

DSdD

Der Stand der Dinge im September 2019

Online-Magazin



FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

Kapitel 1

DSdD

Der Stand der Dinge im September 2019

FB-I Fleher Bürger Interessengemeinschaft



Foto: Wikipedia

1. Emissions- und Lärmschutzbeauftragten

INHALTSVERZEICHNIS

1. Enttäuschend: Die Handlungsbeschränkungen der Stabsstelle Lärmschutzkoordination beeinträchtigen seit 3 Jahren erheblich die Arbeit dieser Stelle.

Die Antworten der Umweltamt Dezernentin auf den „Offenen Brief“ der FB-I und SFS gaben zu verstehen, dass daran nur die mehrheitliche Politik etwas ändern kann.

Die FB-I sieht auch Frau Stulgies in der Verantwortung

1. OB GEISEL LÖSTE SEINE ZUSAGE FÜR EINEN EMISSIONS- UND LÄRMSCHUTZBEAUFTRAGTEN EIN, DIE AMPEL-RATSMehrheit VERWÄSSERT DIE ZUSAGE IN EINE LÄRMSCHUTZKOORDINATION, DIE SICH SEIT DREI JAHREN ALS WIRKUNGSLOS ERWEIST

Nach knapp vier Monaten reagierte die Umweltamt Dezernentin auf den „Offenen Brief“ der Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring/SFS und der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I, die sich mit Anregungen und Fragen zur Lärmschutzkoordination an Helga Stulgies gewandt hatten

Das Schreiben der Initiativen wurde am 24/04/19 anlässlich des internationalen Tag gegen den Lärm unter www.fb-i-web.de Menüpunkt Pressemitteilungen veröffentlicht.

Es folgen die im „Offenen Brief“ vorgetragenen Fragen und Anregungen, die Antworten von der Umweltamt Dezernentin Helga Stulgies und die für diese DSdD-Ausgabe vorgenommenen Stellungnahmen der FB-I:

Frage an Frau Stulgies: Die CDU-Ratsfraktion wandte sich u.a. mit diese Frage an Sie, Zitat: "Wie viele der vom Rat der Landeshauptstadt seit 2016 jährlich bereitgestellten Mittel (100.000 Euro pro Jahr) wurden für die seinerzeit konkret im Antrag genannten Aufgaben bzw. Aufwendungen eingesetzt, sind Gelder für andere Zwecke eingesetzt worden, und wenn ja, warum" - Zitat Ende.

Sie führen u.a. aus, dass 2018 eine Veranstaltung am int. Tag gegen Lärm" mit Kosten von ca. 5.000,00 EUR durchgeführt wurde.

Auf Nachfrage wurde mir von Ihrer Zuständigkeit mitgeteilt, das es sich um eine Veranstaltung des Landes NRW zum Thema Schüllärm gehandelt hatte.

Antwort von Frau Stulgies: Bei der Veranstaltung zum internationalen Tag gegen Lärm 2018 (TgL) handelte es sich um eine Kooperationsveranstaltung des Schulministeriums NRW, der Natur und Umweltschutzakademie NRW (Umweltministerium NRW) und der Landeshauptstadt Düsseldorf.

FB-I-Stellungnahme: Die Fragen der CDU wurden nicht beantwortet:

A. Zu den konkret genannten Aufgaben der KS (Koordinationsstelle) zählt der Verkehrslärm.

Die Erläuterungen, warum die Mittel 2018 für eine Veranstaltung zum Thema Schullärm eingesetzt wurden, fehlen.

B. Auch die Frage nach dem Umfang der aufgewendeten Etatmittel, die dem tatsächlichen Aufgabenbereich der KS zugeordnet werden können, blieb unbeantwortet.

Demnach kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Budget der KS Lärmschutz seit den Herbst 2016 nur für andere Zwecke belastet wurde.

Frage an Frau Stulgies: Vor dem Hintergrund, dass wir für unsere öffentl. Veranstaltung im Bürgersaal/Bilk (Miete, Moderation, Bewirtung der Podiumsgäste, Flyer, etc.) rund 800 € aufwenden mussten, bitten wir Sie höflich um konkrete Angaben, wofür die 5.000,00 € im Einzelnen aufgewendet wurden.

Antwort von Frau Stulgies: Die Kosten der halbtägigen Veranstaltung, bei der Kosten für Referentinnen, Raummiete und ein angemessenes Catering angefallen sind, beliefen sich auf insgesamt rund 5.000 EUR. Es nahmen ca. 80 Personen aus den Bereichen Schule und Lärmschutz teil. Die Kosten wurden zwischen dem Land und der Stadt Düsseldorf geteilt, sodass nach Abschluss aller Buchungsvorgänge ein Eigenanteil von 2.300 EUR verbleibt, der durch den Etat der Lärmschutzkoordination gedeckt wurde. Diese Kosten sind verhältnismäßig.

FB-I-Stellungnahme: Der Etat der Lärmschutzkoordination wurde zweckemfremdet.

Das jedenfalls legt die schriftliche Mitteilung von Helga Stulgies an die CDU nahe, wonach sich die Koordination mit Lärmproblemen befasst, die vom Verkehrslärm ausgehen.

Am Rande sei noch erwähnt, dass es für uns nicht verhältnismäßig ist, dass die Steuerzahler für eine halbtägige Veranstaltung 62,50 € pro Person bezahlen mussten.

Frage an Frau Stulgies: Auf die Frage der CDU-Ratsfraktion, warum die zentrale Anlaufstelle auf der Homepage der Landeshauptstadt nicht als Ansprechpartner bei Lärmfragen bzw. -Beschwerden aufgeführt ist erläutern Sie u.a., dass sich die Koordination mit Lärmproblemen befasst, die vom Verkehrslärm ausgehen.

Weiter heißt es, Zitat: Eine Aufführung der Koordination unter Ansprechpartner bei Lärmfragen bzw. -Beschwerden" würde bei zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern eine mögliche „Allzuständigkeit" für alle Lärmfragen (also z.B. auch Gewerbelärm, Gaststättenlärm, Fluglärm, Baulärm etc.) suggerieren, die jedoch nicht gegeben ist - Zitat Ende.

SFS und FB-I regen an, dass die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt grundsätzlich allgemeinverständlich vorgenommen werden sollte, Beispiel:

VERKEHRSLÄRM, Stelle für Fragen und Beschwerden: David Miga, Ruf: 0211/892 80 69
Email: david.miga@duesseldorf.de

Unsere Frage: Welche fachlichen Überlegungen führten dazu, dass die Stelle für Verkehrslärm Zuständigkeit für den Schullärm, jedoch keine für die Lärmprobleme des Flugverkehrs besitzt?

Antwort von Frau Stulgies: Im Rahmen des CDU-Antrages wurde eine verbesserte öffentliche Darstellung der Lärmschutzkoordination angeregt. Die Lärmschutzkoordination ist nun auf der Lärmseite des städtischen Umweltamtes unter <http://www.duesseldorf.de/umweltamt/umweltthemen-von-a-z/?L=0> mit den zugehörigen Kontaktdaten sichtbar.

FB-I-Stellungnahme: Das der Kontakt erst nach 2,5 Jahren bekannt gemacht wurde spricht nicht für den Stellenwert, den der Bereich Lärmschutzkoordination im Umweltamt genießt.

Die Frage, welche fachlichen Überlegungen führten dazu, dass die Koordinationsstelle für Verkehrslärm Zuständigkeit für den Schullärm, jedoch keine für die Lärmprobleme des Flugverkehrs besitzt, blieb unbeantwortet.

Frage an Frau Stulgies: Warum führte die Stabsstelle Lärmschutzkoordination bisher noch keine Bürgerinformationsveranstaltung zum Thema Verkehrslärm durch?

Antwort von Frau Stulgies: Tatsächlich gab es bisher keine Bürgerinformation zum Thema Verkehrslärm. Die nächste Veranstaltung zum TgL. wird jedoch den Verkehrslärm behandeln.

FB-I-Stellungnahme: Die Frage, warum die KS bisher noch keine Bürgerinformationsveranstaltung zum Thema Verkehrslärm durchgeführt hatte, blieb unbeantwortet. Wir erhielten lediglich Kenntnis, dass die seit den Herbst 2016 für den Verkehrslärm zuständige Stelle im April 2020 die erste Informationsveranstaltung zum Thema Verkehrslärm durchzuführen gedenkt.

Frage an Frau Stulgies: Es wäre wünschenswert, wenn die Öffentlichkeit die von der Stabsstelle Lärmschutzkoordination veranlassten Gutachten u.a. im Netz einsehen könnte. Dann hätten ggf. auch die Lärmschutzinitiativen die Gelegenheit, Kenntniskennnisse für ihr ehrenamtliches Engagement zu generieren.

Antwort von Frau Stulgies: Gern können wir, durch die Landeshauptstadt Düsseldorf in Auftrag gegebene Gutachten, bei denen ein öffentliches Interesse vorliegt der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen, wenn keine rechtlichen Gründe (z.B. Datenschutz) dagegen sprechen.

FB-I-Stellungnahme: Wir freuen uns über diese Nachricht!

David Miga (KS) konnte uns nicht verbindlich mitteilen, wer darüber entscheidet, ob und wann ein öffentl. Interesse für ein Gutachten vorliegt.

Wer sich jedoch für ein von der Stadt im Auftrag gegebenes Lärmschutzgutachten interessiert, kann sich direkt an ihn wenden, Ruf: 0211/892 80 69.

Frage an Frau Stulgies: Die seit vielen Jahren aufgelegten Masterpläne Lärm berücksichtigen nicht einmal 10 % der mehr als 320 Stellen im Düsseldorfer Straßenverkehrsnetz, wo die dB(A)-Grenzwerte überschritten werden, Quelle: Ordnungs- und Verkehrsausschuss. Hinzu kommt die geringe Anzahl der erzielten Erfolge, weshalb ein Festhalten an diesem Prozedere nicht empfohlen werden kann.

Wir regen an, dass die Lärmschutzkoordination die Politik darauf aufmerksam macht und die zuständigen Gremien über wirkungsvollere Maßnahmen informiert, Beispiel: SFS und FB-I weisen bereits seit Jahren auf die nationalen und internationalen vielversprechenden Untersuchungsergebnisse mit Tempo 30 hin: Spürbar weniger Lärm, weniger Luftschadstoffe, deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fußgänger/Rad/ Autoverkehr, weniger Fahrzeitverluste für Bus und Bahn, sowie auch für den motorisierten Individualverkehr), etc.

Mit anderen Worten: Wer den Lärm reduziert, betreibt aktiven Klimaschutz und minimiert das Gesundheitsrisiko auf und neben der Strecke!

Diese Verbesserungen könnten auch in Düsseldorf erzielt werden, wenn es hierfür eine politische Mehrheit geben würde, die das auch tatsächlich will und nicht nur gut findet.

So begrüßenswert auch die städt. Testphasen mit den Umweltspuren auf der Merowinger und der Prinz-Georg-Straße sind; sie kommen eindeutig zu spät, weil sich der Klimawandel nicht verträsten lässt.

Wenngleich die Verwaltung ihre Aufträge von der mehrheitlichen Politik erhält, ist es einer Fachverwaltungsstelle nicht untersagt, die Öffentlichkeit über die Möglichkeiten zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung und die daraus resultierende Reduzierung der Luftschadstoff/Lärmemissionen zu informieren, z.B. am Tag gegen Lärm.

Antwort von Frau Stulgies: Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen obliegt nicht allein dem Umweltamt. Bei der Prüfung von möglichen Lärmschutzmaßnahmen spielt der verkehrliche Aspekt eine große Rolle: Die Thematik Lärmschutz ist in dem Bereich nur ein kleiner Teil eines großen Anforderungskataloges, den das Amt für Verkehrsmanagement sowie Straßen NRW berücksichtigen müssen. In manchen Fällen kann es somit dazu kommen, dass andere Belange höher gewichtet werden.

Stellungnahme der FB-I: Frau Stulgies hat recht, wenn sie auf die Unterschiede bei der Gewichtung der berührten Interessen hinweist.

Wenn die dB(A)-Auslösewerte für behördliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen jedoch erreicht oder überschritten werden, reden wir nicht mehr von berührten Interessen, sondern von betroffenen Rechtsgütern.

Dennoch, darüber kann jede Lärmschutzinitiative ein Buch schreiben, berücksichtigen weder das Amt für Verkehrsmanagement und der Landesbetrieb Straßenbau NRW, noch die Bezirksregierung Düsseldorf die Erhöhung des lärmverursachten Gesundheitsrisikos in dem Umfang, den die Gesundheitsexperten für erforderlich erachten.

Trotz der enormen behördlichen Widerstände war es am Südring und an der Fleher Brücke möglich, einige Verbesserungen auf dem Weg zu bringen.

Über die bezugnehmenden Hintergründe und natürlich über unsere Anregungen zur Verbesserung der KS-Effizienz, hätten wir gerne ein Gespräch mit der Dezernentin geführt. Frau Stulgies war jedoch auf unsere Bitte für entsprechende Terminvorschläge nicht eingegangen.

Frage an Frau Stulgies: Die Aussagekraft der Straßenverkehrslärmkarten lässt immer noch zu Wünschen übrig. Damit die Ermittlung der dB(A)-Werte nachvollzogen werden kann, regen wir die Veröffentlichung aller Eingabewerte an, die den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wurden (LKW/PKW-Anteil, Anzahl der Fahrzeuge, usw.). Außerdem sollten die dB(A)(Angaben nicht in tags/nachts gegliedert werden, sondern vorzugsweise in einem Zweistundentakt.

Antwort von Frau Stulgies: Die Berechnungen der Straßenverkehrslärmkarte sowie die Strukturierung nach Tages- bzw. Nachtzeiten werden nach den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt, die Grundlagen für Lärmbetrachtungen sind (die Richtlinien RLS 90 und Schall 03).

FB-I-Stellungnahme: Das ist uns auch bekannt. Aufgrund unserer vieljährigen Erfahrungen wissen wir allerdings, dass die Lärmkartenwerte mitunter erheblich vom tatsächlichen Lärmaufkommen abweichen, Ursache: Unzutreffende Eingabewerte.

Wer sich in Sachen Lärmschutz engagiert, kennt die Vorgehensweisen der Zuständigkeiten. Diese blicken mehrheitlich nur auf die Interessen der Autofahrer und schrecken nicht davor zurück, wie im Fall der Fleher Brücke oder dem Südring, die Lärmschutzforderungen auch unter Berufung auf die in Rede stehenden unzutreffenden Lärmberechnungen abschlägig zu bescheiden.

Dass die Eingabewerte nicht veröffentlicht werden, spielt diesen Machenschaften in die Karten.

Wenn das Umweltamt in Sachen Lärmschutz also tatsächlich Verbesserungen erzielen will, braucht es also leider mehr als, bei allem Respekt, nur den Dienst nach Vorschrift.

Mit Blick auf die vom Umweltamt veröffentlichte Straßenverkehrslärmkarte zeigen wir uns sehr enttäuscht, dass sich eine Grüne Dezernentin dem Wunsch nach mehr Transparenz verschließt und sich dabei auf längst überholte, lärmschutzbremsende Regelungen beruft.

Auf der einen Seite weist Helga Stulgies völlig zurecht auf die enormen Schwierigkeiten hin, die es bei der Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen zu überwinden gilt und auf der anderen Seite ist sie selber nicht bereit, wenigstens eine dieser Schwierigkeiten etwas zu lindern.

Frage an Frau Stulgies: Der Verlauf der Runden Tische der „Kleinen Kommission Lärm“ unter Beteiligung der Düsseldorfer Lärmschutzinitiativen war nicht nur für uns äußerst unbefriedigend.

Wir regen an, dass die Termine zukünftig von der Lärmschutzkoordination gemeinsam mit den Initiativen vorbereitet werden.

Antwort von Frau Stulgies: Im vierten Quartal 2019 plant die Verwaltung die Durchführung des nächsten Runden Tisches Verkehrslärm mit den Düsseldorfer Bürgerinitiativen und der Kleinen Kommission Lärmschutz mit einem neuen Konzept.

Die Stabsstelle Lärmschutzkoordination wird dafür im Vorhinein ebenfalls auf Sie zukommen, um die aktuellen Problemlagen vorab abzufragen und die Sitzung vorzubereiten.

Es wird dabei speziell der kommunale Verkehrslärm betrachtet.

FB-I-Stellungnahme: Wir freuen uns über diese Nachricht und hoffen, dass die erforderliche fachliche Aufmerksamkeit für die Einhaltung der ohnehin viel zu hoch angesetzten dB(A)-Grenzwerte spürbar wird.

Frage an Frau Stulgies: Per Definition handelt es sich bei einer Stabsstelle um eine Organisationseinheit, die nur indirekt durch Unterstützung seitens einer oder mehrerer Instanzen zur Lösung einer Aufgabe beiträgt. Der enttäuschende Verlauf der zurückliegenden 2,5 Jahre legt nahe, dass dies in Sachen Lärmschutz völlig unzureichend ist. Ohne Nachbesserungen ist der bisherige Zuschnitt der Koordinationsstelle gegenüber den SteuerzahlerInnen auch aus der Sicht einer Lärmschutzinitiative nicht vertretbar. Daher regen wir an, dass auf die Stelle Lärmschutzkoordination sämtliche Befugnisse übertragen werden, die für die Reduzierung des Gesundheitsrisikos der in Düsseldorf lebenden und arbeitenden Menschen erforderlich sind. Des Weiteren kann die Stelle ohne ausreichende Befugnisse auch nicht den politisch gewollten Beitrag leisten, dass die fachlichen Kompetenzdefizite in den anderen städt. Ämtern abgebaut werden. Geschieht das nicht, bleiben die mehrheitlich gewollten Verbesserungen aus.

Antwort von Frau Stulgies: Ich möchte abschließend darauf hinweisen, dass der Stellenzuschnitt sowie die Verortung der Stabsstelle Lärmschutzkoordination im Umweltamt durch die Politik beschlossen wurde.

FB-I-Stellungnahme: Stimmt, die Verantwortung der genannten Mängel liegt bei der mehrheitlichen Politik.

Es geht aber darum, die Mängel abzustellen, statt sie per Dienst nach Vorschrift zu verwalten.

Der Lärmschutzkoordinator war politisch auch aus Gründen der ständig steigenden Einwohnerzahl und der damit verbundenen Zunahme des Individualverkehrs gewollt - s. Interview mit Herrn Miga, DSdD-Januarausgabe 2017.

Die politisch gewollten Verbesserungen lassen sich jedoch mit den Vorgaben der Politik nicht erzielen.

Vor diesem Hintergrund haben wir erwartet, dass sich die zuständige Dezernentin mit der begründeten Bitte um Befugniserweiterung für den in Rede stehenden Bereich an die in ihrer Freizeit ehrenamtlich tätigen KommunalpolitikerInnen wendet.

Im Gegensatz zu den hauptamtlich tätigen Verwaltungsbediensteten ist es den FreizeitpolitikernInnen, die sich um sämtliche Belange der Stadt zu kümmern haben nicht möglich, alle auf dem Weg gebrachten Entscheidungen wachsam im Auge zu behalten.

2. Lärmschutz in Düsseldorf

INHALTSVERZEICHNIS

2. Nichts für schwache Nerven: Die Themenlupe berichtet über die lärmschutzpolitischen Feindseligkeiten im Rat der Stadt und über weitere Ursachen, die sich zu Lasten der Lärmbetroffenen auswirken

2. ZWEI BEISPIELE, DIE DEN LÄRMSCHUTZINITIATIVEN IN DEN OHREN DRÖHNEN: HELGA STULGIES TEILTE 2014 DEM NETZWERK LÄRMSCHUTZ DÜSSELDORF AUF WUNSCH VON DIRK ELBERS MIT, DASS IN DÜSSELDORF KEINE EMISSIONS- UND LÄRMSCHUTZNACHBESSERUNGEN ERFORDERLICH SIND

DIE SPD OPFERTE 2015 DEN LÄRMSCHUTZ ZUGUNSTEN POLITISCHER FEINDSELIGKEITEN



Die Themenlupe klärt auf:

Die Antworten von Helga Stulgies auf den Offenen Brief vermitteln nicht den Eindruck, dass sie sich aus Überzeugung für das Thema Lärmschutz starkmachen wird.

Vielleicht ist das auch gar nicht erwartbar: Am 27.05.2014 ließ der damalige Oberbürgermeister Dirk Elbers/CDU wenige Wochen vor seiner Abwahl durch die Umweltamt Dezernentin Stulgies ausrichten, dass in Düsseldorf keine Emissions- und Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (näheres hierzu folgt gleich unter B/2).

Angesichts dieser absurden Mitteilung der Chefin vom Umweltamt könnte der Eindruck entstehen, dass die Alleinschuld des Misserfolges der KS seit dem Herbst 2016 nur der Verwaltung anzulasten ist.

Das wäre nicht nur falsch, sondern auch eine böartige Unterstellung; wie von Helga Stulgies bereits zurecht erwähnt, wurde der Stellenzuschnitt sowie auch die Verortung der Stabsstelle Lärmschutzkoordination im Umweltamt durch die Politik beschlossen.

Das führt zur Frage, warum die Ampelkooperation keinen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten, sondern nur die Stabsstelle Lärmschutzkoordination im Umweltamt wollte.

A. 2013/14: Die Lärmschutzexpertin und Ratsfrau Ursula Holtmann-Schnieder/SPD hatte bis zur Kommunalwahl 2014 bei der Erstellung des Bürgerbegehrens für einen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten (ELB) mitgewirkt.

B. 28.04.2014: Das Netzwerk Lärmschutz Düsseldorf (NLD) wandte sich per E-mail an die vier OB-Kandidaten/Kandidatin der Ratsfraktionen mit der Frage, ob sie im Fall ihrer Wahl zum Oberbürgermeister die Stelle für eine/einen hauptamtliche/n Emissions- und Lärmschutzbeauftragte/Beauftragten einrichten würden.

Die Protagonisten der OB-Stichwahl reagierten sehr unterschiedlich:

B/1. Thomas Geisel/SPD teilte dem NLD seine Entscheidung per E-mail am 06.05.2014, also rechtzeitig vor der Kommunalwahl am 25/05 mit. Er nahm die Beantwortung persönlich vor.

Thomas Geisel, der sich bereits am 19.02.2014 an einer intensiv geführten Emissions- und Lärmschutzdebatte mit FB-I/SFS konstruktiv kritisch beteiligt hatte, antwortete mit Ja.

B/2. Dirk Elbers/CDU kam der NLD-Bitte als einziger nicht nach, seine Antwort vor der Kommunalwahl am 25/05 zu übermitteln. Die Antwort erreichte die Initiativen erst am 27/05.

Dirk Elbers nahm als einziger die Beantwortung nicht persönlich vor. Er ließ durch die GRÜNE Umweltamt Dezernentin Helga Stulgies ausrichten, dass in Düsseldorf keine Emissions- und Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind und antwortete als einziger OB-Kandidat mit Nein.

B/3: Helmut Born/DIE LINKE teilte seine Antwort am "Tag gegen Lärm" (30/04/14) erst im persönlichen Gespräch und kurz darauf auch schriftlich mit.

Helmut Born gab als Antwort ein klares Ja.

B/4. Miriam Koch/BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN teilte im Schreiben vom 30/04 mit, dass die Einrichtung eines verwaltungsinternen Fachbereichs für Emissions- und Lärmschutzfragen deutlich effektiver sei.

Diese Auffassung wurde vom GRÜNEN Verkehrsexperte Norbert Czerwinski im Gespräch mit den Initiativen unterstützt. Sinngemäß erläuterte er, dass ein im Büro Oberbürgermeister angesiedelter hauptamtlicher ELB von den politischen Fachausschüssen (Umwelt-, Verkehrsausschuss, usw.) aufgrund der Ausklammerung der Berichterstattungspflicht nicht angehört werden kann.

Norbert Czerwinski sprach sich wie Miriam Koch deshalb für eine Lösung aus, die die Anhörung beinhalten soll.

C. 2015: Die CDU nahm 12 Monate nach der Kommunalwahl einen lärmschutzpolitischen Kurswechsel vor und reichte das Bürgerbegehren für einen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten im Rat der Stadt als Antrag ein, der in der DSdD-Dezemberausgabe 2018 als Anhang zum Zwischenfazit über die KS noch einmal veröffentlicht wurde.

Zum Entsetzen der Initiativen scheiterte der CDU-Antrag für einen Emissions- und Lärmschutzbeauftragten an der fehlenden Unterstützung der Ampel-Mehrheit von SPD, GRÜNE und FDP.

Antragsbezogene Gründe der FDP, die zur Ablehnung des CDU-Antrags führten, sind nicht bekannt.

Bekannt ist jedoch, dass sich die FDP weitgehend vorzugsweise für die Interessen der Verkehrsteilnehmer stark macht und kostenneutrale Maßnahmen, wie z.B. ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen bis auf vielleicht sehr wenige Ausnahmen auch dann ablehnt, wenn die dB(A)-Grenzwerte überschritten werden.

Das DIE GRÜNEN nur der Verwaltungsvariante und nicht der Variante im Büro Oberbürgermeister aus Gründen der Berichterstattungspflicht zustimmen würden, wurde bereits erwähnt.

Für die Initiativen besteht jedoch kein Zweifel daran, dass hierzu eine parteiübergreifende Einvernehmensfindung möglich gewesen wäre.

Übrigens: Der Lärmschutzkoordinator wurde, Stand 31.08.2019, bisher kein einziges Mal von einem Fachausschuss angehört.

Frau Holtmann-Schnieder begründete gegenüber der FB-I das Abstinimmungsverhalten der SPD mit der fehlenden politischen Glaubwürdigkeit der CDU.

Dass es in einem Stadtparlament soweit kommen konnte, dass die politischen Feindseligkeiten auf Kosten der Gesundheit aller Lärmbetroffenen in Düsseldorf ausgetragen werden, mag vielleicht demokratisch sein, fühlt sich aber nach etwas ganz anderen an.

Hinzu kommt die Verdichtung der Hinweise, dass das für dem Umweltschutz zuständige Personal über eine schwer bis gar nicht nachvollziehbare lärmschutzbezogene Haltung verfügt: 2019 erklärte der Vorsitzende des Ausschusses für Umweltschutz Philipp Tacer/ SPD gegenüber der FB-I, dass er Verständnis für die Begründung über das SPD-Abstinimmungsverhalten zum ELB-Antrag der CDU hat.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich nicht nur um eine der SPD vorbehaltene Verhaltensauffälligkeit handelt, wenn der Verstand von den politischen Befindlichkeiten in Geiselnhaft genommen wird.

Nein, davon dürfte sich wohl kaum eine Partei freisprechen können.

Monate nach der Ablehnung des CDU-Antrags, wurde mit den Stimmen der Ampel das Umweltamt mit der Einrichtung einer Lärmschutzkoordinationsstelle beauftragt.

Spätestens seit den Schülerdemos für einen umfänglichen zeitnahen nachhaltigen Klimaschutz dürften auch die unaufmerksamen Beobachter des Zeitgeschehens verstanden haben, dass nicht nur der bestehende Zuschnitt der KS von der Wirklichkeit überholt wurde, sondern auch die punktuellen Verkehrsmaßnahmen:

Angesichts des Klimawandels wäre es mit Abstand die schlechteste Option, weiterhin an der Einzelbetrachtung der Verkehrswege festzuhalten.

Konsequent hingegen wären sofort verfügbare, wirklich zielführende Maßnahmen, wie u.a. eine gesamtstädtische Tempo 30-Anordnung.

Damit wäre sowohl eine Klima-, als auch Lärmentlastung zu erzielen, eine Lärmschutzwand hingegen kann den Klimawandel nichts entgegensetzen.

Dennoch wird es Lärmschutzmaßnahmen an den Stellen geben müssen, wo die dB(A)-Grenzwerte wegen des zu hohen Verkehrsaufkommens, usw. erreicht/überschritten werden.

Mit dem Etat für bauliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen könnten dann jedoch die Erfolge mittelfristig erzielt werden, die bisher langfristig nicht annähernd erreicht wurden.

Natürlich beansprucht der Bereich Verkehr weitere klimaentlastende Maßnahmen, wie z.B. die Verbesserung des ÖPNV, Radwegenetzerweiterung, etc, worum sich die mehrheitliche Politik und Verwaltung dankenswerterweise auch bemühen.

Ihr FB-I-Team

Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im September 2019

Verwandte Glossarbegriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

Index

Begriff suchen