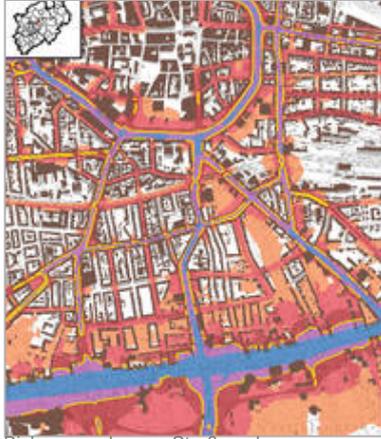


Lärmkarte ignoriert Jets und Züge

Dortmund, 30.05.2008, Von Gerald Nill , 2 Kommentare

Knapp 10 000 Dortmunder werden tagsüber von Lärm geplagt, gut 15 000 nachts. Also 1,7 bzw. 2,6 Prozent der Bevölkerung. Das besagt jedenfalls die aktuelle Lärmkarte, die jetzt auch im Internet steht. ...



Bislang werden nur Straßen als Lärmquelle erfasst: In der Grafik sieht man die Belastungen an Ruhrallee, B 1 und Märkische Straße. (Quelle: "www.Umgebungslaerm.nrw.de")
60 nachts.

... Maßgebend für die Kriterien, was laut ist, waren die Richtlinien der EU. Heinrich Bornkessel vom Umweltamt, der sich ein Jahr lang mit der Umsetzung der EU-Richtlinie Lärm herumgeschlagen hat, nimmt kein Blatt vor den Mund: "Subjektive und gerechnete Werte passen nicht." Oder anders ausgedrückt: Kurzzeitereignisse wie etwa ein startender Jet werden nur unzureichend in der jetzt veröffentlichten Lärmkarte abgebildet. Ausgerechnet.

Es sind die Hauptverkehrsachsen, die als Lärmerzeuger blau oder violett sofort ins Auge springen. Flug- und Gewerbelärm werden nach den EU-Richtlinien einfach ausgeblendet. "Nach den Kriterien der EU steht Dortmund im Vergleich ganz hervorragend da", kommentiert Umweltdezernent Wilhelm Steitz, wissend, dass er mit dieser Bemerkung die Lärmschutzgegner gegen sich aufbringt.

70 Dezibel werden tagsüber als Schmerzgrenze angesehen,

Züge noch nicht erfasst

Der rumpelnde Güterzug der nachts durch Sölde lärmt, fließt ebenfalls nur durch ein arithmetisches Mittel in die Lärmkarte ein. Das heißt, diese Angaben werden demnächst in die Karte einfließen, wenn das Eisenbahnbundesamt auch seine Hausaufgaben gemacht haben wird.

Die Erhebung des Lärms ist die eine Sache. Wie man die gewonnenen Erkenntnisse in Maßnahmen umsetzt, ist der nächste, noch schwerere Schritt. Damit soll sich die Politik nach der Sommerpause auseinandersetzen. Und die interessierte Öffentlichkeit soll daran beteiligt werden. Aber leichter gesagt als getan.

"Im Bestand sind Lärmschutzmaßnahmen nicht einfach umzusetzen", sagt Heinrich Bornkessel. Beispiel Märkische Straße. Hier lasse sich eben nicht eine Lärmschutzwand zwischen Straße und Hauswand errichten. Tempolimits sind innerorts ebenfalls kaum ein Mittel zur Lärmreduzierung und ein LKW-Verbot lässt sich gerade auf den lauten Hauptverkehrsachsen ebenfalls kaum umsetzen.

Die Stadt habe auch schon viel zur Lärminderung getan, beteuert Bornkessel. Man denke an Aktionspläne für Radverkehr und öffentliche Nahverkehrssysteme. Hinzu kämen Lkw-Routenpläne und nicht zuletzt das Lkw-Nachfahrverbot und das Tempolimit von 50 km/h auf der B 1.

Bleibt: eine entsprechende Berücksichtigung der Lärmschutz-Interessen der Bürger bei zukünftigen Planungen.

Anders sehe es tatsächlich bei den Bahnlagen aus. "Da kann 'was gehen", deutet das Umweltamt an. Dann müsse der Gesetzgeber aber auch die Bahn AG in die Pflicht nehmen und zu Lärmschutz anhalten. Denn freiwillig werde die Bahn AG wohl kaum Lärmschutzwände an ihren Strecken hochziehen.