ANWOHNER SORGEN SICH UM IHRE GESUNDHEIT - LÄRM MACHT KRANK!

Die Düsseldorfer Bürgerinitiativen Wersten *aktiv,* Staufreier Südring und Fleher Bürger-Interessengemeinschaft, befragten in den Wahlkreisen Düsseldorf Nord und Süd die Bundestagswahl-DirektkandidatenInnen, deren Parteien im Bundestag vertreten sind, zum Thema "Verkehrslärmschutz an Straßen".

Andreas Rimkus/SPD, Direktkandidat in Düsseldorf-Süd

1. Unterstützen Sie als MdB die Forderung, Städte und Kommunen gesetzlich zu verpflichten, bei überschrittenen dB(A)-Grenzwerten auf innerörtlichen Straßen, zeitnahe Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, falls ja, welche?

Andreas Rimkus:

Ja. Der lange Kampf der Bürgerinitiativen in Flehe und in Wersten für Lärmschutzmassnahmen du Geschwindigkeitsüberwachung an der Fleher Brücke und am sog. „Werstener Trog" wäre wohl nicht nötig gewesen, wenn es klare gesetzliche Vorgaben gegeben hätte, die eine Einschreiten der Verantwortlichen bei Stadt und Land vorgeschrieben hätten. Allerdings reicht das nach meiner Ansicht nicht aus. Mit Lärmschutzwällen etc. nur die Folgen einer verfehlten Verkehrpolitik gelindert werden, die vor allem auf das Auto als innerstädtisches Verkehrsmittel setzt.
Die Folgen dieser falschen Verkehrpolitik spüren wir alle tagtäglich, weil es bis in unsere Wohnungen hinein zu laut ist und Abgase und Feinstaub das Öffnen der Fenster nur für kurze Zeit ermöglichen. Laute Straßen sind entsprechend unattraktiv und wer es sich leisten kann, wohnt bevorzugt in ruhigen Nebenstraßen oder am Stadtrand. Die Innenstädte ersticken in Abgasen, Feinstaub und Lärm. Umweltzonen helfen da auch nicht. Die Maxime, dass der motorisierte Individualverkehr fließen muss, muss von einer stadtverträglichen Abwicklung notwendiger Verkehre abgelöst werden.
Die Kommunen sollten deshalb schon heute bei Erreichen gesundheitlich bedenklicher Abgas- und Lärmwerte Verkehr lenkende Maßnahmen durchführen, damit die Menschen vor negativen Folgen geschützt werden. Darüber hinaus muss der Gesetzgeber den Kommunen Instrumente an die Hand geben, damit diese alle notwendigen Schritte zum Schutz der Wohnbevölkerung ergreifen können. Ziel muss es sein, dass die Anordnung restriktiver Maßnahmen nicht zu juristischen Auseinander-setzungen mit Interessenverbänden etc. führt.
Dazu gehört aber auch, dass maximal Tempo 50 auf allen Hauptverkehrsstraßen gilt. Denn höhere Geschwindigkeiten erhöhen die Lärmpegel. Darüber hinaus sollte in allen Straßenzügen, die primär Wohngebiete erschließen und in denen keine öffentlichen Verkehrsmittel verkehren Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit werden. Damit haben die Kommunen ein Instrument in der Hand, um bereits mit kleinen Maßnahmen für mehr Ruhe in der Stadt zu sorgen.

2. Unterstützen Sie als MdB die Forderung, dass die von der Wissenschaft als Gesundheit gefährdend bezeichneten zu hohen dB(A)-Grenzwerte für Wohngebietsstraßen, den niedrigeren, wenn auch nicht als bedenkenlos eingestuften dB(A)-Richtlinienwerte für Straßenneubauten in Wohngebiete anzugleichen?

Andreas Rimkus:

Man muss das auf jeden Fall vereinheitlichen. Es kann eine doch keiner erklären, warum es für ein und denselben Tatbestand, nämlich eine Strasse in einem Wohngebiet, unterschiedliche Richtwerte gibt. Deshalb befürworte ich eine Initiative, alle mit dem Bau-, Planungs- und Verkehrsrecht verbundenen Gesetze und Verordnungen auf den Prüfstand zu stellen, um so auf Dauer zu einer

einheitlichen und technisch messbaren „Beruhigung" unserer Städte insgesamt zu kommen. Davon hängt übrigens nach meiner Ansicht nicht nur die Gesundheit des Einzelnen ab sondern auch die Attraktivität einer Stadt.
Mein Ziel ist es dabei, daß der öffentliche Raum insgesamt wieder uneingeschränkt nutzbar ist und für die Menschen wieder zum Treffpunkt vor der eigenen Tür wird. Das erreichen wir auch durch geringere Lärm- und damit verbunden Abgasbelastungen.

3. Unterstützen Sie als MdB die Fehlerbereinigung der Lärmberechnungsverfahren?

Erläuterung: Für die Ermessensentscheidungen auf Lärmschutzansprüche, werden die dB(A)-Werte der Straßenverkehrslärmkarten zugrunde gelegt, die bundesweit mit einem nachweisbar mangelhaften Lärmberechnungsverfahren und nicht mit präzisen Lärmmessungen ermittelt werden. Beispielsweise werden die Lärmemissionen, die oberhalb der erlaubten Geschwindigkeit von den zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmern verursacht werden, nicht einberechnet.

Andreas Rimkus:

Ja, denn rechnerisch ermittelte Verkehrsbelastungen basieren auf Schätzungen und Prognosen zur möglichen Belastung einzelner Straßenabschnitte und können allein schon deshalb kein realistisches Bild der tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort bieten. Zudem haben uns die vergangenen Jahrzehnte gezeigt, dass immer neue Straßen auch immer neuen Verkehr generieren und ggf. zur Überlastung dieser Anlagen führen. Welche Folgen dies haben kann, zeigt sich allein schon an den Straßenbrücken, die den hohen Belastungen einfach nicht mehr gewachsen sind. Hier sind die vor Jahrzehnten angestellten Berechnungen zur prognostizierten Verkehrsbelastung schon lange Makulatur.
Es reicht meiner Meinung nach aber nicht aus, nur bislang praktizierte Berechnungsverfahren abzuändern. Hier ist vielmehr der vorhin bereits erwähnte Paradigmenwechsel in unserer Verkehrsplanung erforderlich, damit wir uns nicht nur an Rechenexempeln orientieren, sondern Probleme erst gar nicht entstehen lassen.

4. Unterstützen Sie als MdB die Forderung, dass die Bezirksregierungen und die Kreisordnungsbehörden bei überschrittenen dB(A)-Grenzwerten an Autobahnen gesetzlich verpflichtet werden, zeitnah Tempolimit plus stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen anzuordnen, falls keine Mittel für bauliche Lärmschutzmaßnahmen verfügbar sind?

Herr Rimkus:

Ja, angesichts der angespannten Hauslage und des Sanierungsstaus an Brücken etc. wird die Errichtung von stationären Anlagen zur Einhaltung angeordneter Geschwindigkeiten in vielen Fällen derzeit das Mittel der Wahl sein wird.
Wer in diesem Zusammenhang heute noch behauptet, dass Geschwindigkeitsüberwachungen nur Beutelschneiderei sind, hat vermutlich keine Vorstellung davon, welche Schäden an Material und Menschen rücksichtslose Raserei zur Folge hat. Wer sich hinter das Lenkrad eines Kraftfahrzeuges setzt, hat die bestehenden Regeln zu beachten, die auch dem eigenen Schutz dienen sollen.

5. Unterstützen Sie als MdB die Forderung nach mehr Bürgerbeteiligung bei Verkehrsentscheidungen vor Ort, falls ja, an welche konkreten Maßnahmen denken Sie?

Andreas Rimkus:

Grundsätzlich halte ich mehr Bürgerbeteiligung bei allen Planungsangelegenheiten für richtig In der modernen Stadtgesellschaft sind Entscheidungen am grünen Tisch nicht mehr zeitgemäß. Die Menschen wollen zu Recht beteiligt werden, wenn es um ihre unmittelbare Umgebung, ihr Quartier, ihren Stadtteil geht. Dabei habe ich keine Sorge, dass sich die Bürgerinnen und Bürger übergeordneten Notwendigkeiten verschließen und sich nur vom St. Florians-Prinzip leiten lassen. Wichtig ist, dass von Anfang an alle Informationen und Interessenslagen auf den Tisch kommen und man den Menschen echte Mitgestaltungsmöglichkeiten gibt. Es mag sein, dass solch ein Prozess zeitaufwändiger ist, aber wenn man auf diesem Weg zu tragfähigen Kompromissen kommt, spart man das nachher durch den Verzicht auf juristische Auseinandersetzunge ein.
Wie man diese Beteiligung gestaltet, hängt vom Einzelfall ab. Am Anfang muss aber auf jeden Fall eine gute Informations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen, damit möglichst viele erfahren, was dort vorgesehen ist und warum. Danach kann dann je nachdem eine Runder Tisch, ein Werksattverfahren oder eine reine Anhörung ausreichend sein. Da muss man flexibel sein und auf den Diskussions- und Beteiligungsbedarf entsprechend reagieren.