

220503 AUISO

Dienstag, 3. Mai 2022
13:20

Bezug zur Anlage 3

Fachliches, Gesetzliches

1. Der aufgestellte LSP geht ausschließlich von Lärm-Mittelwerten aus.

Das BImSchG §47d des Bundes Immissionsschutzgesetzes fordert demgegenüber die Belastung von Lärmquellen bei Überschreitung relevanter Grenzwerte Prioritäten einzuräumen

Dafür spricht auch Tabelle 4.1 des LAP S. 9 durch "**kurzfristige**" Lärm Exkursionen von gesundheitlichen Beeinträchtigungen von > 65 dBA tagsüber. Im folgenden Abschnitt wandelt der Gutachter den für die Gesundheitsauswirkungen entscheidenden "kurzfristigen" Wert in einen begrenzt aussagefähigen "Mittelwert".

Insofern ist beispielsweise der **Bürger-Eingabe #1** v. 12.11.2021 zu kurzzeitigen Lärmexpositionen unbedingt entsprechend BImSch Rechnung zu tragen.

§ 47d - Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

§ 47d Lärmaktionspläne

2 Gleiches gilt bis zum 18. Juli 2013 für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, **solte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben,**

Konklusion: Die Anlage 1 (und Anlage 2) geben die Problemlage der Schwerpunkte Lärmreduzierung nicht ausreichend wider.

Frage: Warum lässt der Lärmschutzplan die entscheidenden Lärm-Exkursionen aus?

Fluglärm

1. Bei der **laufenden #2 Fluglärm** ist das Mittelwert-Problem besonders eklatant, da die Abstände zwischen den Lärmemissionen und den ruhigen Zwischenphasen besonders groß sind, was die Mittelwerte ins Irrelevante versetzt

2. Das Gleiche gilt für #4 bei dem erneut seitens Bürgerbefragung auf Lärm-Expositionen hingewiesen wird.

Straßenbelag

1. Es macht nur begrenzt Sinn Lärm durch Flüsterasphalt sanieren zu wollen. Denn Dies reduziert den Lärm das Abrollgeräusche der Reifen. Sonst nichts!

Abgesehen von den unverhältnismäßig hohen Zusatzkosten ist der Lärmsenkungsbeitrag lt. Literatur ca. 3 dBA. Zudem wirkt es sich nur auf die Reifengeräusche aus. Das macht innerstädtisch (50 km/h) keinen Sinn

2. Straßenschäden wie Schlaglöcher verursachen einen signifikanten Lärm über die angestrebten maximal dBA-Werten. Der Lärm ist 2 bis 4 Mal so hoch, wie das Reifengeräusch. Insbesondere bei Lkw und Anhänger mit Pritsche.

Konklusion: Die Verwaltung und Politik müssen sich mit Nachdruck für die Sanierung der Lärm-kritischen Straßen einsetzen

Frage: Warum geht die Verwaltung die Beseitigung der Straßenschäden als Lärmquelle nicht systematisch mit Maßnahmen an?

Umsetzung seit 2015 (S. 62-67)

- Von mehr als 60 als notwendig erachteten Maßnahmen sind 5 umgesetzt

Fragen:

- Was hat die Verwaltung seit 7 Jahren daran gehindert die offensichtlichsten Maßnahmen, wie Beseitigung der lärmenden Schlaglöcher zu beseitigen?
- Kann die Verwaltung Prioritäten benennen?
- Was kann die CDU tun, um die Verwaltung bei einer wirksamen Lärmbekämpfung zu unterstützen?