



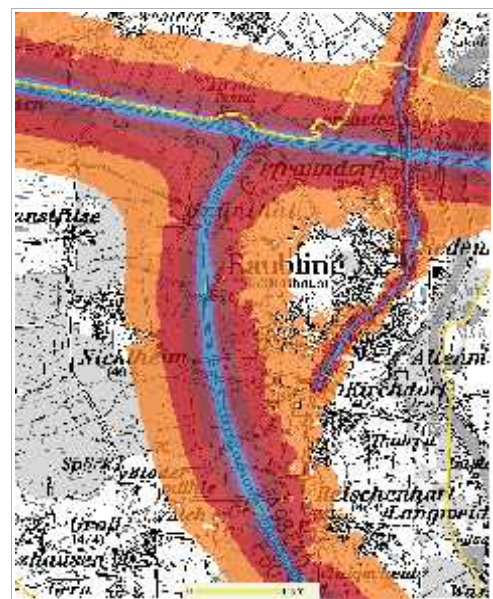
Beim Bau der Reichsautobahn, Peter Schöttle, 1936

© Städtische Galerie Rosenheim / Foto: Karl Mair

Mobilitäts- und Transitlewne

Die Realität zeigt uns - leider auf Kosten der Anlieger(gemeinden).

Tagtäglich 120.000 PKW und 15.000 LKW.
Das offizielle Zahlenwerk spricht für sich.
Die Lärmkarte des Bayerischen Landesamt für Umwelt verdeutlicht ansatzweise auch die Redenfeldener Autobahnlärm-Problematik.



Lärmkarte der Hauptverkehrsstraßen, LDEN, Stand 05/2009
© Bayerisches Landesamt für Umwelt



Lärmzone Raubling

Lärmkartierung nach EG-Umgebungs-lärmrichtlinie
Unsere Chance für ein mehr an Ruhe nutzen und jetzt aktiv werden!

Umgebungs-lärm in Raubling, A8 und A93

Autobahn A8 („Chiemseeautobahn“)

Ein historischer Abriss



NS-Propagandaschrift

Das Konzept der Chiemseeautobahn im Gesamtnetz des NS- Autobahnprojektes ist insofern einmalig, als diese Reichsautobahn primär zur Erreichung der Erholungsgebiete Tegernsee und Chiemsee für die Großstadt München mit ca. 800.000 Einwohnern konzipiert war. Diese Funktion der Naherholung ist für keinen anderen Streckenabschnitt im Deutschen Reich nachweisbar. Um die Erholungsgebiete Tegernsee, Schliersee, Seehamer See und Bayrischzell zugänglich zu machen, wurde die längere und schwierigere (geologisch und bodenphysikalisch ungünstige Linienführung) südliche Route über Holzkirchen gewählt, anstatt die nördliche Route über Grafing. Die Münchner Presse berichtete das die Wahl dieser Route direkt von Hitler angeordnet worden sei. Der Bau dieser Strecke (1933 bis 1938) war von einem enormen propagandistischen Aufwand begleitet, der geschichtsmächtig noch Jahrzehnte später seinen Widerhall fand. Insbesondere wurde der Mythos der „grünen Autobahn“ geschaffen: Technik und Natur seien versöhnt, die Autobahn werde der Landschaft angepasst, wodurch die massiven Eingriffe des Großprojektes in die Natur bemäntelt wurden.

In scharfem Kontrast zur optimistischen Propaganda waren die Arbeitsbedingungen an den Autobahnbaustellen in jeder Hinsicht menschenunwürdig. Die zwangsverpflichteten Arbeiter besaßen eine Arbeitspflicht und konnten der körperlichen Schwerstarbeit, die in dem ersten Jahr fast ohne

Unterstützung von Baumaschinen vor sich gehen musste, nicht entkommen. Die Arbeitsnorm von 12m³ Erdbewegung pro Tag (in Handarbeit!) war für die Masse der nach jahrelanger Arbeitslosigkeit häufig unterernährten und körperlicher Schwerstarbeit „entwöhnter“ Männer meist nicht zu schaffen. Arbeitslager für die Bauarbeiter waren straff nach der NS-Ideologie ausgerichtet, die Verpflegung schlecht, die Unterbringung katastrophal. Daher besaßen die Arbeitslager des Autobahnbaus viele Aspekte von Konzentrationslagern. Auch ist der Einsatz von jüdischen Zwangsarbeitern beim Autobahnbau noch vor dem Kriegsbeginn nachweisbar.

Schwere Arbeitsunfälle standen an der Tagesordnung und deren Intensität stieg durch den Druck der geforderten Fertigstellung kontinuierlich an. Zwischen 1933 und 1938 wurde so pro Autobahnkilometer etwa ein Arbeiter zum arbeitsunfähigen Krüppel, alle 4,5 km kam ein Arbeiter zu Tode, unzählige Arbeiter trugen ernsthafte gesundheitlichen Dauerschäden davon.



Tarikastelle Pfreundorf (um 1936)

Foto Hermann Herz

Wenn man fragt, ob das NS- Autobahnprojekt einen deutlichen Beitrag zur Senkung der Arbeitslosigkeit geleistet hat, wie die Propaganda suggerierte, so stellt man eine beachtliche Diskrepanz fest. Nachgewiesen ist, dass der Umfang der tatsächlichen Beschäftigung am Autobahnnetz doch sehr beschränkt war.

Am gesamten deutschen Autobahnprojekt spiegelt sich in vielen Aspekten die Politik des NS-Regimes, besonders die ungezügelt gewaltanwendung nach innen und nach außen.

Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches wurde Mitte 1945 das Unternehmen „Reichsautobahnen“, entsprechend der besatzungsrechtlichen Anordnungen, aufgelöst und in Folge der staatlichen Bauverwaltung eingegliedert. Die Beseitigung der Bombenschäden auf den Fahrbahnen und der Wiederaufbau zerstörter

Autobahnbrücken, unter ihnen auch die Innbrücke bei Pfraundorf waren vordringliche Aufgabe der neu geschaffenen Behörde. Bis zum Übergang der Baulast auf den Bund am 1. April 1950 war es gelungen einen durchgängigen Autobahnverkehr, freilich mit Einschränkungen, zu realisieren.

A8 aktuell



A8 bei Pfraundorf

Foto Bund Naturschutz Raubling

Verkehrsaufkommen

Seit Ende der 1950er Jahre hat sich das Verkehrsaufkommen zumindest verneunfacht. So wurden 2005 **knapp 27 Mio Fahrzeuge** gezählt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsleistung (DTV) wird mit 73.915 Fahrzeugen, davon 7.848 Lkw angegeben.

Ausbaupläne

Es bestehen konkrete Ausbaupläne für einen 6streifigen Ausbau des Autobahnabschnittes Rosenheim – Landesgrenze. Die beiden, ebenfalls geplanten (eventuell zuschaltbaren), Standstreifen werden in der offiziellen Lesart nicht angeführt. Der Autobahnquerschnitt erhöht sich in der Kronenbreite von bislang 17m auf 36m. Bei einem Vollausbau soll sich der Lärmschutz (Lärmvorsorge) an der Ausbaustrecke deutlich verbessern. Der Bund Naturschutz wie mehrere Bürgerinitiativen entlang der geplanten Ausbaustrecke kritisieren die Planungen als überdimensioniert und klimapolitisch nicht vertretbar. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden von vielen Anwohnern als noch nicht ausreichend kritisiert. In einem ersten Teilabschnitt Anfang 2009 das Planfeststellungsverfahren Rosenheim (Innbrücke Raubling Ost) bis Achenmühle erfolgen. Bis dato ist durch die Planungsbehörde im Zusammenhang mit den Ausbauplänen A8 keinerlei Lärmschutz für den Raublinger Ortsteil Pfraundorf geplant. Weder auf der lärmintensiven Autobahn-Innbrücke (Fahrbahnbelag, Übergangsschwellen, Übertragungsweg offenes Gewässer) noch für den Autobahn-Teilabschnitt Inntal dreieck – Innbrücke.

Aktuelle Unterhaltsmaßnahmen

Nach Auskunft der Autobahndirektion Südbayern wird auf der Innbrücke, Fahrtrichtung München, bis Oktober 2008 ein neuer, etwas leiserer, Fahrbahnbelag eingebaut. Ob diese kurzfristige Unterhaltsmaßnahme eine wirklich spürbare Lärminderung für den Ortsteil Pfraundorf bringt wird sich zeigen.

Bestehender Lärmschutz entlang der A8

Lückenhaft und unzureichend. Keinerlei Lärmschutz auf der Autobahnbrücke.

A93 (Inntalautobahn)

Ein historischer Abriss



Eispurige Inntalautobahn bei Reischenhart (um 1959)

Die A93 ist zweigeteilt, führt von Hof in die Holledau und weiter südlich vom Inntaldreieck in Richtung Kufstein. Die Verbindung der beiden Teilstücke war ursprünglich geplant, wurde aber nicht verwirklicht. Sie ist als autobahnähnliche Bundesstraße B15 neu abschnittsweise im Bau bzw. in Planung (Stichwort Westtangente).

Mit dem beginnenden „Wirtschaftswunder Deutschland“ und dem damit gleichlaufend, lawinenartigen Anwachsen des Straßenverkehrs wurden bereits 1948 Stimmen laut, die den Weiter- bzw. Neubau der im Dritten Reich begonnen bzw. geplanten Autobahnen einforderten.

Ende der 1940er Jahre zeigte sich, dass die bestehende Bundesstraße Rosenheim – Kufstein wegen ihrer ungünstigen Linienführung, der verkehrsbehindernden Ortsdurchfahrten sowie wegen der alljährlichen schweren Frostaufbrüche nicht nur dem stärker werdendem internationalen, sondern auch dem örtlichen Verkehr nicht mehr gewachsen war. Ein Ausbau der B15 wäre wegen der örtlichen Gegebenheiten faktisch einem Neubau gleichgekommen.



Inntalautobahn bei Reischenhart (1960er Jahre)
Foto: Gemeindearchiv Raubling

So viel 1952 die Entscheidung, statt dessen die bereits im Dritten Reich vorgesehene Autobahn zu bauen. Wegen mangelnder Haushaltsmittel jedoch zunächst einbahnig und nicht vollständig kreuzungsfrei. Planung, Planfeststellung und Bodenerwerb erfolgten für einen späteren Vollausbau zur zweispurigen Autobahn. Im Frühjahr 1953 wurde dann das erste Bauleistungsangebot für den Autobahnbau im bayerischen Inntal vergeben. Als letzter von 4 Bauabschnitten wurde im Oktober 1959 der Teilabschnitt Reischenhart – Inntaldreieck eröffnet.

Verkehrsrechtlich wurde die Strecke als Bundesstraße mit Einschränkungen gewidmet.

Bereits 1938 ist der Autobahnabschnitt der A93 Inntaldreieck – Kufstein im „Grundnetz“ der deutschen Reichsautobahnen kartiert. Erste Trassenstudien für eine in Folge geplante Schnellstraße von Kufstein zum Brenner, folgten zwischen 1939 und 1941. Der Zweite Weltkrieg verhinderte den Baubeginn.

Der Ausbau zur Vollaubahn in Betonbauweise erfolgte zwischen 1963 und Juni 1965. Nach Fertigstellung der Brennerautobahn Anfang der 1970er Jahre entwickelte sich die Inntal- Brenner- Autobahn zu einer der meist befahrenen alpenquerenden Route für den Lkw Transit.

A93 aktuell



A93 bei Grünthal

Fotos Bund Naturschutz Raubling

Verkehrsaufkommen

Seit Anfang der 1960er Jahre hat sich der Verkehr mit nun **gut 17 Mio Fahrzeugen im Jahr 2005** (pro Tag 46.932, davon 7.520 Lkw) verzehnfacht!

Folgen Ausbau A8

Während der gesamten Bauzeit Ausbau A8 (geschätzte 15 Jahre) muss wohl bei jeder der möglichen Ausbauvarianten mit einem mehr oder weniger erhöhtem Verkehrsaufkommen (Ausweichroute Alpentransit) auf der Inntalautobahn gerechnet werden.

Fahrbahnzustand

Ein zum Teil maroder technischer Fahrbahnzustand aber auch Querrillen und Rissausbesserungen machen den, besonders haltbaren aber auch lauten, Zement- bzw. Betonfahrbahnbelag noch lauter. Die beiden stark belasteten rechten „Lkw-Spuren“ der A93 sind besonders laut. Mittelfristig ist von Seiten der Autobahndirektion Südbayern keine lärmwirksame Erneuerung der Fahrbahnbeläge z.B. mit hochabsorbierender OPA geplant.

Bestehender Lärmschutz entlang der A93

Insgesamt unzureichend. Im Ortsteil Aich hat sich die Lärmsituation seit dem Bau des Lärmschutzwalls z. T. deutlich nachteilig verändert.

Inntaldreieck



Inntaldreieck

Foto Bund Naturschutz Raubling

Gut 36 Mio Fahrzeuge passierten im Jahr 2005 das Inntaldreieck.

Das lärmwirksame Gesamtverkehrsaufkommen der A8 und A93 im Bereich des Inntaldreiecks beläuft sich auf **gut 44 Mio Fahrzeuge**.

Der **österreichische Inlandsverkehr** nutzt die A8 und die A93 über das „deutsche Eck“ Inntaldreiecke als **Transitroute** zwischen Tirol und Salzburger Land.

Verkehrsdaten 2005

	Fahrbahnbelag	Zul. Höchstgeschwindigkeit PKW/LKW	Tägliche Gesamtverkehrsstärke aller KFZ innerhalb 24 Stunden = DTV	Anteil Schwerverkehr pro 24 Stunden	Verkehrsstärke alle KFZ in der Zeit zwischen 6-20Uhr LDEN	Verkehrsstärke alle KFZ in der Zeit zwischen 22-6Uhr Night	Anteil Schwerverkehr in der Zeit zwischen 6-22Uhr LDEN	Anteil Schwerverkehr in der Zeit zwischen 22-6Uhr Night
A8 Inntaldreieck bis AS Pfraundorf	Splittmasch-asphalt	130/80	73.915	7.648	65.408	8.520	6.144	1.704
A93 Inntaldreieck bis AS Raichenhart	Zement-Beton	130/80	46.932	7.520	42.304	4.632	6.224	1.296
Gesamtverkehr pro Tag			120.847	15.368				
Gesamtverkehr pro Jahr			44.109.155	5.609.320				

Verkehrsdaten A8 und A93
Quelle: LfL Bayern

Alpenquerender Lkw-Güterverkehr



Alpen transit in Richtung Inntal dreieck

Foto Bund Naturschutz Raubling

Der alpenquerende Güterverkehr hat sich zwischen 1970 und 2004 verfünffacht, in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt. So stieg der Güterverkehr über den Brenner (Straße) zwischen 1990 und 1999 um 89% an.

Eine der wichtigsten Straßenzulaufstrecken für den Alpen transit ist die A8, München – Salzburg wie die A93, Inntal dreieck - Kufstein.

Für den Alpen transit durch Oberbayern fehlt nach wie vor ein schlüssiges, nachhaltiges, zukunftsfähiges und finanzierbares Konzept.

Im Moment werden so die meist mehrfach belasteten Anlieger zur A8, A93, B15 wie der Bahnstrecke Rosenheim – Kufstein „geopfert“.



Foto Bund Naturschutz Raubling

Vom Verkehrslärm

Abrollgeräusch der Reifen

Obwohl die Lärm-Grenzwerte in den vergangenen Jahrzehnten mehrfach verschärft wurden, sind viele Pkw und Lkw heute noch so laut wie vor 25 Jahren. Ein Praxistest im Auftrag des Umweltbundesamtes ergab, dass die Hersteller nur beim Antriebsgeräusch von Pkw und Lkw im vergangenen Vierteljahrhundert deutliche Fortschritte erzielt haben. Dagegen hat sich das **Abrollgeräusch der Reifen gegenüber früher kaum verringert**.

Lkw sind besonders laut

Lkw haben einen wirtschaftlich begründeten, hohen Lärmpegel. Leise LKW sind daher eher in der Unterzahl. So kennt wohl ein jeder die z. T. extrem unterschiedlich lauten Fahrgeräusche von LKW auf der Autobahn. Heute stammt die Hälfte des Verkehrslärms von Lkw. **Ein Lastkraftwagen ist in der Regel in etwa gleich laut wie 10 bis 15 Pkw.**

Erhöhtes Verkehrsaufkommen

Das **Verkehrsaufkommen** auf der A8 und A93 hat sich seit den 1960er Jahren **verzehnfacht**.

Je schneller umso lauter

Je schneller gefahren wird umso lauter wird es, im Schnitt etwa 3 db(A) pro 10 Stundenkilometer. Das Abrollgeräusch der Reifen überwiegt beim Pkw ab etwa 40 km/h, beim Lkw ab ab etwa 60 km/h.

Schlechter Fahrbahnzustand

Straßen altern, es bilden sich Spurrillen und Längsunebenheiten, es entstehen Risse und Flickstellen. Straßen werden infolge des Verschleißes lauter. Ein **schlechter Fahrbahnzustand führt immer zu Pegelerhöhungen**.

Quellen

- Pressemitteilung Bund Naturschutz (PM 29/08 vom 13.08.08), www.rosenheim.bund-naturschutz.de
- Fachgespräch im Bayerischen Umweltministerium vom 23.07.08
- Information Autobahndirektion Südbayern
- Offizielle Verkehrszählungen und Datengrundlage zur Lärmkartierung, LIU und Bundesanstalt für Straßenwesen
- Lärm, Publikation des Cercle Bruit Schweiz, 1998
- Internetangebot Umweltbundesamt Dessau
- Neues EMPA-Modell für Straßenlärm Bericht Nr. 156'479, Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt, 1997
- Die Chiemsee – Autobahn
Planungsgeschichte und Bau der Autobahn
München – Salzburg 1933-1938
Prof. Dr. Richard Vahrenkamp, Universität Kassel, 2007
- Der Bau der Autobahnen
Bauausführung und Inbetriebnahme 1933 – 1940
Thomas Noßke, www.epochs2.de
- Straßen und Brücken in Bayern, 1945 – 1966, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren

Dank Herrn Prof. Dr. Vahrenkamp, Herrn Thomas Noßke, dem bayerischen Landesamt für Umwelt, der Autobahndirektion Südbayern und der Gemeinde Raubling für die freundliche Unterstützung.

Wir meinen

Es sollte endlich ein Umdenkprozess stattfinden. Die sich ständig aufschaukelnde Spirale muss endlich durchbrochen werden, die immer mehr und breitere Straßen, mehr Auto- und Lastwagenverkehr, mehr Stau, mehr Schadstoffe und wachsende Umweltbelastungen zur Folge hat.

Dringend gefordert ist die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene.

Aber bitte nicht wieder auf dem Rücken der Anlieger zur Bahnstrecke Rosenheim – Kufstein - Brenner! Vordringlich sollte der Ausbau und die Verbesserung der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing, mit wirksamen – nicht nur wirtschaftlichen - Bahnlärmenschutz für die Anwohner, vorangetrieben werden.

Nein zum geplanten Vollausbau der A8 (6 plus 2). Ja zu einer maßvollen Ausbauvariante.

Mit einer bestandsorientierten und landschaftschonenden Ausbauvariante erweitert um den bislang völlig ausgeklammerten Lärmschutz auch für den Raublinger Bereich (Autobahnbrücke - Intaldreieck) ist allen geholfen.

Die Fahrbahnbeläge der A93 sollen im Gemeindebereich Raubling laut Information der Behörden weitgehend in technisch gutem Zustand sein. Andererseits ist die A93 eine für die Anwohner besonders laute Autobahn! Insbesondere die „Lkw-Spuren“ (z. B. Bereich Aich) sind besonders laut. Für den Laien auf den ersten Blick erkennbar und auch hörbar - ausgebesserte Risse und Querfugen im Fahrbahnbelag. Ungläubigen Zeitgenossen sei das kurzfristige verweilen, beispielsweise auf den Autobahnbrücken in den Ortsteilen Fuchsbühl und Aich empfohlen. Geplant ist mittelfristig keine (Lärm-) Sanierung der Fahrbahnbeläge. Keine Unterhaltsmittel für eine lärmwirksame Sanierung einer der wichtigsten Zulaufstrassen für den Alpenquerenden Verkehr, kann es das wirklich sein?

Viele Raublinger Ortsteile vermüllen zusehens im Verkehrslärm der beiden Autobahnen.

Übrigens...

Eine kurzfristig realisierbare und noch dazu kostengünstige Lösung, die Österreicher machen es uns übrigens vor, Tempo 100 für Pkw und Tempo 70 für Lkw. Realistisch werden doch eh die Pkw 120km/h und die Lkw 80km/h fahren! Wagen wir einen Blick ins nahe Tirol!

Optimaler Lärmschutz nach derzeit gesetzlicher Regelung in „wirtschaftlicher“ Machart realisiert, ist nicht unbedingt mit einem wirklich optimalem Lärmschutz für uns bayerische Bürger gleichzusetzen.

Die gesetzlichen Richtwerte bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung bei Verkehrslärm sollten allen zu denken geben. Ebenso das bislang angewandte „Herodes Prinzip“ von Behörden und Politik, „uns sind leider die Hände gebunden“.



V.i.S.d.P. **Bund-Naturschutz Ortsgruppe Raubling, c/o Herrenchiemseestraße 8, 83064 Raubling**

Diese Information wurde mit großer Sorgfalt zusammengestellt. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann dennoch nicht übernommen werden.
Stand: 12/2008. Weitere Informationen zur Aktion "Lärmzone Raubling" unter www.rosenheim.bund-naturschutz.de, Ortsgruppe Raubling.



Lärmzone Raubling

Lärmkartierung nach EG-Umgebungs-lärmrichtlinie
Unsere Chance für ein mehr an Ruhe nutzen und jetzt aktiv werden!

Klartext – zur Lärmkartierung des BayLfU

Die Qualität der Raublinger Lärmkarte für Hauptverkehrsstraßen muss, gemessen an der tatsächlichen Lärmsituation, leider als „realitätsfern“ bezeichnet werden. Gesetzes- und regelkonform erstellt, unterschlägt sie vorhandene Lärmbelastungen.

Einige konkrete Beispiele:

1. Maroder Fahrbahnzustand der A93



Maroder Fahrbahnzustand auf der A93, links von der Im-Bereich-Gelbthal
Foto: Bund Naturschutz

Straßen altern, es bilden sich Spurrillen und Längsunebenheiten, es entstehen Risse und Flickstellen. Straßen werden infolge des Verschleißes lauter. Ein schlechter Fahrbahnzustand führt immer zu Pegelerhöhungen.

Quelle: „Neuzeitige Straßenbeläge mindern Straßenlärm“ BayLfU 2023

Unser Problem: Exakt diese Problemstellung ist entlang der gesamten A93 im Gemeindebereich Raubling gegeben. Besonders laut, die beiden „LKW“- Fahrspuren und hier wiederum die Fahrspur in Richtung Kufstein.

„Der Zustand der Fahrbahnoberfläche wird weder in der Berechnungsvorschrift VBUS noch in der herkömmlichen nationalen Berechnungsmethode RLS-90 berücksichtigt.“

Sitzungsmitschnitt des I-UJ auf Anfrage: TN Raubling

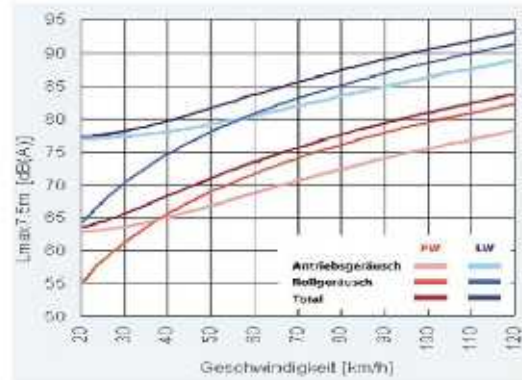
Die Folge: **Die Nichtbeachtung der tatsächlichen Emissionen hat zur Folge, dass die Lärmbetroffenen deutlich höhere Immissionen als berechnet hinnehmen müssen bzw. „schöngerechnete“ Lärmimmissionen kartiert werden.**

2. Tatsächliche gefahrene Geschwindigkeitsrealität A8 und A93



Info-Tafel mit Geschw.

Je schneller gefahren wird umso lauter ...



Quelle: D. K. u. M. GdH, BMWA, GdH, BfV, 2004

Geräuschanteile in Abhängigkeit zur Geschwindigkeit bei Pkw's (PW) und Lkw's (LW)

Die Realität:

Wir alle wissen, gesetzliche Höchstgeschwindigkeiten werden meist nicht eingehalten bzw. es wird so schnell gefahren dass bei einer gemessenen Geschwindigkeitsübertretung keine Strafen entstehen. Geschwindigkeitsrealität auf der A8 wie der A93 sind deshalb um die 130 bis 150 km/h bei Pkw's bzw. 90 bis 95 km/h bei Lkw's.

„Bei den Geschwindigkeiten geben die Berechnungsvorschriften (sowohl VBUS als auch RLS-9) ganz klar vor, dass nicht die tatsächliche Geschwindigkeit, sondern bei Autobahnen ohne Tempolimit, eine Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw anzusetzen ist.“

Stellungnahme des LFU auf Anfrage BN Raubing

Darum auch hier:

Deutlich höhere Lärmimmissionen als berechnet und fehlerhafte Lärmkartierung auf Grundlage „geschönter“ Lärmwerte.

In Summe werden bereits durch diese beiden „gesetzes- und regelkonformen Schönungen“:

- entlang der der A93 um die 5 bis 7 db(A) und
- entlang der A8 wohl um die 3 bis 4 db(A)

Lärmbelastung der Anwohner unterschlagen.

Auf den ersten Blick sind dies kleine Zahlen – die sich jedoch in ihrer gesundheitlichen Wirkung potenzieren und Ansprüche auf eine Lärmsanierung minimieren!

Kritische Punkte sind weiterhin:

- Verkehrslärm unterhalb 55 dB(A) bleibt unbewertet.
- Durch die gängige Lärmbewertung in dB(A) entstehen oft Fehleinschätzungen, die aus Sicht der Betroffenen die tatsächlich wahrgenommene Lärmsituation nicht angemessen widerspiegeln.
- Ein zusätzliches Problem ist, dass der witterungsabhängige Zustand der Atmosphäre von den gegenwärtigen Lärmprognoseverfahren nur unzureichend berücksichtigt wird.
- Auch die im derzeitigen Regelungssystem vorgesehene, ausschließlich isolierte Betrachtung der einzelnen Lärmquellen wird der tatsächlichen wahrgenommenen Lärmsituation der Betroffenen nicht gerecht (fehlende Gesamtlärmbetrachtung).

unser Fazit:

Mehr Schein als Sein!

Die „gesetzlich geregelte und somit politisch forcierte Realitätsferne“ der Lärmkarte muss Thema der Lärmaktionsplanung werden, um Lärmsanierungen politisch durchsetzen zu können. Alles andere geht an den Menschen vorbei und ist somit vergebliche „Liebesmühe“.

Literatur und Quellen

- Internetangebot des Bayerischen Landesamt für Umwelt zu Lärm und zur Lärmkartierung
- Neues CMPA-Modell für Straßenlärm Bericht Nr. 156/479, Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt, 1997



V. I. S. d. P. **Bund-Naturschutz Ortsgruppe Raubling, c/o Herrenchiemseestraße 8, 83064 Raubling**

Diese Information wurde mit großer Sorgfalt zusammengestellt. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann allerdings nicht übernommen werden.
Stand: 09/2008. Weiter Informationen zur Aktion "Lärmzone Raubling" unter www.rosenhelm.bund-naturschutz.de, Ortsgruppe Raubling.

