

Kommentar zur Stellungnahme der Dezernenten Frau Kaes-Torchiani zu meinem Antrag, in der Avelsbacher Straße Tempo-30 einzuführen

Auf der Ortsbeiratssitzung in Kürenz vom 24.05.12 habe ich meinen Antrag auf Tempo-30 in der Avelsbacher Straße vorgestellt. Dort hieß es fälschlicher Weise, dass die Stadt Trier Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Landstraßen im innerstädtischen Bereich nicht erteilen dürfe. Dies war auch die Meinung anderer Ortsbeiräte wie z.B. in Trier-West/Pallien, die ebenso eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Aachener Straße auf Tempo-30 erwirken wollten und ebenso gescheitert waren, weil die Stadt dies angeblich nicht dürfe.

Der Ortsbeirat Kürenz verständigte sich aus diesem Umstand darauf, keinen Antrag auf Einführung von Tempo-30 in der Avelsbacher Straße zu stellen, sondern lediglich einen Antrag auf Überprüfung an die Stadt zu stellen, damit auf die zu erwartende Antwort erneut im Ortsbeirat reagiert werden kann.

Heute, am Sonntag, den 19.08.12, erreichte mich das Antwortschreiben der zuständigen Dezernentin, Frau Kaes-Torchiani, mit Datum vom 15.08.12, das sie an den Ortsvorsteher in Kürenz, Bernd Michels, versandt hatte.

Ihre Antwort fällt mit einem Wort negativ aus. Die Gründe seien hier im Folgenden dargestellt und im Einzelnen kommentiert. (Alle ungekennzeichneten Zitate entstammen diesem Brief):

- 1) Zunächst stellt Frau Kaes-Torchiani eindeutig fest, dass Straßenverkehrsbehörden Verkehrsbeschränkungen anordnen können:
„Die Straßenverkehrsbehörden können Verkehrsbeschränkungen, z.B. Maßnahmen zur Reduzierung der innerörtlich zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h, auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen anordnen.“

Dies entspricht genau der Absicht meines Antrages. Insofern ist dem nichts hinzuzufügen!

- 2) Dann gibt sie eine erste Einschränkung, weshalb dies im konkreten Fall der Avelsbacher Straße aber nicht möglich sei:
Obwohl kein bestimmter Lärmpegel festgesetzt sei (sic!), der überschritten sein müsse, damit eine Geschwindigkeitsbegrenzung – wie gefordert - eingeführt werden könne, „ist es maßgeblich, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. ‚Zumutbarer‘ Verkehrslärm ist aber bisher nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte definiert“, so die Dezernentin.

Dieser Gedankengang ist nachweislich falsch! Zu schließen, dass „Beeinträchtigungen“ weil sie „ortsüblich“ seien, von den betroffenen Bürger/innen schlichtweg „hingenommen und damit zugemutet werden müssen“, ist ein Fehlschluss, weil der Begriff „ortsüblich“ nicht wohldefiniert ist. Denn es ist doch wohl klar, dass wenn die Wohnbebauungen in den Höhenstadtteilen seit über zehn Jahren zunehmend weiter ausgebaut werden – und laut „Flächennutzungsplan 2035“ in Tarforst, Kernsheit, Irsch und Filsch noch weiter ausgebaut werden sollen -, die Verkehrsbelastung in Altkürenz weiter ansteigen wird, so dass das, was als „ortsüblich“ zu gelten habe, überhaupt keine feste Größe sein kann – außer eine per se ansteigende, womit die damit verbundene „Lärmbelästigung“ ebenfalls weiter ansteige (als er „ortsüblich“ ist).

Völlig unverständlich, weil ebenso falsch (!) -, ist zudem die Behauptung von Frau Kaes-Torchiani, dass der Begriff „zumutbarer Verkehrslärm“ bisher „nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte definiert sei“, wie sie behauptet, so dass aufgrund dieses Umstandes die Stadt Trier nicht bestimmen könne, ob im konkreten Fall eine „Beeinträchtigung durch Verkehrslärm“ für die Anwohner vorliege bzw., ob vorgegebene „Grenzwerte“ in der Avelsbacher Straße nicht überschritten oder gar unterschritten (!) werden.

Hierzu möchte ich folgendes feststellen: Das Oberverwaltungsgericht in Koblenz hat in dem Verfahren der Bürgerinitiative „Lebenswertes Kürenz“ gegen die Stadt Trier im Jahre 2004 eindeutig und unmissverständlich festgestellt, dass die Lärmpegel in der Avelsbacher Straße eindeutig „gesundheitsschädigend“ (!) seien und darum unmittelbar reduziert werden müssten (vgl. Urteil OVG). – Dass Frau Kaes-Torchiani vor diesem Urteil nun davon spricht, dass das, was „zumutbarer Verkehrslärm“ bedeute, „nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte definiert sei“, zeigt wiederholt eine unverschämte Ignoranz des Gerichtsurteils und ist vor dem Hintergrund eines klaren Menschenverstandes nichts anderes als zynisch! Denn selbst in jedem Bebauungsplan der Stadt – ganz zu schweigen vom „Lärmaktionsplan“ der Stadt Trier -, argumentiert die Stadtverwaltung höchst selbst mit „Grenzwerten“, wie das folgende Beispiel aus dem „Lärmaktionsplan 2010“ der Stadt Trier aufzeigt:

Die Unterteilung der L 144 in drei Streckenabschnitte ermöglicht eine differenzierte Darstellung der verschiedenen Lärmbelastungen, wie sie durch die topologischen Unterschiede als Lärmwerte in der gleichen Straße L 144 zutage treten. **Demnach ist der untere Teil, die Avelsbacher Straße, mit 91 dB(A) tagsüber und 87 dB(A) nachts bei weitem am stärksten belastet (erlaubte Höchstwerte sind dagegen: unter/bis 70 dB(A) tagsüber sowie unter/bis 60 dB(A) nachts)!** Im Aveler Tal bis hin zum Keuneweg liegen die Werte deutlich darunter, nämlich bei 7 dB(A) tagsüber und bei 4 dB(A) nachts. Der obere Abschnitt der L144 vom Keuneweg bis hin zum Kreisel in der Kohlenstraße verzeichnet nur noch 4 dB(A) bzw. 2 dB(A) nachts. **Diese Gegenüberstellung belegt die enorme Potenzierung des Lärmpegels, des „Tunneleffekts“ in der Avelbacher Straße ausdrücklich (vgl. Lärmaktionsplan 2010, S. 23)!** Aufgrund der besonderen und einmaligen topologischen Lage der Avelsbacher Straße ist eine weitere Lärmreduzierung auf Tempo-30 besonders auch in der Avelsbacher Straße dringend geboten! - Dass es aber geeignete Maßnahmen gibt, die die Lärmentwicklung in Altkürenz durch den permanent zunehmenden Verkehr in Richtung Höhenstadtteile erträglicher machen könnte, weiß die Stadtverwaltung selbst auch. So weist der „LÄRMAKTIONSPLAN Trier“ aus dem Jahr 2010 explizit für die Avelsbacher Straße folgende Reduzierung des Lärmpegels aus, der durch die Realisierung der „Umgehung Kürenz“ erreicht werden könnte: **„Diese Maßnahme würde zu einer spürbaren Entlastung der Avelsbacher Straße und zu einer geringeren Entlastung im „Aveler Tal“ führen“ (ebd., S.65). Für die Avelbacher Straße seine „(Lärm-)Pegelreduzierungen zwischen 6 und 10 dB(A) zu erwarten“ (ebd.).** Im Gegensatz dazu sei für das „Aveler Tal“ nur eine „Pegelreduzierung bis zu 1 dB(A) zu erwarten“ (ebd.). Dieser Unterschied ist enorm! – Aber er ist klar begründbar, was die die Stadtverwaltung allerdings ignoriert.

Die Aussage der Dezernentin, „zumutbarer Verkehrslärm“ sei bisher gesetzlich nicht definiert, weshalb die Stadt Trier keine Möglichkeit habe verkehrslenkend in der Avelsbacher

Straße tätig zu werden, ist eindeutig falsch, weil die Stadt in ihren eigenen Begründungen zu Bauanträgen in den Höhenstadtteilen gegenteilig verfährt, nämlich mit Höchstgrenzwerten!

- 3) Nach dem Gesagten schränkt Frau Kaes-Torchiani ihre eigene Argumentation erneut ein, indem sie das von ihr selbst zuvor angeführte Kriterium des „Lärmpegels“ als Maßstab zurücknimmt:

„Ob Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht allein auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände abzustellen.“

Nur nebenbei sei hier als erstes kritisch angefügt, dass die Dezernentin in ihrem Brief weiter unten selbst einen Vergleich mit anderen innerörtlichen Straßen in Trier zieht, ohne die jeweiligen Umstände dort gesondert abzuwägen, was ihrem eigenen, zuvor genannten Anspruch widerspricht. Sie benötigt diesen falschen, weil unmöglichen, Vergleich aber, um damit als „Totschlagargument“ zu folgern, dass „die Situation der dort Wohnenden [gemeint ist hier die Avelsbacher Straße, J.V.] sich auch nicht von der in vergleichbaren anderen Innerortsstraßen, die Bestandteil des Haupt- oder überörtlichen Wegenetz sind, unterscheidet“. Jetzt legt sie nämlich den folgenden, aber falschen, Schluss nahe: Weil man dort nichts tun kann, könne man auch in der Avelsbacher Straße nichts tun! Dieser Schluss ist gleich aus mehreren Gründen falsch. Denn 1) wendet die Dezernentin nicht ihr eigenes Kriterium an, „auf alle Umstände abzustellen“, denn verschiedene Straßen sind eben verschieden und darum gleicht die Situation in der Avelsbacher Straße auch nicht denjenigen in anderen Straßen, weshalb der Vergleich der Dezernentin – nach Maßgabe ihrer eigenen Worte – schon hier scheitert. 2) Wie schon weiter oben aufgezeigt, verfügt die Stadtverwaltung Trier durchaus über ein Wissen, dass die „Verkehrssituation“ in der Avelsbacher Straße klar und deutlich von allen anderen Straßenverkehrssituation in Trier radial unterscheidet: Dies ist der im „Lärmaktionsplan 2010“ der Stadt selbst nachgewiesene „Tunneleffekt“ für die Avelsbacher Straße, wodurch sogar die Lärmpegel in ein und derselben Straße (L144) zu unterscheiden sind (!), wobei im Aveler Tal täglich sogar mehr Fahrzeuge als in der Avelsbacher Straße und in der Domänenstraße verkehren, wobei dennoch weiter unten in der Straße ein größerer Lärmpegel durch weit weniger Fahrzeuge erreicht wird (- eben durch die einmaligen topographischen Umstände des „Tunneleffekts!). – Dieser Effekt wird von der Verwaltung beharrlich verdrängt und ggf. völlig ignoriert.

Wer daher „alle Umstände“ in seine Abwägung mit einbezieht – was die Dezernentin hier eben nicht tut (!) -, der kommt zu dem Schluss, dass den „Bewohnern“ in Straßen „mit erheblicher Verkehrsbedeutung (Landesstraßen, etc.)“ keineswegs „mehr Verkehrslärm zugemutet“ werden kann, wie die Dezernentin dagegen vermeint, wenn sie ausführt: „Das heißt leider auch, dass Anliegern von Straßen mit erheblicher Verkehrsbedeutung (Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen) mehr Verkehrslärm zugemutet wird, als denen die in reinen Wohngebieten wohnen.“

Diese Aussage ist eine Frechheit! - Freilich: „... mehr Lärm zugemutet werden muss ...“! – Ja, das kann aber nicht heißen, dass der „Lärmpegel“ unbegrenzt in den „gesundheitsschädigenden“ Bereich anwachsen können darf, wie das Oberverwaltungsgericht in Koblenz schon im Jahre 2004 gegen die Stadt Trier festgestellt hat (vgl. Urteil OVG). Somit ist der Schluss der Dezernenten auch in diesem Fall fehlerhaft, wenn sie schreibt: „Das [nämlich die Zumutung höheren Verkehrslärms, J.V.] resultiert aus der

Widmung dieser Straßen zu Hauptverkehrsstraßen.“ – Eben nicht! – Denn schon im ersten Absatz (vgl. Punkt 1.) hatte die Dezernentin selbst aufgezeigt, dass „Straßenverkehrsbehörden Verkehrsbeschränkungen, z.B. Maßnahmen zur Reduzierung der innerörtlich zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h, auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen, anordnen können“. – Der eigentliche Grund ist hier einzig und allein ein mangelnder Wille, Abhilfe zu schaffen! Es ginge, wenn man wollte, aber man will nicht und deshalb wird so argumentiert, dass sich nichts verändern kann (-selbst, wenn man scheinbar wollte). Das ist Pervers. Und das hat zur Folge, dass die Dezernentin implizit unterstellt, nur Menschen, die in „in reinen Wohngebieten“ wohnen, könnten von der Stadtverwaltung ausreichend vor Lärm geschützt werden, die anderen hätten eben Pech. – Welch ein Unsinn dies! Zumal, wenn man weiß, dass die Stadt mit ihrem Ausbau der Wohngebiete wohlwissentlich in den Höhenstadtteilen munter weiterverfährt, ohne Rücksicht auf die Menschen, die an „Hauptverkehrsachsen“ unten wohnen.

- 4) Obwohl alle die oben angeführten Argumente der Dezernentin logisch und inhaltlich fehlerhaft sind, kommt jetzt noch ein Gedankendank, der die ganze Perversität (von lat. = „verkehrtherum“!) des städtischen Verwaltungsdenkens offenbart. Die Dezernentin führt nämlich aus, dass an der „Verkehrsbelastung“ in der Avelsbacher Straße nichts gemacht werden kann, weil sie zu einer der Einfallstraßen in Trier gehört (Siehe oben). Sodann fährt die Dezernentin fort, indem sie argumentiert, dass „die Belastungen dort [in der Avelsbacher Straße, J.V.] in den Verkehrsspitzenzeiten eher ein Mengenproblem als ein Geschwindigkeitsproblem sei, denn die zulässige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist dort [nämlich in der Avelsbacher Straße, J.V.] in der Regel nicht zu erreichen. Außerhalb dieser Spitzenzeiten ist die Belastung aber nicht mehr so groß, dass eine Geschwindigkeit von „30“ km/h nennenswerte Effekte hätte.“

„Grüner“ kann man nicht vom „grünen Tisch“ fabulieren! Denn erstens verkennt die Dezernentin den Umstand, dass gerade während der „Spitzenzeiten“ des Verkehrs in der Avelsbacher Straße genau „hier“ die ruhigste Zeit des Tages ist (!), denn der Verkehr ist „hier“ mittlerweile so stark, dass die Fahrzeuge nur im „Schritttempo“, d.h. mit weit weniger als „30“ km/h unterwegs sind! Gelobt sei also der tägliche Stau! - Wie also, zum Teufel nochmal (?), kann man dann schließen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo-30 keine (sic!) „nennenswerten Effekte hätte“, wie es die Dezernentin tut? – Dies ist völlig abstrus, genau wie der Schluss, dass „die zulässige innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h dort [nämlich in der Avelsbacher Straße, J.V.] in der Regel (sic!) nicht zu erreichen ist“! –

Lieber Himmel!!! Wie kann man denn nur auf die Idee kommen, dass eine Geschwindigkeit von 50 km/h „dort nicht zu erreichen ist“? Leider - so scheint mir – ist die Dezernentin noch nie mit einem Bus der Stadtwerke Trier (Linie 13) durch die Avelsbacher Straße zur Uni gefahren, denn sonst wüsste sie, was es bedeutet, dass Tempo 50 km/h in der Avelsbacher Straße „in der Regel nicht erreicht werden kann“!? – Welch ein ausgewogener Quatsch! Die Dezernentin scheint zu glauben, dass es lediglich eine „Spitzenzeit“ gebe, während der der Verkehrslärm relativ hoch sei, was man aber tapfer verkraften können muss, wenn man schon in solch einer Straße wohnt! – Welch eine Illusion!? Tatsächlich beginnt der lärmende Verkehr schon um 5.00 Uhr morgens in der Früh und dauert bis ca. 23.00 Uhr in der frühen Nacht. Besonders ärgerlich ist der zunehmende Lärm während der frühen Abendstunden von

20.00 Uhr bis 23.00 Uhr – wie „man“ sich vorstellen kann – außer man ist Dezernentin und denkt nur an ein paar „Spitzenzeiten“. Das gleicht einem anfänglichem Realitätsverlust!

Denn auch jeder LKW beschleunigt hier permanent in einer Straße, die für Schwertransporter überhaupt nicht ausgebaut wurde, sondern ganz im Gegenteil wegen der Landesgartenschau in der Fahrbahnbreite stark reduziert wurde - was aber das Problem der Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Straße gar nicht löst. – Und dass der „Verkehrslärm“ freilich auch ein „Mengenproblem“ ist, wie die Dezernentin feststellt, sei ihr ja zugestanden. Genau deswegen fordert der Ortsbeirat in Kürenz mit seinem Beschluss vom 14.08.12 mit 11 Ja-Stimmen, 2 Nein, und bei 1 Enthaltung den Ausbau der „Umgehungsstraße Kürenz“ nach Maßgabe der Verwaltungsvorlage 063/2007 aus dem Jahre 2007 (!), die, obwohl sie als parteiübergreifender und mehrheitlicher Beschluss des Stadtrates, immer noch „Rechtsgültigkeit“ besitzt, aber „ausdrücklich“ - so Frau Kaes-Torchiani - von der Verwaltung bisher nicht umgesetzt worden ist. Diesen Skandal muss man sich einmal durch den Kopf ziehen!!! Und dann ist „man“ als Anwohner noch genötigt, solche Argumentationen der Dezernentin zurechtzurücken, weil sie fast in jedem Satz logisch und sachlich fehlerhaft sind. - Warum? Scheinbar nur, um nicht politisch Handeln zu müssen!

- 5) „Abschließend dürfen wir hoffentlich zum besseren Verständnis darauf hinweisen, dass das Straßenrecht lediglich sachlich begrenztes Ordnungsrecht ist“, schreibt die Dezernentin.

Freilich: Leider besteht aber der Umstand, dass dieses, wenn auch „sachlich begrenztes Ordnungsrecht“, de facto in der Avelsbacher Straße nicht einmal zur besseren „Verkehrsordnung“ angewendet wird, wie oben gezeigt wurde. Und zu behaupten, dass ausgerechnet in der Avelsbacher Straße alle Verkehrsteilnehmer/innen des motorisierten Individualverkehr sich „in der Regel“ an die Geschwindigkeitsbeschränkungen halten, ist mit Verlaub gesagt „naiver“ als die Polizei erlaubt! Denn gerade die vereinzelt, aber immer wiederkehrenden Geräusche von LKW- und PKW- und Motorradbeschleunigungen überschreiten die Höchstwerte des Lärmgrenzpegels unverhofft. Die erlaubten Höchstwerte sind – wie weiter oben schon dargelegt: unter/bis 70 dB(A) tagsüber sowie unter/bis 60 dB(A) nachts)! **Tatsächlich aber werden Werte im unteren Teil der L 144, also in der Avelsbacher Straße, mit 91 dB(A) tagsüber und 87 dB(A) nachts bei weiten am stärksten überschritten**, was für das Oberverwaltungsgericht in Koblenz schon im Jahre 2004 ein Anlass war, vor Ort von einer „gesundheitsschädigenden“ Verkehrssituation zu sprechen (vgl. Urteil OVG). - Das wird bisher von der Verwaltung und ihrer Dezernentin geflissentlich ignoriert, so dass sogar der Schluss gezogen wird, es gäbe „keine gesetzliche Definition“! - Maria hilf!!!

Wenn die Dezernentin zudem noch davon spricht, dass „gesellschaftliche Probleme, die aus der immer stärker zunehmenden Verkehrsdichte und deren realen Folgen resultieren“ nicht durch oben erwähntes „begrenztes Ordnungsrecht“ z.B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen zu bekämpfen sind, dann verstehe ich die Welt nicht mehr! – Wie sollten denn sonst „die realen Folgen“ des Verkehrs, die ja nach eigenen Angaben der Dezernentin sehr wohl aus einer „immer stärker zunehmenden Verkehrsdichte [...] resultieren“ bekämpft werden können, wenn nicht zuerst unter Einhaltung des zwar „begrenzten Ordnungsrechts“, aber eben unter dessen Einhaltung? – Nur, wenn das von der Stadt preisgegeben wird, indem alle Verantwortlich im Stadtrat und in der Verwaltung immer

wieder die Schultern heben und sagen: „Da kann man nichts tun!“, haben wir in Trier Verhältnisse, die schon die Trierer Dichterin Gerty Spies nach den Erfahrungen des Holocaust in einem bewegenden Gedicht mit dem Namen „Was ist des Unschuldigen Schuld?“ angeprangert hat: Nämlich Ignoranz! - Frau Kaes-Torchiani verschweigt nämlich an dieser Stelle ihrer Argumentation, dass die „immer stärker zunehmende Verkehrsdichte“, die ihrer Meinung nach aus bloß „gesellschaftlichen Problemen“ herrührt, nicht völlig unabhängig von den Entscheidungen oder den Entscheidungsverweigerungen der Stadtverwaltung zu sehen sind. Das ist aber augenfällig falsch, denn immer noch weist die Stadt nicht nur neue Siedlungsflächen in den Höhenstadtteilen aus (siehe oben), sondern sie baut sogar derzeit immer noch weiter aus und die Mehrheit des Stadtrates sieht weg! Die „gesellschaftlichen Probleme“, von den die Dezernentin spricht, sind also von der Verwaltung selbst mit hervorgerufen worden!

- 6) Exkursion: Ein Beispiel sei hier kurz angefügt. Der Bebauungsplan BU 16a für Studentenwohnhäuser an der Uni wurde von der Verwaltung damit begründet, dass vornehmlich nur „quartiersbezogene Verkehr“ zusätzlich entstünden, so dass die Anwohner in Altkürenz von zusätzlichem Verkehrslärm verschont würden. Tatsächlich schreibt die Verwaltung aber ebenso in ihre Begründung des Bebauungsplan, dass sowohl das „Aveler Tal“ als auch das Olewiger Tal“ mit einigen hundert Fahrten pro Tag mehrbelastet seien:

„Oh Herr, wirf Hirn vom Himmel, und gib, dass sie es nicht auffressen ...“ (Stephan Krawczyk)

Hätte die Trierer Baudezernentin Frau Kaes-Torchiani seinerzeit den Auftritt von Stephan Krawczyk in der Tufa mitbekommen, dann hätte sie wohl nicht so sorglos den folgenden Satz zum neuen Wohnquartier in Tarforst mit 125 Appartements zum Besten gegeben:

„Die Studenten werden nur einen kurzen Weg zur Uni haben und müssen kaum fahren“ (TV, 01.08.12)

Hier stellt sich doch die Frage, warum die Studenten überhaupt „fahren müssen“ (ebd.), wenn sie nach Frau Kaes-Torchiani eigentlich „**kaum** fahren müssen“? Denn Frau Kaes-Torchinani „erwartet ein erhöhtes Verkehrsaufkommen **kaum**“ (ebd.)! – Da fragt man sich doch, welche Bedeutung das deutsche Wörtchen „kaum“ in diesem Zusammenhang haben überhaupt kann?

Wie gut nur, dass Frau Kaes-Torchiani tatsächlich glaubt, an dieser Stelle biete die neue Studentenanlage „einen hohen Mehrwert für den Stadtteil“ (ebd.)! – Allerdings: Welcher Stadtteil ist hier eigentlich gemeint: Tarforst oder Kürenz, durch das die Automobile der Studenten „fahren müssen“, auch wenn sie „**kaum** fahren“?

Die Stadtverwaltung gibt im Gegensatz zu Frau Kaes-Torchiani klare Angaben zum künftigen Verkehrsaufkommen, das freilich „zusätzlich“ durch die beiden Talschleusen von Olewig und Altkürenz wird fahren müssen, wobei für Alt-Kürenz jetzt schon eine erst kürzlich offizielle gezählte Anzahl von 23.000 Autos, LKW und Bussen täglich fährt.

Dass die Studenten künftig einen kurzen Fußweg zur Uni haben ist gut. – Wer allerdings bei diesem Satz aufhört, zu erzählen, – wie Frau Kaes-Torchiani das in ihrem Statement im TV vom 01.08.12 getan hat -, der verschweigt bewusst und „wissentlich“ – wie es sich für eine Baudezernentin gehört -, dass laut Angaben des neuen Bebauungsplans BU 16 **ca. 300 Fahrzeuge zusätzlich in 24 Stunden** durch das Aveler Tal in Altkürenz fahren werden und ca.

200 zusätzlich durch Olewig/Sickingerstraße (Begründung BU 16, S. 30). Diesen Zuwachs nennt sowohl die Verwaltung als auch Frau Kaes-Torchiani „**nicht nennenswert**“, weil laut Bebauungsplan kaum Verkehre in die Stadt zu erwarten seien. Die neuen Verkehre seien „überwiegend quartiersbezogen“ (ebd.)! – So ein Quatsch!

Ganz offensichtlich haben diese "Fachleute" keine Ahnung davon, was das für die Anwohner in der Avelsbacher Straße an zusätzlichem Lärmaufkommen bedeutet, wenn sich die Schallwerte durch den "Tunneleffekt" potenzieren und 300 Fahrzeuge täglich mehr durch die Straße rollen bzw. dröhnen! ??? - Vielen Dank für diese überaus "tollen" (!) Aussichten! Aber für die Stadt nehmen die Verkehre offiziell ja nur in einem "nicht nennenswerten" Umfang zu. Oder, um mit Pink zu singen: "This used to be our funhouse, but now it's full of evil clowns. It's time to start the countdown ...". (vgl. auch den Kommentar vom 29.05.12 auf meiner Homepage: www.Johannes-Verbeek.de).

Was die Stadtverwaltung "nicht nennenswert" nennt: Zusätzlich werden durch die Veränderung des Bebauungsplans BU 16 (gemeint ist hier die Errichtung von zusätzlichen Studentenwohnheimen auf dem Petrisberg) nach Angaben eines Gutachtens der Firma "R+T Ingenieure für Verkehrsplanung" aus dem Jahre 2012 "rund 1200 neue Kfz-Fahrten erzeugt" (Begründung, BU 16, S.30). Wörtlich geht es in der Begründung, die gleichzeitig auch Legitimation des Bebauungsplans ist, weiter mit der Schlussfolgerung: "Auf den Verbindungsstraßen zwischen der Talstadt und den Höhenstadtteilen treten **nur (!) sehr geringe** Zusatzbelastungen auf: **ca. 300 Kfz/24h im Aveler Tal** und ca. 200 Kfz/24h auf der Sickingerstraße" (Begründung, BU 16, ebd.)! -

In diesem Bauabschnitt werden zu den schon bestehenden Parkplätzen für PKWs lediglich 120 neue für die Studentenheime errichtet, von denen in der Begründung des Bebauungsplans behauptet wird, sie werden überwiegend nur "quartiersbezogene Verkehre" erzeugen. Weil kaum Verkehre von der Uni in die Stadt zu erwarten seien. –

Nur so viel zu der Behauptung der Dezernentin, „gesellschaftliche Probleme“ seien unabhängig vom Handeln der zuständigen städtischen Behörden eben nicht in den Griff zu bekommen und damit hätte die Verwaltung keine wirksamen Mittel mehr, gegen die „realen Folgen“ anzukämpfen. Auch dies erweist sich als argumentative Luftblase. Die Verwaltung hat genügend Mittel, sie wendet sie aber in diesem Fall nicht an.

- 7) Abschließend will uns die Dezernentin sogar weiß machen, dass nur „gebäudebezogene Schallschutzmaßnahmen“ geeignet wären, das Verkehrsproblem in der Avelsbacher Straße in den Griff zu bekommen. - Schade nur, dass diese Maßnahmen „aus der städtischen Lärmsanierungssatzung schon in Anspruch genommen“ worden sind! - Was nun? Mit keinem Wort geht die Dezernentin auf den Umstand ein, der in meinem Antrag formuliert wurde, nämlich dass seit letztem Winter eine „Winterreifenpflicht“ über mehrere Monate hinweg für alle Fahrzeuge verpflichtend ist. Alleine diese Gesetzesregelung bewirkt eine gravierende Erhöhung des bloßen Rolllärmpegels um etliche Dezibel. Dieser Lärmanstieg ist mit bloßem Ohr hörbar! Sollen nun alle „Schallschutzfenster“ erneut ausgewechselt werden, um den gestiegenen „Lärmansprüchen“ erneut gerecht zu werden? – Auf diese Fragen gibt die Dezernentin keine Antwort!

Was also tun? Frau Kaes-Torchiani legt hier den Schluss nahe, dass man als Anwohner eben einfach „Pech“ gehabt habe. Das Verkehrsproblem in Altkürenz bestehe eigentlich überhaupt nicht – aus Verwaltungssicht jedenfalls-, denn es wurde ja schon passiv saniert!!! – Auch dieser Schluss ist leidlich falsch! Denn zum einen haben längst nicht alle Anwohner die Finanzierungshilfen der Stadt in Anspruch nehmen können, allein wegen des zu zahlenden Selbstanteils der Lärmsanierung, der die Mittel so manches Hausbesitzers überstiegen hat. Und noch eins: Allerdings sind doch wohl die Anwohner selbst in keinster Weise (!) die Verursacher des Verkehrslärms und somit auch nicht primär zur finanziellen Verantwortung der städtischen Lärmsanierung zu ziehen. Nach Maßgabe der Stadt ist das Verkehrslärmproblem nach Intension der Dezernentin auf wunderbare Weise gelöst: Die Anwohner sind selber schuld, wenn sie das Verkehrslärmproblem in ihrer Straße nicht gelöst bekommen. – Vielen Dank, Frau Kaes-Torchiani!

Wer mir alles in der Hölle begegnen wird, ist mir mittlerweile völlig egal! – Es sei aber schon jetzt gesagt: Ich werde jeden, den ich dort erkenne, küssen!
Freundlichst, Judas!

Johannes Verbeek

Trier, den 19.08.12