

Bei klarem Verstand: Schlüsse aus der Diskussion im Ortsbeirat Kürenz zum Antrag „Tempo-30 in der Avelsbacher Straße“ vom 24.09.12:

1. Es wurde sehr deutlich, dass die Stadtverwaltung Trier überhaupt keinen Handlungsbedarf sieht, um die Verkehrssituation in Altkürenz zu entlasten. Diese Einschätzung steht diametral und kontradiktorisch entgegen zur Einschätzung der betroffenen Anwohner in der Avelsbacher Straße. Verantwortlich für die über ein Jahrzehnt (und länger!) anhaltende Ignoranz der Stadtverwaltung, irgendetwas an der Situation zu verändern, zeichnen verschiedene Gutachten, die die Stadt immer wieder und auch in aktualisierten Formen für ihre Passivität heranzieht. Das neuste Gutachten, das zur Rechtfertigung von immer neuen Bebauungsplänen der Stadt auf der Höhe bemüht wird, kommt zu dem Ergebnis, **„dass [es] zu keiner nennenswerten Erhöhung der Verkehrsmengen auf den Verbindungen zwischen der Talstadt und dem Tarforster Plateau (kommt)“ (BU16, S.9.)**. Dieser Schluss erstaunt doch wohl, denn tatsächlich werden ca. 120 neue Stellplätze für die neue Bebauung bereitgestellt. Nun kommt aber der Witz: Die Stadt behauptet und argumentiert tatsächlich, die studentischen Bewohner/innen „gingen zu Fuß zur Uni oder mit den Rad“ (BU 16, Anlage, S.8), weswegen die „Kapazität des Kreisverkehrs in der Kohlenstraße/Robert-Schumann-Allee [...] ausreicht“ (ebd.). Welche Dreistigkeit sich in diesen Begründungen aber tatsächlich ausspricht, sieht man daran, wie die Stadtverwaltung auf die schriftlichen Einwände und Anregungen der Bürger/innen im Planungsverfahren reagiert hat. So wollte ein Bürger beispielsweise wissen, **„wie eigentlich die zunehmende Verkehrsflut in und durch die Stadt abgefangen werde (soll)?“ (BU 16, Anlage, S.11)**. Die Antwort der Verwaltung besticht dadurch, dass überhaupt nicht auf diese klare Frage des Bürgers geantwortet wird, sondern im Gegenteil, der Aspekt der Problembetrachtung stillschweigend und unter der Hand von der Verwaltung dahingehend verändert wurde, dass geantwortet wird: „Die Bewohner vom Petrisberg müssen dann nicht mehr zum Nahversorgungszentrum in Tarforst fahren“ (ebd.). Es ging dem fragenden Bürger aber gar nicht um den „quartiersbezogenen Verkehr“, der nicht stattfindet, sondern eindeutig über die „Verkehrsflut in und durch die Stadt“ (ebd.), also vor allem um die Verkehrsproblematik von Altkürenz und der Avelsbacher Straße. Darauf gibt die Verwaltung aber keine Antwort!
Warum? Nicht nur aus taktischen Gründen – wie oben gezeigt - , sondern auch, weil ein neues Verkehrsgutachten, das im Auftrag der Stadt erstellt wurde (April 2012), die „ursprüngliche Prognose für das Jahr 2015“ (BU16, Änderung, S. 9) dahingehend korrigiert, „dass die Verkehrsbelastung tatsächlich wesentlich geringer ist“ (ebd.), als ursprünglich angenommen wurde. – Das ist natürlich erfreulich und gut. Was die Stadt aber im gleichen Atemzug verschweigt, ist, dass der Verkehr sich im gleichen Zeitraum (2004 bis heute) in der Avelsbacher Straße tatsächlich verdoppelt (!!!) hat (ebd.)! - Die Logik der Stadt sieht dagegen aber so aus: Weil sich der Verkehr nicht entsprechend der ursprünglichen Prognose verstärkt hat, denn laut Verwaltung gilt ja, **„dass die Verkehrsbelastung tatsächlich wesentlich geringer ist als die [...] Verkehrsentwicklungsprognose“ (ebd.)** angenommen hatte, gilt aus Sicht der Stadt, „dass keine wesentliche Zunahme des Verkehrs erfolgt“ (ebd.). Mit anderen Worten: Die tatsächlichen Verhältnisse werden hier durch die Verwaltung auf den Kopf gestellt! Es wird suggeriert, dass die Stadtverwaltung in Altkürenz zur Lösung der Verkehrsproblematik überhaupt nicht Tätig werden müsste, denn alles stehe ja schon jetzt eigentlich zum Besten! Und Tatsächlich: Seit mehr als 15 Jahren hat die Stadt de facto nichts unternommen als nur ein Wohngebiet nach dem anderen auf dem Tarforster Plateau neu

entstehen zu lassen. Aber für jedes einzelne Wohngebiet gilt nach Aussage der Stadt, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung zu vernachlässigen ist, **weil sie „zu keiner nennenswerten Erhöhung der Verkehrsmengen führt“ (ebd)**. Deshalb hat die Stadt in Altkürenz nichts unternommen, was die bestehende Verkehrsbelastung verträglicher für die Anwohner in der Avelsbacher Straße werden lässt. Und das, obwohl das Oberlandesgericht in Koblenz schon im Jahr 2004 festgestellt hatte, dass die Verkehrsbelastung in Altkürenz „gesundheitsgefährdend“ sei (vgl. das Urteil des OVG bezüglich der Klage der BI „Lebenswertes Kürenz, 2004). Der Verkehr hat sich bis heute verdoppelt (siehe oben)! – Die Stadt sieht aber seit über zehn Jahren keine Veranlassung zum konkreten Handeln.

2. 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 an, 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 Avelsbacher 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. Denn für die Verwaltung gilt die gleiche Berechnungsformel sowohl für das „Aveler Tals“ als auch die „Avelsbacher Straße“, weil letzte nur die Fortführung der gleichen Landstraße 144 ist. Damit werden aber die topologischen Unterschiede zwischen beiden Straßen nivelliert, was dazu führt, dass der so genannte „Tunneleffekt“ in der Avelsbacher Straße, der hier gegenüber dem Aveler Tal durch eine beiderseitige, enge Wohnbebauung den vorhandenen Lärmpegel in der Straße um ein vielfaches potenziert, nicht mitberücksichtigt wird. Seit Jahren sträubt sich die Stadt Trier durch mobile Lärm- und Feinstaubmessungen vor Ort in der Avelsbacher Straße die tatsächlichen Belastungswerte dort zu Ermitteln und zur Kenntnis zu nehmen, die bei weitem über dem lediglich errechneten „Durchschnittswert“ für die L 144 liegt muss, weil die Stadt ja selbst in ihrem Lärmaktionsplan eine 10fache (!) Lärmreduzierung für die Avelsbacher Straße gegenüber dem Aveler Tal konstatiert. Bemerkenswert ist dieses Ergebnis auch darum, weil es alleine schon aufgrund der Anwendung einer topographisch ungenauen Berechnungsformel erreicht wurde, die beide Straßen topographisch undifferenziert behandelt, aber dennoch einen Unterscheid von 10 dB(A) Entlastung errechnet. – **Vor diesem Hintergrund, ist es absolut unverständlich, dass die Stadt überhaupt noch zögert, die Anwohner in der Avelsbacher Straße nicht zu entlasten und sie weiterhin dem „gesundheitsgefährdendem Lärm“ aussetzt! Auch Tempo-30 wäre hier genügend.**

Allerdings wird an dieser Stelle sehr wohl deutlich, warum die „Avelsbacher Straße“ nicht vorrangig in dem „Trierer Lärmaktionsplan“ aufgenommen wurde (vgl. TV, Artikel 25.05.12). Nach wie vor unterliegt die Stadt ja der Logik ihrer „Selbsttäuschungen“, die in Punkt 1) oben dargestellt worden sind. Aber auch die bornierte Sturheit einiger politischer Verantwortungsträger trägt dazu bei, dass bisher **keine Entscheidungen** für eine nachhaltige Lösung der Verkehrsproblematik in Kürenz getroffen wurden. So werden wiederum die Perspektiven durch die Argumentationen der Stadtverwaltung - und so mancher Parteien – verschoben, wenn behauptet wird, dass sich durch den so genannten

„Moselbahndurchbruch“ die Verkehrssituation in Altkürenz entspannen würde. Das ist aber falsch! - Richtig dagegen ist, dass der „Moselbahndurchbruch“ in der Tat die Situation in Trier-Nord entlasten würde, so z.B. für die Franz-Georg-Straße, die ebenfalls eine Landstraße ist, aber – man höre auf den feinen Unterschied – keine „Einfallstraße“ (!) für die Stadt Trier ist (im Gegensatz zur Avelsbacher Straße). Dennoch ist man auf Seiten der Stadt (und einiger Parteien) eher bereit, Trier-Nord zu entlasten als Altkürenz. Gleichwohl gilt: Freilich ist der „Moselbahndurchbruch“ nur dann eine Bedingung der Möglichkeit zur Entlastung von Altkürenz, wenn gleichzeitig oder zumindest zeitnah zum „Durchbruch“ die „Umgehung Kürenz“ realisiert werden würde, um eine reibungslose Anbindung der Höhenstadtteile zu gewährleisten. Ein politischer Wille dazu (- Wo ein Wille, da ein Weg! -) ist aber seit über zehn Jahren nicht auszumachen, egal was die Parteien schreien mögen, wenn es um ihr tatsächliches Engagement für Altkürenz geht: Nichts! - Der politische und moralische Wille dazu fehlt aber auch der verantwortlichen Dezernentin. Denn was soll man von einer Baudezernentin halten, die in ihren Ausschusssitzungen, die freilich „nicht öffentlich“ stattfinden, mehrfach zum Besten gibt, dass sie „auch wenn ich [K.-T.] das Geld dazu hätte, es nicht in Altkürenz ausgeben würde“! Wo denn dann? „Eher in Trier-Nord!“ Warum? „Es werden dort mehr Menschen entlastet!“ (Gedächtniszitate, zu Zeiten meiner eigenen Mitgliedschaft im Ausschuss des Dez.II in TR). Tatsächlich wird aber in der „Lärmaktionsstudie der Stadt Trier“ aus dem Jahre 2010 die Landstraße 144, in deren unterem Bereich die „Avelsbacher Straße“ liegt, in drei verschiedene Abschnitte untergliedert, wodurch sich die entsprechende Lärmbelastung in Bezug auf die Anwohneranzahl rein statistisch reduziert (vgl. S. 23). (Die gleiche Methode hat die Verwaltung übrigens schon einmal angewandt als sie bei der Ermittlung sozialbedürftiger Anwohner/innen zwischen Alt- und Neukürenz unterschieden hat, um somit die Gesamtanzahl der Sozialhilfeabhängigen in Kürenz zu reduzieren (aufgeteilt auf zwei unterschiedliche Bereiche: Altkürenz und Weidengraben! Ebenso verfährt auch der Schulentwicklungsplan in Bezug auf die Anmeldezahlen der Grundschulen: Keune und Altkürenz!)

Die Unterteilung der L 144 in drei Streckenabschnitte ermöglicht aber 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 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 „Tunneleffekts“ in der Avelbacher Straße ausdrücklich (vgl. Lärmaktionsplan 2010, S. 23)!** Aufgrund der besonderen topologischen Lage der Avelsbacher Straße ist eine weitere Lärmreduzierung auf Tempo-30 auch in der Avelsbacher Straße dringend geboten! Es kann hierbei kein Gegenargument sein, wie Herr Leist im Ortsbeirat argumentierte, dass schon verschiedene Häuser – aber lange nicht alle und so viele, wie erwartet wurde! – mit passivem Schallschutz per Gerichtsbeschluss des OVG-Koblenz nachgerüstet wurden, um die Heilung des Bebauungsplans BU 16 während der Landesgartenschau im Jahre 2004 zu gewährleisten (vgl. Klage der BI „Lebenswertes Kürenz“, 2004). Dennoch behauptet die Stadtverwaltung,

der Lärmschutz in der Avelsbacher Straße sei aus Sicht der Stadt vorzüglich und mehr als ausreichend (Zitat, Herr Leist im Ortsbeirat Kürenz, Frühling 2012). – Auch dieses Urteil ist eine kolossale Verkennung der tatsächlichen Umstände vor Ort – außer man wolle so zynisch argumentieren, dass man ausdrücken möchte, anderen Straße ginge es ja noch viel schlechter (was eben **kein** Gegenargument ist). Dennoch haben wir auch an dieser Stelle zum dritten Mal die Umkehrung der Faktenlage vor Ort durch die Verwaltung als vermeintliche Bewältigungsstrategie der Stadtverwaltung entlarvt. Es ist immer dasselbe!

Vor diesem Hintergrund werden aber wohl alle betroffenen Anwohner/innen in der Avelsbacher Straße Recht behalten, wenn sie „unken“, dass sich in der Straße auch weiterhin nichts tun wird – außer dass der Verkehr auch weiterhin beständig zunehmen wird und damit die „gesundheitsgefährdende Verkehrsbelastung“, die das OVG-Koblenz schon im Jahre 2004 für die damals rollende Verkehrsmenge festgestellt hatte, weiter ansteigt, obwohl „**die Verkehrsbelastung tatsächlich wesentlich geringer ist**“ (ebd.), (wenn man den verschiedenen Scheinargumentationen der Stadt Trier Glauben schenken mag), womit schlussendlich überhaupt kein Grund zum Klagen aus Sicht der Stadt vorliege.

3. Dabei werden zudem die Rollgeräusche völlig außer Acht gelassen, die durch die seit 2012 bestehende „**Winterreifenpflicht**“ in den Wintermonaten, zusätzlich zum schon bestehenden Lärm entstehen. Die Rollgeräusche mit Winterbereifung sind nämlich mit bloßem Ohr für jeden hörbar und auf Dauer unerträglich – weil auch sie wiederum durch den Tunneleffekt in diesem Teilabschnitt der L 144 in der Avelsbacher Straße potenziert werden! Die Straße verläuft hier teilweise nur 1,5 Meter von den Fenstern der Wohnhäuser entfernt. Selbst parkende Autos schlagen auf die permanente Erschütterung an, so dass immer häufiger die Alarmanlagen der Autos ausgelöst werden. Ursächlich dafür ist das bloße „vorbeirasen“ gewisser Schwertransporte, Busse und LKWs oder Sattelschlepper zu fast allen Tages-, Abend- und zunehmend auch zu Nachtruhezeiten nach 22.00 Uhr.
4. Wenn die Supermärkte in den Höhenstadtteilen ausgebaut werden, entsteht zudem ein neuer Quellverkehr, der zwar – wie oben berichtet – nicht als „quartiersspezifisch für den Petrisberg“ eingestuft werden kann, aber dadurch, dass die LKWs mit Doppelachsanhänger tonnenschwer und vollbeladen von der Talstadt täglich (!) hinauf in die Höhenstadteile durch die Avelsbacher Straße fahren, entsteht mit jedem LKW eine hörbare, zusätzliche Lärmbelästigung für die Anwohner in Altkürenz, weil die Anlieferungen für die Supermärkte immer spät abends nach 21.00 Uhr erfolgen, wodurch die „Abendruhe“ ziemlich empfindlich gestört wird. - Ja, man muss sagen: Es gibt überhaupt keine „Ruhezeiten“ mehr für den Verkehrsfluss in der Straße, da die ersten Fahrzeuge ab 5.00 Uhr morgens bis weit nach 23.00 Uhr abends nicht nur Lärmpegelerhöhungen mit sich bringen, sondern auch **spürbare Erschütterungen der ganzen Wohngebäude**. – Unverständlich bleibt die „hohe Geschwindigkeit“ mit der die LKWs und Privatautos immer wieder durch die Straße fahren (nämlich immer dann, wenn es wackelt oder in den Ohren weh tut!). Man sollte doch zumindest bei den Berufskraftfahrern ein entsprechendes „Berufsethos“ vermuten, welches sie die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten selbstverständlich einhalten oder aus Rücksichtnahme selbständig unterschreiten lässt? Leider sind von dieser Untugend auch nicht die zahlreichen Busse der SWT ausgenommen.

5. **Vor diesem gesamten bisher dargestellten Problemhintergrund bildet eine alternative Lösung, die zudem ohne große Kosten sofort (!) ungesetzt werden könnte, eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit in der Avelsbacher Straße auf Tempo-30 auf einer Teilstrecke, die auf Höhe der Einfahrt zur Domänenstraße beginnt bis hin zur Ampelkreuzung am Wasserweg.**
6. Ein entsprechender Antrag wurde von mir auf der Ortsbeiratssitzung in Kürenz am 24.05.2012 gestellt. Der Antrag wurde nach einer längeren teilweise auch konträren Diskussion einstimmig mit einer Enthaltung (FWG) bei neun Stimmberechtigten angenommen. Das weitere Prozedere sieht vor, dass der Antrag der Stadt Trier zur rechtlichen Überprüfung vorgelegt wird und aufgrund der Stellungnahme der Stadtverwaltung zu einem späteren Datum erneut über den Antrag plus Stellungnahme beraten werden wird, bis es dann zu einer Beschlussfassung durch den Ortbeirat kommt. Danach wird der Stadtrat sich mit dem Thema befassen und letztendlich über die Realisierung entscheiden. Bekanntlich ist Geduld die Tugend der Weisen!
7. Optimistisch gestimmt waren jedoch die wenigsten der Ortsbeiratsmitglieder in Kürenz. Denn auch in der Bonner und Kölner Straße in Pallien Trier-West gleichen die Probleme denen in Kürenz, obwohl in Trier-West wegen der Öffnung zur Mosel hin kein „Tunneleffekt“ zum Tragen kommt wie es erschwerend in der Avelsbacher Straße in Kürenz der Fall ist. Die in Pallien/Trier-West gestellten Anträge auf Tempo-30 wurden von der Stadtverwaltung Trier bisher abgelehnt (vgl. TV 2010). Die Gründe hierfür sehen wie folgt aus: Es wurde vor allem über „Tempo-30-Zonen“ (Kurvermerk der Stadtverwaltung Trier, 28.03.2010) geredet! – **Ausdrücklich geht es in meinem Antrag vom 24.05.2012 dagegen nicht um eine „Tempo-30-Zone“, sondern lediglich um einen Teilabschnitt, wobei die bestehenden Vorfahrtsregelungen in der Avelsbacher Straße nicht verändert werden.**

Der Landesbetrieb Mobilität, der auf Landesebene von RLP stillschweigend im Hintergrund für die ablehnenden Entscheidungen der Stadt Trier verantwortlich zeichnet, lehnt jedoch generell Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo-30 ausgerechnet (!) unter Verweis auf eine „Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ ab (!) mit der Begründung, dass „auf Straßen überörtlichen Verkehrs und weitere Hauptstraßen‘ der weiträumige Verkehr gebündelt werde und so gleichzeitig Wohngebiete entlaste. Einer Geschwindigkeitsbegrenzung stehe auf diesen Straßen daher i.d.R. deren besondere Verkehrsfunktion entgegen“ (Kurzermerk, ebd., 28.03.10).

Es ist daher völlig unverständlich, warum die Stadt Trier nicht von ihrem eigenen Recht als untergeordnete „Straßenverkehrsbehörde“ Gebrauch macht, um die Möglichkeit zu nutzen, die ihr der § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO eröffnet, nämlich „[...] die Benutzung bestimmter Straßen **oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit** oder Ordnung des Verkehrs **[zu] beschränken** oder [zu] verbieten und den Verkehr um[zu]leiten“, und zwar auch „[...] **zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen**“ (Kurzermerk, ebd.). Der zu diesem Zeitpunkt noch zuständige Minister in Mainz, Hering, kommentierte die Problematik der „Tempo-30-Zonen“ (um die es in meinem Antrag in Kürenz ja gerade NICHT geht!) in einer Pressemeldung vom 28.03.2010 u.a. so: „Statt pauschal den Städten Tempo 30 vorzuschreiben [– wie es in einem Gesetzesentwurf der Bundesregierung vorgeschlagen wurde, der jedoch vom Bundesrat nicht angenommen wurde (!) -], **sollten diese [nämlich die**

Städte wie z.B. auch TR] weiterhin vor Ort entscheiden, wo solche Geschwindigkeitsbeschränkungen wirklich notwendig seien, sagte der Minister.“

(Kurzvermerk, ebd.)

Genau diese Position vertritt auch mein Antrag! Die Stadt Trier solle entscheiden, ob es nicht aus Schallschutzgründen in der Aveler Straße in Kürenz möglich und auch notwendig sei, eine Geschwindigkeitsreduzierung (auf einem kurzen Streckenabschnitt der Straße) auf Tempo-30 einzuführen.

(Noch einmal zur Wiederholung: Der neue Antrag mit seiner Forderung nach „Tempo-30“ für einen Teilstreckenabschnitt ist etwas ganz anderes als sog. „Tempo-30-Zonen“ zu fordern, die die Landesmobilitätsbehörde wie oben gesehen ablehnt und die die Stadt Trier schon einmal im Jahre 2005 auf Antrag des Ortsbeirates Kürenz abgelehnt hatte als Herr Maximini noch Ortsvorsteher war.) –

Einige Mitglieder des Ortsbeirates in Kürenz aus den Reihen der CDU, forderten allerdings Anträge, die vermeintlich nicht so unspezifisch gehalten wären in ihren Forderungen wie der meine, sondern Anträge, die der geltenden Gesetzeslage genüge täten, indem sie ihr von Vorneherein entsprächen. Mein Gegenargument lautet hierzu: Es kann nicht Aufgabe von politisch engagierten Bürger/innen sein, Anträge zu formulieren, die „juristisch Wasserdicht“ seien, sondern ganz im Gegenteil: Wenn Bürger/innen ein dringendes Anliegen formulieren, das seit Jahren so offensichtlich ist wie die Verkehrsbelastung von Altkürenz, **dann wäre es Aufgabe der Verwaltung, sich diesem Bedürfnis nach „Verkehrsentlastung“ im Interesse der Bürger/innen anzunehmen und entsprechende Anträge für den Stadtrat zu formulieren, die den juristischen Kriterien nach Einschätzung der Verwaltung auch fachmännisch genüge leisteten** (- und nicht umgekehrt, wie von der CDU hier gefordert)! Es wäre hier die Aufgabe der Stadt entsprechend ihres eigenen „Kurzvermerkes“ im Sinne der betroffenen Bürger/innen tätig zu werden. Es sollte somit von der Verwaltung geprüft werden, „ob nicht doch das Land als Oberste Straßenverkehrsbehörde seine Weisungslage (s.o.) im Rahmen der ihm vom § 45 StVO eingeräumten Möglichkeiten im Sinne des Gesundheits- bzw. Lärmschutzes entsprechend anpasst“ (Kurzvermerk, ebd.). – Genau dies sieht der Beschluss des Ortsbeirates in Kürenz vom 24.05.12 in Bezug auf meinen Antrag vor.

Zum dritten Mal zeigt sich aber an dieser Stelle, wie politische Umstände von der Stadt Trier auf den Kopf gestellt werden, statt im Sinne der Bürger/innen von der Verwaltung einer praktikablen Lösung zugeführt zu werden. Ebenso würde ich erwarten, dass die verschiedenen Parteien sich die Belange und die Bedürfnisse der Bürger/innen zu eigen machten und selbstständig in den Stadtrat einbrächten bzw. dort verabschiedeten. Auf meine Anfrage hin, welche der Trierer Parteien sich den des obigen Themas annähme, gab es im Ortsbeirat Kürenz keine Antwort – ein Umstand, der allerdings mein Verständnis von Demokratie stark untergräbt! – So sieht die Welt aus! „Wir müssen uns Sisyphos als einen glücklichen Menschen vorstellen“ (A. Camus).

8. Allerdings besteht noch ein weiteres Problem, das selten angesprochen wird. Es betrifft die Haltung der verschiedenen Parteien zur Verkehrsproblematik von Altkürenz und deren Lösungsmöglichkeiten. Allerdings kann man auch generell in Zweifel stellen, ob die verschiedenen Parteien „denn überhaupt gewillt sind“ – ähnlich wie die Verwaltung TR – eine Lösung nicht nur theoretisch tot zu diskutieren, sondern auch „zeitnah“ umzusetzen? Diesbezüglich habe ich sehr viele Diskussionen mit unterschiedlichen Vertretern der Parteien

in allen Gremien der Stadt und in den Medien geführt. Erst kürzlich habe ich auf 16. vor den folgenden Disput mit den Grünen geführt, die sich selbst über die Politik der FWG beklagten:

Es ist doch hoch interessant, dass Herr Kretzer (Grüne) in seinem Kommentar gegenüber der FWG „Schwarz-Weiß-Malerei“ betreibt und selber glaubt, eine weiße Weste anzuhaben. Da, wo „Kompromisse“ im Rat getätigt wurden, gibt es immer auch eine andere Seite, die Herr Kretzer in seinem Beitrag leider verschweigt, die aber mit einem Kompromiss ebenso gut leben kann. Oder sollen wir plötzlich glauben, dass die Grünen jemals brennende Befürworter für den „Moselbahndurchbruch“ gewesen seien, mit den anschließenden weiteren Baumaßnahmen zur „Verkehrsentslastung von Altkürenz“ z.B. durch die Anbindung der Höhenstadtteile? – Quatsch! – Tatsächlich läuft das im Rat so: Jede Partei formuliert einmal reihum kritische Bedenken und Einwände zu irgendwelchen Details, die dann von den anderen als Hinderungsgrund für das Ganze Projekt mitgetragen werden, ohne dass sich eine Mehrheit kompromisslos für eine wirkliche Lösung der Verkehrsproblematik eingesetzt hätte. Das Fazit: Sowohl dem Stadtrat als auch der Verwaltung geht eine wirkliche Lösung der Verkehrsproblematik von Alt-Kürenz seit mehr als zehn Jahren am Arsch vorbei – um das einmal unmissverständlich auf Deutsch zu sagen! In diesem Zusammenhang ist auch der Vorschlag einer Seilbahnanbindung der Höhenstadtteile zu bewerten: Schon seit über einem Jahr liegt mir eine Studie der Stadtverwaltung vor, die die Probleme der Streckenführung einer Seilbahn beschreibt und u.a. zu dem Schluss kommt, dass eine Seilbahn über die Wohnbebauung des Petrisberges aufgrund herrschender Gesetzesgrundlage überhaupt nicht realisierbar ist. (Wenn überhaupt, nur mittels einer Tunnelführung(!) für die Seilbahn auf dem Petrisberg!) Diese Absurdität muss man sich einmal vorstellen! – Mit anderen Worten: Es wird weiterhin keine realistische Lösung für die Verkehrsproblematik geben. – Was soll man von einer solchen Kommunalpolitik denn halten, frage ich mal allen Ernstes, als Bürger und als betroffener Anwohner?

Meine Stellungnahme schlug heftige Wellen, weil sich die Grünen plötzlich genötigt fühlten, die einzelnen Stadträte zu verteidigen, um zu verschleiern, dass de facto eben NICHTS erreicht wurde, was den Titel einer „Verkehrslösung für Altkürenz“ entsprechen könne! Es ging mir hier aber überhaupt nicht um die Meinung einzelner Stadträtinnen und Stadträte, sondern es ging mir um die Parteien insgesamt (!) als politische Gruppierungen sowie um die Haltung der Stadtverwaltung. Leider musste ich mir wieder üble Beschimpfungen um meine Person als ehemaliger Stadtrat DER LINKEN von einem Grünen anhören, was hier jedoch nicht weiter vertieft werden soll. Nur so viel: Ich lasse mir nicht „undemokratische“ Gesinnungen nachsagen, wenn die Situation in Altkürenz so ist, wie ich sie hier bisher aufgezeigt habe. Man kann durchaus auch anderer politischer Meinung sein. Bitte schön! – Aber man kann nicht allen Ernstes „Unsinn reden“ in Situationen, die so glasklar sind wie die Verkehrsproblematik in Altkürenz – vor dem Hintergrund der bisherigen Untätigkeit des Stadtrates und der Verwaltung.

Nur ein Beispiel bildet hier der Umgang mit der Verwaltungsvorlage 063/2007, die einen Umsetzungsfahrplan, der noch von dem SPD-Baudezernenten, Herrn Dietze, entworfen wurde, enthält. Bis heute verweigert aber die Verwaltung die Umsetzung dieser bis heute gültigen Verwaltungsvorlage, die vom Stadtrat mit großer Mehrheit im Jahre 2007 verabschiedet wurde. Selbst meine Bitte um Überprüfung dieser Untätigkeit der Verwaltung wurde von der ADD als zuständige Verwaltungsaufsichtsbehörde des Landes RLP abgelehnt,

nicht ohne darauf hinzuweisen, dass ich mit meiner Beschwerde am falschen Ort wäre. Im Klartext: Ich müsste schon vor dem Oberverwaltungsgericht – als Privatmann - dagegen klagen und dies, obwohl ich zum damaligen Zeitpunkt als demokratisch legitimierter Mandatsträger im Stadtrat saß! - Dies sind die Punkte, die mich mit Bestürzung beschleichen, wenn ich an (vermeintlich) demokratische Entscheidungsprozesse denke!

9. Wohlwissend um diese gespaltenen Befindlichkeiten einiger Parteien in Trier (- die zwar könnten, aber nicht wollen können), habe ich meinem Antrag einen kleinen Passus über die „moralische Entwicklung“ des Bewusstseins von Lawrence Kohlberg (1927-1987) angefügt, der schließlich, obwohl alle anwesenden Ortsbeiratsmitglieder die berechnete Notwendigkeit der sachlichen Inhalte meines Antrags aus Tempo-30 in der Avelsbacher Straße eingesehen hatten, zu erheblichen Differenzen geführt hat. Einige Mitglieder der CDU und bei Mitglieder der FWG sahen sich durch diesen Passus „genötigt“ und nicht frei, selber zu entscheiden, weil mein Argument auf einer „Prinzipien orientierten Moral“ nach Kohlberg formuliert war. Demnach wäre es ein offensichtliches Zeichen von (moralischen) Unverständnis, wenn man „gegen“ meinen Antrag argumentiert hätte, mit der Begründung, „man wolle einfach weiterhin so schnell wie möglich vom Berg in die Stadt fahren und wieder zurück; und darum könne man nicht für eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Avelsbacher Straße stimmen. – Und: Ich werde mich auch nicht daran halten, weil ich schnell fahren will!“ –

Ich will hier nicht in Abrede stellen, dass man nicht dieser Meinung sein „kann“! – Aber sobald man dieser Meinung ist, indem man sie artikuliert und zu verteidigen versucht, setzt man sich selbst in einen Widerspruch zu einer von Prinzipien gelenkten Moral, die nicht – wie hier – die bloße, eigene Bedürfnisbefriedigung über Bedürfnisse der anderen – hier der betroffenen Anwohner – stellt. Der moralische Schluss, der hier verfehlt wird, um auf einer prinzipiellen Ebene zu argumentieren, verkennt den sog. kategorischen Imperativ, der nur solche Urteile als moralisch gerechtfertigt ansieht, die jederzeit zu einer allgemeinen Gesetzgebung erweitert werden können (vgl. Kant und Kohlberg). **Man „kann“ jedoch nicht wollen**, jederzeit mit höchstmöglicher Geschwindigkeit durch die Straßen zu fahren, ohne sich selbst zu widersprechen, wenn man für sich selbst in Anspruch nimmt im eigenen Fall vor Lärmbelästigungen, die durch Dritte verursacht werden, geschützt werden zu wollen. Doch genau dies wollen diejenigen, die zwar (rein theoretisch) eingesehen haben, dass Lärmschutz zu unterstützen sei, aber dennoch (praktisch) gegen jede nur mögliche Lösung des Problems ihren Einspruch erheben, um eine konkrete Lösung des Problems vor Ort de facto zu verhindern. Dies ist bisher aber der Fall in Altkürenz! – Und genau dies ist die Situation nicht nur im Ortsbeirat Kürenz, sondern vor allem auch die im Stadtrat selbst, der letztlich aber der endgültige Entscheidungsträger ist, dem sich auch die Verwaltung beugen muss – wenn sie es denn tut. Es gibt sicherlich viele, auch verschiedene, politische Lösungen für die Verkehrsproblematik in Kürenz, aber es „kann“ nicht keine – wie bisher – geben. Wobei die Lösungswege, die vor Ort präferiert werden, nicht umgesetzt werden (- auch wenn sie so gut wie nichts kosten)! – Allein der Kostenfaktor ist ebenso wenig ein gültiges Kriterium, wie sich zeigen ließe! Wäre die Stadt Trier vernünftig, würde sie sich auf Handlungen besinnen, die etwas zur Problemlösung vor Ort beitragen und etwas bewirken – satt sich stillschweigend immer wieder herauszureden. „An den Früchten werdet ihr sie erkennen“, sagte mal einer, der vielleicht nicht ernstgenommen wurde.

Frohe Pfingsten, 2012!