



**mouvement
écologique**

Luxemburg, den 2. Dezember 2020

Betrifft: Einspruch im Rahmen des « *Plan d'action contre le bruit des grands axes routiers de plus de 3 millions de passage de véhicules par an* »

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Mouvement Ecologique reicht hiermit Einspruch im Rahmen des „*plan d'action contre le bruit des grands axes routiers de plus de trois millions de passage de véhicules par an* » ein.

Bereits zu einem vorherigen Aktionsplan Lärmschutz im Jahr 2017 hatte der Mouvement Ecologique eine entsprechende Stellungnahme verabschiedet.

Im Widerspruch zu gängigen Regeln, wie mit derartigen Einwänden umzugehen sei, erhielt der Mouvement Ecologique nicht die geringste Reaktion des zuständigen Ministeriums resp. der Verwaltung auf seine Anregungen. Es ist auch in keinster Form erkennbar, ob irgendeine Anregung übernommen wurde oder nicht und wenn nicht, aus welchen Gründen. Diese staatliche Vorgehensweise erhöht nicht gerade die Bereitschaft und Motivation sich erneut inhaltlich mit dem Aktionsplan auseinander zu setzen.

Folgende Anmerkungen seien jedoch zum vorliegenden Aktionsplan angeführt:

1. Stellenwert des Aktionsplans

Bei der Lektüre des Aktionsplans gewinnt man den Eindruck, als ob er eher als Fleißarbeit gegenüber der Brüsseler Kommission angesehen wird. So werden vor allem altbekannte Maßnahmen angeführt, und z.T. wenig überzeugend dargelegt.

Dass dem Aktionsplan scheinbar kein wirklich großer Stellenwert beigemessen wird, zeigt sich auch in der öffentlichen Anhörung. Auf der Internetseite emwelt.lu gibt es so nicht einmal eine Kurzfassung / leicht verständliche Darstellung des Aktionsplans.

Dabei sind eigentlich von der Problematik her in etwa 50 Gemeinden betroffen. Auf den Internetseiten einer Reihe von Gemeinden ist die Information, über die Einspruchsfristen für interessierte Bürger*innen schwer zu finden.

Diese Anmerkung soll nicht als Vorwurf an die Gemeinden verstanden werden, aber Fakt ist, dass ein Dokument von dieser Bedeutung einen anderen Stellenwert verdient, und hier das Ministerium und die Verwaltung gefordert sind, die Gemeinden zu motivieren und aufzuzeigen, dass es nicht nur um eine administrative Prozedur aufgrund von Brüsseler Vorgaben geht.

Die halbherzige Herangehensweise ist umso unverständlicher, da über 100.000 Menschen – gemäß Zahlen des Aktionsplans – von den Lärmbelastungen de facto betroffen sind. Eine eigentlich nicht hinnehmbare Situation, wenn man weiß, wie sehr die Lärmbelastung die Lebensqualität reduziert, und welches auch die erheblichen Gesundheitsbelastungen sein können.

Eigentlich müsste die Prozedur wiederholt werden mit einer gänzlich anderen Ansprache der Gemeinden und entsprechend auch der Bürger*innen.

2. Lärmbelastung generell erfassen!

Die Zeiten müssten ebenfalls vorbei sein, in welcher lediglich die Belastung der Wohngebiete erfasst und dargestellt wird. Dies führt dann dazu, dass der Eindruck entsteht, als ob die Lärmbelastung von Straßen durch die offene Landschaft oder Waldareale unproblematisch sei. Das Gegenteil ist jedoch der Fall: die zunehmende Verlärmung der Landschaft, auch der Naherholungsgebiete, stellt ein großes Problem für die Menschen dar. Und sie hat mittlerweile bedenkliche Ausmaße angenommen:

Sogar in dem großen Waldareal des „Gréngewald“ findet man nur noch begrenzt nicht beschallte Stellen. Dabei hat die Verlärmung nicht nur einen negativen Impakt auf den Erholungswert für die Menschen, sondern ebenfalls auf bestimmte Arten. Ein Lärmaktionsplan von heute müsste eigentlich zwingenderweise eine generelle Strategie zur Reduktion des Lärms beinhalten. Positiverweise sei aber Maßnahme (8) des Aktionsplans hervorgehoben: „*Inventaire des zones calmes potentielles en rase campagne*«. Wobei einzelne Ruhepunkte aber keine generelle Strategie zur Erfassung und Reduktion der Lärmbelastung in der offenen Landschaft / Wald im Allgemeinen ersetzen.

3. Aktionsplan Lärm- an den Anforderungen des Gesundheitsschutzes und der Lebensqualität ausrichten - und nicht nur an den EU-Vorgaben!

Der Entwurf zum Lärm-Aktionsplan betrifft, was die Lärmbelastung durch Straßenverkehr anbelangt, nur Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen / Jahr. Damit werden zwar die Vorgaben der entsprechenden EU-Direktive eingehalten. Ignoriert wird dabei jedoch ein Großteil der zunehmenden Lärmbelastung sowohl in vielen anderen Ortschaften / Ortschaftsteilen, wie übrigens auch in Naherholungsgebieten. Somit wird der Entwurf des Aktionsplans zwar EU-Vorgaben gerecht, jedoch nicht den Anforderungen eines guten Aktionsplans für unser Land.

Der Mouvement Ecologique erwartet, dass über die Minimalvorschriften der EU-Direktive hinaus ein regelrechter „Aktionsplan Lärmschutz“ entsteht, der landesweit relevante Lärmquellen identifiziert und angepasste Maßnahmen zur Debatte u.a. auch gesetzlicher bzw. reglementarischer Natur stellt. Niemand verbietet Luxemburg über EU-Vorgaben hinaus zu gehen.

4. Fehlende Evaluierung des ersten Plans bzw. der einzelnen Maßnahmen

Für den Mouvement Ecologique ist nicht nachvollziehbar, dass im Vorfeld der Erstellung des neuen Aktionsplans (allem Anschein nach) nicht evaluiert wurde, inwiefern die im ersten Plan angeführten Maßnahmen zu diesem Themenkreis umgesetzt wurden oder nicht und woran ggf. die Umsetzung scheiterte. Dargestellt wird ebenfalls nicht, welches die konkreten Resultate der inzwischen getroffenen Maßnahmen waren: Waren sie ausreichend zielführend? Wurden Reduktionen erreicht?

Der Mouvement Ecologique erachtet dies als äußerst gravierendes Manko des vorliegenden Aktionsplans. Denn: Was bringt es, regelmäßig neue Aktionspläne zu erstellen, wenn nur begrenzt reell verfolgt wird, ob die darin entwickelten Maßnahmen auch den gewünschten Erfolg brachten oder nicht und welche grundsätzlichen Korrekturen sich ggf. aufdrängen.

Ein Aktionsplan ist nur so gut wie seine Umsetzung de facto ist. Wird diese nicht genau evaluiert und transparent nach Außen dargestellt, ist ein Aktionsplan eher „*de l'art pour l'art*“ oder aber vor allem ein Instrument, um Brüsseler Anforderungen gerecht zu werden. Aus Lärmschutzsicht wäre es bei dieser Vorgehensweise dann schon fast sinnvoller, die dafür benötigte Zeit in konkrete Umsetzungsprojekte als in einen regelrechten Luxemburger Aktionsplan zu investieren.

Der Mouvement Ecologique drängt darauf, dass eine Evaluierung des ersten Plans bzw. der einzelnen Maßnahmen erfolgt, diese nach außen kommuniziert und entsprechend Konsequenzen daraus gezogen werden!

5. Trotz wissenschaftlicher Belege: Keine Anpassung der Dezibel-Grenzwerte - auf Kosten der Anwohner*innen

Entscheidend dafür, wie hoch die Belastungen durch den Strassenverkehr einzuschätzen sind oder nicht, ist natürlich die Frage der zulässigen Grenzwerte und welche Konsequenzen bei Überschreitungen gezogen werden.

Laut wissenschaftlichen Nachweisen kann bereits eine sehr geringe Erhöhung von nur wenigen Dezibel

Gesundheitsschäden, wie zum Beispiel chronischen Bluthochdruck, sowie ein erhöhtes Risiko von Schlaganfällen und Herzinfarkten hervorrufen. Straßenverkehr gilt dabei als eine der gefährlichsten Belastungen.

Die europäische Richtlinie 2002/49/EC schreibt jedoch keine europaweit verbindliche einheitliche Grenzwerte für Lärm vor. Die verschiedenen Mitgliedsstaaten sind vielmehr laut Artikel 3 und der Definition einer „*valeur limite*“ verpflichtet, selbstständig Lärm-Grenzwerte festzulegen.

In Luxemburg scheint es, zumindest laut Aktionsplan, so zu sein dass die festgelegten Grenzwerte entgegen gesundheitlicher Vorgaben zu hoch angesetzt sind.

In einer Publikation der Gesundheitsorganisation (WHO) im Jahre 2018 mit dem Titel *WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region*, veröffentlichte diese Lärm-Richtlinien für die Europäischen Regionen. Diese Publikation bietet einen Leitfaden für den gesundheitlichen Schutz vor schädlicher Lärm-Belastung sei es durch Straßen-, Schienen- und Flughafenlärm.

Zitiert sei aus diesem Dokument:

*“For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise level produced by road traffic below **53 decibels (dB) L_{den}**, as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects. For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic during night time below **45 dB L_{night}**, as night-time road traffic noise above this level is associated with adverse effects on sleep”*

Dabei ist es schon fast beschämend, dass im Aktionsplan zwar angeführt wird, es bestünden diese WHO-Werte, diese Werte jedoch nicht angegeben werden und auch nicht offen angeführt wird, dass Luxemburg sich für höhere Grenzwerte entschieden hat!! Im Gegenteil: Es entsteht beim Lesen eher (fälschlicherweise) der Eindruck, als ob sich Luxemburg an der WHO orientiert habe.

(Auszug Seite 30, PAB-AR¹)

Les valeurs limites retenues pour le Luxembourg sont les suivantes :

1. Le dépassement de ces valeurs limites représente une priorité pour les plans d'action visant à gérer et à réduire les problèmes de bruit.

☒ L_{den} ≥ 70 dB(A) et

☒ L_{night} ≥ 60 dB(A)

2. A plus long terme, les plans d'action viseront également à gérer et à réduire les problèmes de bruit définis par un dépassement de ces valeurs limites.

☒ L_{den} ≥ 65 dB(A) et

☒ L_{night} ≥ 55 dB(A)

Bereits seit 12 Jahren orientiert sich Luxemburg also an zu hohen Werten. Dabei sollen die strengeren Werte (jedoch noch erheblich über den empfohlenen WHO-Werte) unter Punkt 2, erst längerfristig appliziert werden! Anhand welcher wissenschaftlicher und gesundheitlicher Fakten wurden diese entschieden?

Dabei muss man wissen, dass die Dezibelskala logarithmisch aufgebaut ist. Ein Pegelunterschied von +3dB

¹ PAB-AR: *Plan d'action contre le bruit des grands axes routiers*

wird als Verdoppelung des Schalldrucks deutlich wahrgenommen, eine Erhöhung um +10dB wird als Verdoppelung der Lautstärke empfunden.

Das Festhalten der Regierung an vor mehr als 12 Jahren entschiedenen Werten entspricht nicht den selbst gesetzten Zielen der Lärm-Aktionspläne nämlich dem effizienten Gesundheitsschutz der Bevölkerung.

Der Mouvement Ecologique fordert dass alle Lärm-Aktionspläne aufgrund der von der WHO empfehlenden Grenzwerte neu aufgestellt werden sollen!

6. Kumulative Effekte erneut nicht berücksichtigt!

Die EU-Vorgaben ignorieren zudem den kumulativen Effekt von Belastungen, so dass derzeit der Aktionsplan auch in diesem Bereich nicht zufriedenstellend dazu beiträgt, wirklich notwendige Minderungen vor Ort zu erreichen.

Am Beispiel Bettemburg lässt sich dieser kumulative Effekt verschiedener Lärmbelastungen illustrieren: hier addieren sich die Lärmbelastungen durch Autobahn, Eisenbahntrasse, Industriezonen und Durchgangsverkehr, so dass - auch wenn durch bestimmte Maßnahmen eine einzelne Belastung noch ggf. zumutbar erscheint - die Gesamtbelastung unzulässige Ausmaße annimmt.

Vergleichbare Situationen gibt es ohne Zweifel auch an anderen Standorten. Zudem stellt sich, je nach technischer Ausführung, die Frage nach den Verlagerungseffekten, die ggf. im Fall von Schallschutzwänden erfolgen.

Lediglich auf Seite 61, Pkt. 30 wird der kumulative Effekt zwar erwähnt aber, wie bereits beim vorherigen Aktionsplan, wurde er nicht berücksichtigt.

7. Möglichkeit von Präventions- und Reduktionsmaßnahmen im Rahmen des Kommodo-Gesetzes regeln!

Nach Ansicht des Mouvement Ecologique sollten im Rahmen des Entwurfs eines nationalen Aktionsplans auch Verbesserungen auf legislativer Ebene angeführt werden, die notwendig sind, um Lärmbelastungen von vorneherein zu reduzieren bzw. zu vermeiden.

Als Beispiel soll die Lärmbelastung durch eine Aktivitätszone angeführt werden. Was das Verkehrsaufkommen von einzelnen Betrieben bzw. von der gesamten Aktivitätszone anbelangt, so berücksichtigt die Kommodo-Inkommodo-Praxis (und das entsprechende Gesetz) derzeit das durch den Betrieb / die Aktivitätszone induzierte Gesamtverkehrsaufkommen und somit auch die entsprechende Lärmbelastung nicht. Dies ist in mehrfacher Hinsicht (betreffend die Mobilitätsplanung, den Klimaschutz, die Lärmbelastung u.a.m. nicht länger vertretbar). Hier drängen sich kurzfristig Verbesserungen auf.

Bei der anstehenden Erarbeitung von Nachhaltigkeitskriterien für die u.a. im sektoriellen Plan „Aktivitätszonen“ (PS ZAE) vorgesehenen zusätzlichen Flächen gilt es dem Lärmschutz (inklusive die durch die Zonen induzierte Lärmbelastung (u.a. durch Verkehrsaufkommen) zu berücksichtigen.

8. Wie durch neue Belastungen bestehende, belastete Zonen – Hotspots - an Bedeutung verlieren

Folgendes Zitat von S.38 des Aktionsplans steht symbolhaft für die Problematik des vorliegenden Aktionsplans:

„Pour des zones prioritaires de gestion du bruit routier, qui ont été identifiés pour 2011 et ne sont plus énumérées pour l'année 2016 (p.ex. Steinfort), il ne s'agit pas forcément non plus d'un assainissement, mais uniquement de priorité réarrangée dans les 20 premières zones prioritaires du bruit routier identifiée »

Es ist sicherlich richtig, dass im Aktionsplan auch definiert wird, welche Zonen, die heute besonders stark belastet sind, prioritär angegangen werden müssen.

Aber: es kann doch nicht sein, dass wenn neue stark belastete Zonen hinzukommen, die vorherigen einfach von der Prioritätenliste verschwinden! Dies ist in mehrfacher Hinsicht gerade zu absurd:

Es wäre doch vielmehr geboten zur verhindern, dass NEUE stark belastete Zonen entstehen. Und wenn dies der Fall ist, müsste man dann doch eher die Prioritätenliste ergänzen! Und müsste man nicht auch untersuchen, warum in bestimmten Zonen – obwohl sie auf der Prioritätenliste standen – keine Lärmreduktion erfolgte?

Kommt hinzu: Im Aktionsplan werden weder die „alten“ noch die neuen „Hotspots“ transparent angeführt.

Es ist wohl positiv, dass die Autoren des Berichts diese Schwachstelle so ehrlich beschreiben. Aber: die angeführte Vorgehensweise ist in keiner Form akzeptabel. Der Mouvement Ecologique erwartet, dass offengelegt wird, welche „vorherigen“ Zonen nunmehr von der Prioritätenliste „verschwunden“ sind, warum ggf. keine Reduktion der Lärmbelastung erfolgte und welche neuen Zonen hinzukamen.

9. Maßnahmenkatalog als Auflistung von Projekten – ohne Prioritätensetzung und Schlagkraft

Z.T. besteht der Aktionsplan aus Maßnahmen, die scheinbar nun einen „Lärmschutzcharakter“ erhalten. Dabei figurieren sogar Straßenbauprojekte, wie der Ausbau der A3 auf 3 Spuren oder der „échangeur Dudelange-Burange“ oder die Umgehungsstraßen von Ettelbrück oder Bascharage. Mit Verlaub, diese werden doch wohl eher gebaut, da weiterhin der Individualverkehr gefördert wird, der Lärmschutz war sicherlich nicht der Hauptgrund... Kommt hinzu, es wäre doch aufschlussreich zu untersuchen, wieviel zusätzlicher Lärm durch diese Projekte entsteht bzw. welche Verlagerung z.T. auch erfolgt (cf. Ettelbrück).

Im Aktionsplan befinden sich zudem befremdende Aussagen. Zitiert sei folgende von S. 43:

„En Allemagne, en Suisse et en Autriche, de nombreuses réductions de vitesse sélectives permettent de réduire le bruit. Cependant, si la limitation de vitesse est retenue comme moyen de réduction du bruit, un contrôle permanent devrait être assuré pour que la mesure soit réellement efficace. »

Das Problem ist sicherlich reell und bekannt. Aber: das darf dann doch nicht dazu führen, dass z.B. Tempo 30 Areale auf Ortsdurchfahrten nicht im Maßnahmenkatalog auftauchen. Der Ausbau von Straßen ja – aber

die systematischere Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen, Tempo 30 Arealen und shared space - Zonen nicht?

Während im Lärm-Aktionsplan alle zusätzlichen Straßenbauprojekte (z.B. nouvelle N3, bd de Merl, bd de Cessange...) ausführlich beschrieben werden, findet man zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen lediglich diesen Satz (Seite 24; PA-Agglo Lux.):

„Sur les traversées de localités par des RN ou des CR, des mesures limitant la vitesse effective du trafic motorisé peuvent jouer un rôle significatif“.

Die gleiche Anmerkung gilt für die Förderung der sanften Mobilität (cf. Seite 44)

Es müssten doch gerade Maßnahmen wie die systematischere Förderung von Tempo 20 und 30 Bereichen angeführt werden u.a. auch durch eine entsprechende Umgestaltung des Straßenraums im Rahmen einer menschengerechteren Stadtplanung! Deren Bedeutung für den Lärmschutz ist unumstritten!

10. Die Frage der „Umweltgerechtigkeit“ auch in Luxemburg endlich angehen

Studien haben ergeben, dass Haushalte mit niedrigem Einkommen besonders stark unter der Lärmbelastung leiden. Dies weil sie z.T. in Ortschafts- bzw. Stadtteilen leben, in denen der Erwerb eines Wohnhauses oder die Miete eines Appartements niedriger ist, da es z. B. an einer Durchgangsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen (und entsprechend niedrigerer Lebensqualität und stärkerer Lärm- und Luftbelastung) liegt. Es geht somit auch um eine soziale Frage, das Recht von Bürgern*innen auf eine vergleichbare Lebens- und Wohnqualität. Diese Frage wurde im Aktionsplan nicht angesprochen, u.a. auch, weil sie in Luxemburg - im Gegensatz zu anderen Ländern - bis dato wenig thematisiert wurde. Der Mouvement Ecologique fordert das Umweltministerium auf, notwendige Initiativen in die Wege zu leiten.

11. Punktuelle Verbesserungsvorschläge

Es gibt auch Belastungen, die von vielen Mitbürgern als äußerst lästig empfunden werden, auch wenn sie vielfach punktueller Natur sind. So wird der Mouvement Ecologique z.B. häufig mit der Frage der Belastung von Lärm durch die Abluft von Restaurants, Klimaanlage bzw. von Wärmepumpen konfrontiert. Hier stellt sich die Frage, wie derartige Situationen vermieden werden können, nach einer Anlaufstelle für betroffene Bürger*innen, wie die Kontrolle gewährleistet werden kann u.a.m.

Die Verlärmung durch Motorräder – sowohl in ländlichen Gebieten wie auch innerhalb von Ortschaften – wird zunehmend für viele Bürger*innen zu einem regelrechten Ärgernis. Auch hier stellt sich die Frage, wie dieser Problematik beizukommen ist.

12. Rahmenbedingungen für eine gute Lärmschutzpolitik verbessern

Wie bereits angeführt ist der Mouvement Ecologique der Überzeugung, dass im Rahmen des Aktionsplans auch strukturelle Verbesserungen angesprochen werden sollen. Hierzu gehört gemäß Mouvement Ecologique auch, dass der Lärmschutz stärker in Luxemburg als Umweltbelastung thematisiert und die präventiven Maßnahmen in den Vordergrund gestellt werden sollten. Deshalb unser Vorschlag, die entsprechende

Abteilung in der Umweltverwaltung personell und strukturell in die Lage zu setzen, um eine proaktive Sensibilisierung der Akteure und eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zu gewährleisten und als Anlaufstelle für Gemeinden und Bürger*innen zu fungieren.

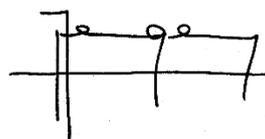
Nicht zuletzt möchte der Mouvement Ecologique anführen, dass aus Gesundheitsperspektive nicht mehr darüber gesprochen wird, dass Gesundheit lediglich „das Vermeiden von Krankheiten“ ist. Der Gesundheitsaspekt wurde auch gemäß WHO auf das Wohlbefinden der Menschen ausgedehnt.

Somit steht nicht mehr das Unterschreiten von Grenzwerten im Fokus, sondern der größtmögliche Schutz und die Rechte des Einzelnen und der Allgemeinheit auf eine Lebensqualität, die das Wohlempfinden fördert. Das Recht auf Ruhe, das Recht auf eine optimale Luftqualität. Der neue Entwurf eines Aktionsplans musste dieser so wichtigen grundsätzlichen Überlegung verstärkt Rechnung tragen. Dieser Plan beinhaltet zwar wie bereits angeführt einen Plan „Ruhezonen“, aber, dieser wurde bereits im vorherigen Plan angeführt, scheinbar nicht umgesetzt Zudem fehlt es weiter an einer Gesamtübersicht der betroffenen Zonen sowie an weiteren Informationen, wie der Schutz dieser Zonen nunmehr gewährleistet werden soll.

In der Hoffnung auf Ihr Interesse zu stoßen, möchten wir Ihnen im Vorfeld für Ihr Engagement für das Recht der Bürger*innen auf Ruhe danken.

Hochachtungsvoll

Blanche Weber
Präsidentin



Francis Hengen
Arbeitsgruppe Umwelt