



Lerchenberger Erklärung

Gemeinsames Kommuniqué der von Flug-, Straßen- und Bahnlärm betroffenen Menschen und Kommunen zur Europawahl 2014

Wir fordern die zur Wahl stehenden Abgeordneten für das Europäische Parlament und ihre Parteien auf, ihren Einfluss geltend zu machen, um der zunehmenden **Umweltbelastung** durch Straßen-, Flug- und Eisenbahnverkehr endlich **Einhalt zu gebieten**, indem entsprechende Maßnahmen ergriffen, die erforderlichen Budgets bereitgestellt sowie rechtliche Ansprüche zum **Schutz der Bevölkerung gesetzlich** verankert werden.

Der seit Jahrzehnten ausstehende Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Lärm und die nachgewiesenen gesundheitsschädigenden Lärmimmissionen sowie die Versäumnisse in der Lärmgesetzgebung und damit der **präventiven Lärmvorsorge erfordern** jetzt eine **sofortige Handlungs- und Umsetzungsstrategie** in Form von regulativen Maßnahmen. Seit langem ist klar und den Parlamentariern bekannt, dass **effektiver Lärmschutz** an der **Quelle** ansetzen muss, das heißt an den Fahr-/Flugzeugen und den Verkehrswegen und Flughäfen. Lärm lässt sich, nachdem er entstanden ist, mit passiven Maßnahmen kaum noch aufhalten. Hier entpuppt sich die bisherige Lärmschutzstrategie als symbolischer Akt ohne Wirkung.

Lärmschutz an der Quelle bedeutet, dass schon bei der Entwicklung von Material und Komponenten die akustischen Gesichtspunkte zur Lärmreduktion berücksichtigt werden. Hier fehlen jedoch die Vorgaben von Politik und den Parlamenten für verbindliche Lärmziele, die erst durch entsprechende Regulierungen wie Fahr-/Flugverbote durchsetzbar werden. Auch die EU-Kommission beugt sich eher wirtschaftlichen Interessen, als dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung nachzukommen. Die Verkehrsindustrie wird sich ihrerseits nicht eher bewegen, bis **gesetzliche Vorgaben verbindlich** auf dem Tisch liegen. Erst dann wird man ernsthaft beginnen, **Lärm an der Quelle zu verhindern**. Dies wiederum wird Jahre und Jahrzehnte in Anspruch nehmen, bis die jetzige Generation von Flugzeugen und Fahrzeugen durch eine lärmarme Generation ersetzt wird und nennenswerte Fortschritte im Lärmschutz erzielt werden.

Aus diesen Gründen jahrzehntelanger Versäumnisse lässt sich eine abwägende, abwartende Politik nicht mehr begründen, denn das Leben und die Gesundheit der Menschen darf nicht weiter gefährdet oder länger eingeschränkt werden. Eine **sofortige Reduktion der Lärmbelastungen** auf ein gesundheitsverträgliches Maß ist unausweichlich und, wo nicht anders zu erzielen, in Form von Flug- und Fahrverboten sowie anderen regulierenden Maßnahmen umzusetzen. Im Detail sind folgende Schritte notwendig:

1. Anspruch auf wirksamen Lärmschutz mit sofortigen Maßnahmen

Die negativen Folgen einer globalisierten und europäisierten Wirtschaft werden insbesondere durch zunehmende Verkehrsbelastungen spürbar. Seit Jahrzehnten wird **Verkehrslärm** als Belästigung, aber nicht als **Belastung** angesehen, obwohl wissenschaftliche Studien eine ernsthafte **Gesundheitsschädigung** belegen. Bis zum heutigen Tag gibt es keinen wirksamen Lärmschutz an Verkehrswegen und präventive Maßnahmen der Verursacher werden nicht ergriffen, weil **wirksame Gesetze** fehlen. Die gesetzgeberische Abstinenz der Vergangenheit erfordert weitere Jahre und Jahrzehnte, bis wirksamer Schutz an der Quelle aufgebaut und umgesetzt werden kann. **Lärmschutz** an Verkehrswegen und Flughäfen ist aber heute schon **überlebensnotwendig** geworden. Von Medizinern ausgesprochene gesundheitliche Risiken und Warnungen sind in anerkannten wissenschaftlichen Studien belegt. Umgehende regulierende Maßnahmen und **Verkehrseinschränkungen** sind daher von der Politik **schnellstens** zu **beschließen** und **umzusetzen**. Die Kausalität von andauerndem und übermäßigem Lärm und der daraus resultierenden Krankheit bildet die Grundlage für ein sofortiges Handeln.

2. Anspruch auf Regeneration und Nachtruhe zwischen 22:00 und 6:00 Uhr

Insbesondere dem **lebensnotwendigen** Anspruch auf **Regeneration** während der **Nacht** ist ein gesetzlich verbrieftes **Schutzrecht** einzuräumen, das durch regulierende Maßnahmen wie **Nachtflug- und Nachtfahrverbote** sowie **Tempolimits** auf Straßen und Autobahnen umzusetzen ist. Der Schutz vor gesundheitsschädlichen Lärmimmissionen und der Anspruch der Menschen auf **Nachtruhe in der Zeit von 22:00 – 6:00 Uhr** sind im **Gesetz** zu **verankern** und als einklagbarer Schutzanspruch für alle Verkehrsarten gesetzlich zu regeln.

3. Verkehrslärm als Gesamtlärmbelastungen ermitteln und bekämpfen

Bei **Verkehrslärm** handelt es sich nicht nur um eine „Belästigung“, sondern um eine ernsthafte **„gesundheitliche Belastung“**. Hierbei sind die **Gesamtlärmbelastungen**, die auf einen Menschen einwirken, zu **berücksichtigen**, um eine angemessene Beurteilung der notwendigen **Schutzmaßnahmen** treffen zu können. Menschen, die keine Rückzugs- und Regenerationsflächen mehr haben, müssen zwangsläufig krank werden. Das verstößt gegen die **Menschenrechte** und muss vom Gesetzgeber verhindert werden. Deshalb sind **Gesamtlärmpläne** für die Kommunen so zu erstellen, dass für jedes einzelne Haus die Einwirkungen sämtlicher Verkehrsarten erfasst und aufgrund von Haus- und Geländeprofilen sowie Nähe zu den Schallquellen die Fragestellung nach Belastung bzw. Lebens- und Regenerationsmöglichkeiten im Zusammenwirken bewertet und berücksichtigt werden.

4. Den aktuellen Stand des Wissens und der Technik berücksichtigen

Die Bewertung von **Schall** ist nach heutigem Wissen, angefangen vom Luftschall über Körperschall, Sekundärschall, Infraschall bis zum Ultraschall, vom Energiefluss bis zu den Resonanzeinwirkungen, von der Impulshaltigkeit und Dauer bis zur Schnelle und Intensität (etc.) zu **berücksichtigen**. Bei der Berechnung von Lärmbelastungen spielt neben Beurteilungspegel (L_{den}) und Maximalpegel (L_{max}) auch die **Maximalpegelhäufigkeit** eine entscheidende Rolle. Moderne Rechenverfahren können bauliche Gegebenheiten und Topografie für eine hausgenaue Situationsbeschreibung simulieren und dabei auch Reflexionen und Sekundärschall oder Erschütterungen berücksichtigen. Das Ziel ist, eine realistische Situationsbeschreibung zu erstellen, denn nur daraus lassen sich wirksame Maßnahmen ableiten, was bisher leider nicht der Fall ist.

5. Die Mittel für die Lärmsanierung erhöhen und die Kosten bei den Verursachern ansiedeln

Der wirksamste Schutz vor Lärm entsteht, indem man Fahrwege und Flugrouten von Wohngebieten fernhält. Beim Bau des Berliner Flughafens wurde gezielt stadtnah gebaut, anstatt die vielseitig vorhandenen Rollfelder außerhalb der Stadt zu nutzen und schnelle Verbindungen dorthin zu bauen. Im 21. Jahrhundert poltern nachts immer noch 50 Jahre alte Güterwaggons mit 110 dB(A) mitten durch die Wohngebiete und hinterlassen gesundheitlich ein Feld der Verwüstung. Das ist eine völlig falsch verstandene Liberalität und Wirtschaftsfreundlichkeit – und muss als ein menschenfeindlicher Akt und ein Verstoß gegen die Menschenrechte angesehen werden.

- Die Möglichkeiten, **lärmarm** und **umweltfreundlich** zu **fliegen** und zu **fahren**, sind vorhanden und müssen genutzt werden.
- Programme, die den **Lärm an der Quelle beseitigen** oder am Fahrweg eindämmen, sind dabei ebenso zu fördern wie Forschungsprogramme über die Wirkung und Bekämpfung von Schallemissionen.
- Die **Kosten** sind bei den **Verursachern** anzusiedeln. Insbesondere die **akustische Optimierung** von Fahr- und Flugzeugen ist Aufgabe der Verursacher und Nutzer.



6. Lärmschutz geht vor Interoperabilität und Zugangsfreiheit

Unterschiedliche Besiedlung, erhöhtes Verkehrsaufkommen und weitere Faktoren spielen bei der Regelung von Lärmschutz eine entscheidende Rolle, denn es gilt **Menschen vor gesundheitsschädigenden Immissionen zu schützen**. Eine Abwägung von unterschiedlichen Interessen ist nur dann möglich, wenn man **Lärm** nicht wie bisher als „lästige Lappalie“, sondern als „**ernsthafte gesundheitliche Belastung**“ ansieht. Hier sind die Abgeordneten ganz besonders gefordert, sich diese Unterscheidung bewusst zu machen!

7. Informationspflicht auch über die Pläne von morgen

Allen **Verkehrsprojekten** in der EU ist eine **Informationspflicht** gegenüber der Öffentlichkeit zur Lärmentwicklung aufzuerlegen einschließlich der dadurch bedingten Auswirkungen auf andere Verkehrsbereiche und Regionen. Eine frühe, faire und wirksame **Bürgerbeteiligung** ist vorzusehen und Sprachbarrieren sind abzubauen.

Mainz-Lerchenberg, den 29. März 2014

AK Fluglärm Mainz-Lerchenberg

BBI Kein Flughafenausbau Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr

Lebenswertes Mainz u. Rheinhessen e.V.

Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen e.V.

BI Fluglärm Mainz-Laubenheim

BI Fluglärm Mainz-Weisenau

Frankfurter Bürgerinitiativen (FBI)

Pro Rheintal e.V.

IG BOHR

AGVL Stuttgart/Leonberg

IG BISS, Emmerich

IBO Oldenburg

Bahnlärm-Initiative Bremen

BI Elbtal

Aktionsbündnis Verkehrslärm

c/o Pro Rheintal e.V. Bürgernetzwerk

Tel. 06742 801069-0

E-Mail: info@pro-rheintal.de

www.ab-vl.de