach dem Nutzungscharakter der Einwirkungsbereiche dahin zu modifizieren, dass auch in Misch- und Kerngebieten jedenfalls bei Nacht ein anspruchsvoller Lärmschutz gewährleistet wird.

Diese anspruchsvollen Handlungsziele können nur durch ein Bündel von Maßnahmen der Verkehrsvermeidung, Maßnahmen an der Quelle, planerische Maßnahmen und Maßnahmen der Sanierung erreicht werden. Im Hinblick auf die finanziellen Konsequenzen ist insbesondere bei der Sanierung eine Vorgehensweise nach Prioritäten sinnvoll, die ein planerisches Vorgehen bedingt. Der Umweltrat schlägt daher vor, die vorhandenen Ansätze der planmäßigen Lärmsanierung auf eine breitere Grundlage zu stellen.

Vorbeugender Schutz gegen Gesundheitsgefährdungen, gegen erhebliche Belästigungen und Risikovorsorge

## **96.\* Der Umweltrat weist darauf hin,**

dass ein anspruchsvoller Schutz gegen erhebliche Belästigungen zugleich der Vorsorge gegen Gesundheitsrisiken durch Lärm dient. Eine Verstärkung des Vorsorgeelements der Politik gegen Lärm erscheint jedoch geboten, weil der Schutz gegen erhebliche Belästigungen nach Maßgabe der Vorbelastung, der Gebietsqualität und der Bedeutung der Anlage relativiert ist; die Erkenntnisse der

modernen Lärmwirkungsforschung belegen, dass lang andauernde erhebliche Belästigungen im medizinischen Sinne zu Gesundheitsgefährdungen führen und auch im Vorfeld solcher Lärmbelästigungen Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können. Deshalb ist eine immissionsbezogene Vorsorge zur Erreichung eines niedrigen Belastungsniveaus erforderlich. Eine strenge Lärmschutzpolitik entspricht den individuellen Präferenzen der Bürger; diese kommen sowohl in Meinungsumfragen als auch in der monetären Bewertung des Lärms auf dem Markt zum Ausdruck, wie sie sich in den Grundstückspreisen widerspiegelt. Denkbar ist, den Schutz gegen Lärm durch gesetzliche Regelungen zu verstärken. Allerdings ist die Lärmvorsorge gegen Gesundheitsrisiken zum Teil bereits durch die Abwehr erheblicher Belästigungen erfolgt. Aus diesem Grund bedarf eine Vermeidung von Lärm im Vorfeld des Schutzes gegen unzumutbaren Lärm einer Abwägung. Der Umweltrat gibt daher einer Lösung den Vorzug, die das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG durch vorsorgebezogene Immissionswerte konkretisiert, deren Erreichen bei den maßgeblichen Standortentscheidungen möglichst anzustreben ist; zum anderen sind auch für planerische Entscheidungen über neue oder wesentlich geänderte Verkehrswege und Flughäfen bei gegebenem Standort neben zwingenden Schutzwerten Vorsorgewerte vorzulegen, deren Erreichung durch bauliche und verkehrs- oder betriebsregelnde Maßnahmen möglichst angestrebt werden soll.

### **97.\* Bewertung von Lärm**

Der äquivalente Dauerschallpegel ist als Leitgröße der Geräuschbeurteilung auf einen bestimmten Beurteilungszeitraum zu beziehen. Das Schutzbedürfnis der Bevölkerung ist im allgemeinen zu den verschiedenen Tageszeiten stark unterschiedlich. Eine Differenzierung nach Tag- und Nachtzeit erscheint nicht ausreichend; so wird zum Beispiel vorgeschlagen, die Zeiten erhöhter Empfindlichkeit in die Nachtzeit auszudehnen und eine verkürzte Kernnachtzeit mit höheren Anforderungen festzulegen. Kernzeiten werden bereits bei der Fluglärmbeurteilung diskutiert und auch angewendet. Eine Dreiteilung nach diesem Vorschlag ist an den üblichen Lebensrhythmus des Menschen mit Arbeit, Freizeit und Schlaf angepasst. Ein derartiges Zeitschema entspricht auch besser dem Tagesgang des Verkehrslärms als dominierender Geräuschquelle und damit angenähert auch dem Zeitverhalten des Gesamtgeräusches.

Eine solche Regelung könnte als eine Aufweichung des geltenden nächtlichen – aber realistischerweise in absehbarer Zeit nicht durchsetzbaren – Lärmschutzes außerhalb der vorgeschlagenen Kernzeiten erscheinen. Der Umweltrat sieht jedoch in einer derartigen Regelung die Möglichkeit eines tatsächlich vollziehbaren Schutzes der Nachtruhe.

### **98.\* Die sektoral ansetzende Lärmschutzpolitik**

ist geprägt durch ein großes Spektrum unterschiedlicher Mess- und Beurteilungsverfahren für den Außenlärm. Um eine Vergleichbarkeit und die Voraussetzungen für eine Gesamtbewertung zu gewährleisten, ist die Entwicklung eines gemeinsamen Verfahrens für die Geräuschbeurteilung notwendig, dessen Anwendung möglichst einfach und praktikabel ist. Zudem sind einheitliche Kennwerte für alle Geräuscharten zu entwickeln, wobei unterschiedliche Störgrößen durch geeignete Zuschläge Berücksichtigung finden können. Der Umweltrat schlägt daher vor, als Leitgröße einheitlich für alle Geräuscharten den (energie)äquivalenten Dauerschallpegel  $L_{eq}$  mit dem Äquivalentparameter  $q = 3$ , der Frequenzbewertung A sowie der Zeitbewertung "fast" zu verwenden. Der ausschließlich im deutschen Fluglärmgesetz verankerte Äquivalenzparameter  $q = 4$  sollte entfallen.

Zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm ist nach Auffassung des Umweltrates zumindest ein EU-einheitliches Berechnungs- und Bewertungsverfahren anzustreben. Als Grundlage der Ermittlung und Bewertung von Fluglärm kann das Dokument 29 der European Civil Aviation Conference (ECAC 29) dienen. Dabei sollte als Kenngröße entsprechend den Festlegungen bei anderen Geräuscharten einheitlich der energieäquivalente Mittelungspegel (Äquivalenzparameter  $q = 3$ ) eingeführt werden. Die Bewertung ist getrennt für die Tages- und Nachtzeit vorzunehmen.

Geräusche aus verschiedenen Quellen

### **99.\* Belastungen durch Geräusche**

aus verschiedenen Quellen werfen schwierige Bewertungs- und Zurechnungsprobleme auf. Zum Bundes-Immissionsschutzgesetz hat sich heute die Meinung durchgesetzt, dass nur eine akzeptorbezogene Betrachtung, die die Auswirkungen aller Kategorien von Lärmquellen auf den Empfänger (Akzeptor) berücksichtigt, dem Schutzanspruch des Gesetzes entspricht.

Die neue TA Lärm hat den Akzeptorbezug nur näherungsweise verwirklicht, indem eine Gesamtbewertung aller dem Bundes-Immissionsschutzgesetz unterliegenden Anlagen sowie des diesen unmittelbar zurechenbaren Verkehrslärms erfolgt, Geräusche aus anderen Quellen (Fremdgeräusche) dagegen ausgeblendet werden. Die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) geht ebenfalls von einem begrenzten akzeptorbezogenen Ansatz aus, indem sie Lärmimmissionen aus allen Sportanlagen mit einem Summengrenzwert belegt (§ 2 Abs. 1). Dagegen setzt die Verkehrsanlagenlärmschutzverordnung (16. BImSchV) beim Bau neuer Verkehrswege Lärmgrenzwerte allein für den einem neuen Verkehrsweg zurechenbaren Lärm ohne Berücksichtigung der Belastung durch andere, gleichzeitig gebaute Verkehrswege oder der Vorbelastung aus bestehenden Verkehrswegen fest.

Die segmentierende Betrachtungsweise der Verkehrslärmschutzverordnung ist insbesondere bei der aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erwünschten Bündelung von Verkehrswegen, z. B. Straße und Schiene, umweltpolitisch problematisch.

Bei gleichartigen Geräuschen erscheint dem Umweltrat über die bestehenden Ansätze der TA Lärm, der Sportanlagenlärmschutzverordnung und der DIN 18005 hinaus eine summative Betrachtungsweise geboten. Sie ist auch bei ungleichartigen Geräuschen nicht völlig ausgeschlossen. Für die Bewertung von Lärm ist die Entwicklung einheitlicher Bewertungsverfahren und davon abgeleiteter Kennwerte anzustreben. Mit Hilfe derartig ermittelter Kennwerte ist durch energetische Addition die Gesamtbewertung auch von gemeinsam einwirkenden ungleichartigen Geräuschen möglich. Die so gewonnenen Beurteilungspegel für die Gesamtlärmbelastung in den jeweiligen Beurteilungszeiträumen sind in erster Linie für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung maßgeblich, da es hierfür vor allem auf die Lautstärke ankommt. Möglicherweise führt die energetische Addition zu einer Überschätzung der Gesundheitsgefährdung. Dies ist aber aus Gründen der Vorsorge hinzunehmen. Unterhalb der Werte zur Kennzeichnung der Gesundheitsgefährdung sollten dagegen zunächst weiterhin geräuschartspezifische Immissionsrichtwerte festgesetzt werden. Ergänzend ist freilich nach dem Vorgehen der Musterverwaltungsvorschrift der Länder von 1995 und Vorschlägen im Schrifttum eine Einzelfallprüfung zu erwägen, bei der auf Schutzwürdigkeit, Grad der Lästigkeit und Verursachungsanteil abzustellen ist.

Die andere zu entscheidende, aber bislang noch nicht gelöste Frage ist die nach der Zurechnung und als deren Konsequenz der Kostenbelastung für entsprechende Maßnahmen der Lärminderung. Der Umweltrat schlägt vor, das Zurechnungsproblem durch Einführung von Sanierungspflichten für bestehende Straßen, Schienenwege und Luftverkehrsanlagen im Wege der Gesetzesänderung zu lösen.

Insgesamt ist der Umweltrat der Auffassung, dass beim Problem der Lärmsummutation noch erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich Bewertung und Zurechnung (Kostenanlastung) bestehen und daher diesem Problem künftig mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Die dazu bereits vorhandenen Regelungen der TA Lärm, der 18. BImSchV und der DIN 18005 bedürfen der Fortentwicklung. Dabei sollten Gesundheitsgefährdungen zunächst im Vordergrund stehen. Für diese gebietet die aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG abgeleitete Schutzpflicht des Staates eine akzeptorbezogene Betrachtungsweise, und bei dieser Konstellation erscheinen die auf Bestandsschutz und allgemein auf eine angemessene Lastenverteilung bezogenen Interessen der jeweiligen Mitverursacher weniger schutzwürdig als im Fall bloßer erheblicher Belästigungen. Sanierung bestehender Anlagen

**100.\* Im Gegensatz zu Anlagen**, die dem Bundes-Immissionsschutzgesetz unterliegen (§§ 17, 25 BImSchG), sehen die gesetzlichen Regelungen eine Sanierung bestehender Verkehrsanlagen nicht vor. Allerdings lösen wesentliche bauliche Änderungen von Straßen- und Schienenwegen eine dem Umfang nach begrenzte Sanierungspflicht aus.

Dieser Rechtszustand, der den Lärmschutz fast völlig von fiskalischen Erwägungen abhängig macht, ist auch unter dem Vorzeichen knapper gewordener Haushaltsmittel auf Dauer nicht akzeptabel. Die Verweigerungshaltung der Fiskalpolitik entfernt sich nicht nur von den individuellen Präferenzen einer Vielzahl der Bürger. Vielmehr gebietet auch die Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG ein angemessenes Vorgehen gegen Lärmbelastungen durch Altanlagen, jedenfalls soweit sie im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung liegen, was bei langandauernden erheblichen Belästigungen im medizinischen Sinne zu erwarten ist. Da insbesondere sozial Schwächere von unzumutbarem Lärm betroffen sind, ist ein Abbau der Lärmbelastung auch ein Gebot des Sozialstaates.

### **101.\* Im Konflikt**

zwischen dem umweltpolitisch Erforderlichen und dem wirtschaftlich Vertretbaren stellt der Umweltrat eine Ausdehnung des in § 47a BImSchG angelegten Planungsansatzes zur Diskussion. In der jüngsten Vergangenheit sind wiederholt Forderungen nach einer Lärmsanierung nach Maßgabe von Prioritäten erhoben worden. Nach den Vorstellungen des Umweltrates könnten durch gesetzliche Regelungen des Bundes und der Länder grundsätzliche Sanierungspflichten des Bundes, der Länder, der Deutschen Bahn AG, der Betreiber von Flughäfen, der Kreise und Gemeinden nach Maßgabe von Lärminderungsplänen begründet werden. In den Plänen, die auf der Ebene des Bundes und der Länder aufzustellen sind, sollte die Grundlage für ein planmäßiges, koordiniertes Vorgehen zur schrittweisen Sanierung stark belasteter Verkehrsanlagen einschließlich Flughäfen gelegt werden. Es wären nach Maßgabe von Sanierungszielwerten – zunächst 65/55 bzw. 62/55 dB(A) für Wohngebiete – Prioritäten festzulegen und entsprechende Zeitpläne aufzustellen. Ob eine weitere Absenkung auf Werte von 55/45 dB(A) in Betracht kommt, bedarf näherer Prüfung, insbesondere im Hinblick auf die technischen Möglichkeiten und gesamtwirtschaftlichen Folgen. Eine Schutzminderung durch Vorbelastung sollte grundsätzlich nur auf der Zeitachse durch zeitliche Streckung der Sanierungslast

hingenommen werden. Die Einhaltung der Nachtwerte sollte auch für Mischgebiete angestrebt werden. Ein bestimmter Anteil des Budgets der Träger der Straßenbaulast für den Straßenbau sollte als Sanierungsmasse gewidmet werden; entsprechende Regelungen sollten für andere Verkehrsanlagen gelten. Bei Verkehrswegen sollten neben baulichem aktivem Schallschutz (etwa durch Lärmschutzwände) auch verkehrsregelnde und widmungsbeschränkende Maßnahmen wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen, Entmischung des Verkehrs durch LKW-Verbote oder Verkehrsberuhigung vorgesehen werden. Bei Flughäfen kommen insbesondere Lärmkontingente und Nachflugbeschränkungen in Betracht. Entgegen der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 sollte am Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz festgehalten werden.

Joachim Jürgens, September 2000