

## DIE SÜDRINGFALSCHMELDUNGEN DER STADT NEHMEN KEIN ENDE

Am 18.03.2013 fand im Stadtteilzentrum Bilk eine Veranstaltung vom Amt für Verkehrsmanagement zum Thema "Umwelt " statt.

Das Publikum konnte sich mit Fragen an die Podiumsteilnehmer Dr. Görtz (Umweltamtleiter a. D.), Frau Blome (Leiterin vom Amt für Verkehrsmanagement) und ihren Stellvertreter Roland Hahn wenden.

Während der Veranstaltung wurde auch über die Lärmbelastung am Südring gesprochen.

Weil es den Besuchern nicht möglich war, auf die Ausführungen der Podiumsteilnehmer bezugnehmend zu reagieren, folgt die 'Reaktion von Herrn Borrmann direkt im Anschluss der Stellungnahmen von Herrn Hahn.

Doch der Reihe nach, beginnen wir mit dem Wortprotokoll der Südring-Wortmeldung:

Guten Abend, mein Name ist Jürgen Borrmann, Herr Hahn, zu ihnen: Sie haben vorhin gesagt, auf den Südring sind nicht weniger als 60 km/h zulässig. Wir haben diese Falschmeldung von ihnen bereits mehrfach zur Kenntnis genommen.

Richtig ist und da berufe ich mich auf Auskünfte vom Landesverkehrsministerium, auf übergeordnete oder sonstigen Bundesfernstraßen, gibt es grundsätzlich und auch Frau Blome, bitte merken sie sich das freundlicher Weise, sie machen auch immer falsche Publikationen es gibt kein Tempolimit nach unten, sondern nur nach oben und das liegt bei 100 km/h. Das müssen wir einfach mal festhalten.

Schön fand ich Herr Hahn, dass sie vorhin zugestimmt haben, dass LKW-Durchfahrtsverbote, bzw. auch Umweltplakettensünder erfasst werden müssen. Das geht halt nur durch Kontrollen und stellen sie sich vor, genau so verhält es sich auch bei Verkehrsteilnehmern im Zusammenhang mit Geschwindigkeiten.

Sie müssen einfach wissen, wenn sie das Thema Verkehrslärm betrachten, dass sie mit einer Straßenverkehrslärmkarten - dB(A)- Grundlage arbeiten, die extrem fehlerhaft ermittelt ist. Eine Straßenverkehrslärmkarte gibt beispielsweise nur über die dB(A)-Werte Auskunft, die bei der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit entstehen.

Ihr Haus hat beispielsweise, um das mal konkret zu machen, im letzten Jahr Zahlen publiziert, wonach auf den Südring nachts zu 50% Geschwindigkeitsüberschreitungen stattfinden, tags 30%. Diese dB(A)-Mengen werden von den Lärmberechnungen gar nicht erfasst. Die Berechnungen weisen weitere viele Fehler aus und die Lärmbelastung besteht ja dann auch durch die Verkehrsteilnehmer, die vor der nächsten Ampel wieder bremsen müssen, weil sie zu schnell waren und somit die Grüne Welle verpassen.

Es geht nicht mehr ohne stationäre Überwachungen, bis das der Tag gekommen ist, an dem sich die Leute daran halten, was auf den Verkehrsschildern steht. So einfach ist das.

Die Rechtsgrundlage hierfür ist auch vorhanden, nur die finden sie nicht in ihrer Verwaltungsverordnung, Verwaltungsvorschrift, sondern im OBG Paragraph 48 Absatz 2. Dort kann, in dem Fall der Oberbürgermeister, rechtswirksam nach Außen alleine, ohne Einvernehmen mit der Unfallkommission, ohne Einvernehmen mit der Bezirksregierung und Landesbetrieb Straßenbau NRW, sehr wohl an Gefahrenstellen und dazu zählt eben auch der Lärm, Anordnungen für dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen vornehmen.

Wenn es doch heißt, Lärm macht krank, dann müssen wir die Gesundheitsgefährdung auch sehr sehr ernst nehmen und mir geht das hier ethisch total verloren und wurde in dieser Diskussion in ihren Ausmaßen und in ihrer Bedeutung nicht ausreichend gewürdigt (Ende der Wortmeldung).

Die Stellungnahmen (Wortprotokoll) vom stellvertretenden Amtsleiter Roland Hahn:

Halten sie uns nicht für dümmer, als wir sind. Gerade am Südring, möchte ich doch manchmal Herrn Borrmann so ein Bisschen deutlich machen, dass wir ja nicht was berechnet haben, sondern das für die Verbesserungspotentiale im Dialog mit den Anwohnern herausgearbeitet haben.

Wir haben im Dialog mit den Anwohnern vor Ort festgestellt, dass z.B. der rechte Fahrstreifen, der überwiegend von LKWs befahren wird, wellig ist und dadurch Geräusche verursacht werden.

Diesen rechten Fahrstreifen haben wir instandgesetzt und das werden wir auch weiterhin tun.

Dann haben wir festgestellt, aufgrund von Anwohnerhinweisen, dass die Gullydeckel klappern, wenn die Autos im rechten Fahrstreifen über die Gullydeckel fahren, weil die im Fahrbahnbereich liegen.

Was haben wir gemacht? Wir haben das zum Anlass genommen,, zunächst für die eine Richtung und jetzt machen wir das auch für die andere Richtung, die Gullydeckel aus der Fahrbahn rauszunehmen, in den Seitenbereich zu verlegen, damit haben wir diese Lärmquelle eliminiert.

Das war auch nicht ganz billig, möchte ich mal am Rande sagen, aber das muss man einfach mal erwähnen, dass darf man einfach nicht unter den Teppich kehren.

Dann haben wir Beschwerden aus der Bevölkerung zum Anlass genommen, dass im Kreuzungsbereich Südring/Aachener Straße, die Straßenbahnschienen ziemlich hubbelig sind und selbst wenn LKWs, vor allen Dingen LKWs ohne Ladung darüber fahren, es dann irgendwie scheppert.

Was haben wir gemacht? Wir haben im letzten Jahr den Kreuzungsbereich an der Stelle, die besonders kritisch war, dass war die Fahrtrichtung stadtauswärts, die Unebenheiten im Asphalt weggemacht.

Dann haben wir den Südring, wie ich es im Beschwerdeausschuss versprochen habe, in die erweiterte Umweltzone einbezogen. Das haben wir auch gemacht.

Dann haben wir nicht berechnet, sondern wir haben gemessen, die Geschwindigkeit mit Videodetektion und haben festgestellt, dass die 60 km/h relativ geringfügig überschritten werden.

Und dann muss man einfach feststellen, dass bei stationären Geschwindigkeitsanlagen eine Toleranz mit eingebunden ist. Das ist so.

Starenkästen fotografieren nicht genau exakt, wenn ein Kilometer über der erlaubten Geschwindigkeit gefahren wird, sondern da liegt eine Toleranz von bis zu zehn Km/h brutto drin. Das muss man einfach sehen.

Das heißt also, diese Starenkästen würden überhaupt nicht den Effekt bringen, den sich die Bevölkerung davon verspricht.

Was ist davon die Folge? Die Folge ist, dass die Polizei dort sporadisch im Rahmen ihrer allgemeinen Verkehrskontrollen, dass wird sie zukünftig wieder tun, dort kontrollieren muss. Das ist der einzig zielführende Weg, um die Geschwindigkeit, ich hatte es vorher schon mal angedeutet, in die richtigen Bahnen zu lenken.

Das halte ich auch für wirklich wichtig und ich bin der Meinung, wenn da diese 60 Km/h gefahren werden, die sind wirklich an der untersten Schwelle, ich kann auch Tempo zehn ausschildern Herr Borrmann, aber ich bitte sie, für eine übergeordnete Fernstraßenverbindung, ist das ja wirklich nicht realistisch.

Das ist keine Nebenstraße, das ist eine übergeordnete Bundesfernstraße, die gesetzlich für die Aufnahme von großen Verkehren, auch von großen LKW-Verkehren, vorherbestimmt ist. das muss man einfach so sehen.

Das steht im Bundesfernstraßengesetz. Das kann der Roland Hahn auch nicht einfach außer Kraft setzen.

Das heißt, wenn wir erreichen, dass die Geschwindigkeit von 60 Km/h, was in vielen anderen Bereichen auch notwendig ist eingehalten werden, sind wir ein ganzes Stück weiter (Ende der Stellungnahme von Herrn Hahn).

### **Anmerkungen, Widersprüche, Fazit:**

1. Ich habe nicht den Vorwurf erhoben, den Herr Hahn mit seinen ersten Worten suggeriert hatte, Zitat: "Halten sie uns nicht für dümmere, als wir sind" - Zitat, Ende.

2. Ebenfalls zu Beginn sagte Herr Hahn, Zitat: "... möchte ich doch manchmal Herrn Borrmann so ein Bisschen deutlich machen, dass wir ja nicht was berechnet haben, sondern das für die Verbesserungspotentiale im Dialog mit den Anwohnern herausgearbeitet haben" - Zitat, Ende.

Ich sprach an keiner Stelle von Berechnungen vom Amt 66, sondern von den dB(A)-Berechnungen, die für die Straßenverkehrslärmkarten vorgenommen werden.

3. Herr Hahn sprach nur im Bezug auf den welligen rechten Fahrstreifen von Instandsetzungsarbeiten.

Zu den Instandsetzungsarbeiten zählen auch die Unebenheiten im Gleis-körperbereich der Kreuzung Aachener Str. / Südring, die Straßenabläufe, weil die Gullydeckel aufgrund der Fahrzeuglasten unterhalb der Fahrbahndecke absackten.

Wenngleich sich diese Instandsetzungsmaßnahmen lärmmentlastend auswirken, dürfen sie nicht dem Lärmschutzbudget angelastet werden.

4. Herr Hahn sagte, Zitat: "Dann haben wir den Südring, wie ich es im Beschwerdeausschuss versprochen habe, in die erweiterte Umweltzone einbezogen" - Zitat, Ende.

Das Thema Luftreinhaltung wird vom Umweltamt und der Bezirksregierung bearbeitet.

Letztere trifft die Entscheidungen zur Anordnung von Umweltzonen und nicht das Amt 66.

5. Zu den 2012 ermittelten Geschwindigkeitsüberschreitungen auf den Südring, sagte Herr Hahn, Zitat: "... und haben festgestellt, dass die 60 km/h relativ geringfügig überschritten werden" - Zitat, Ende.

Herr Demny vom Amt 66 berichtete am 03.07.2012 in der BV03, dass die Überschreitungen im Durchschnitt zwischen 72 und 75 km/h, also zwischen 20 bis 25% oberhalb der zulässigen 60 km/h liegen, so dass von einer relativ geringfügigen Überschreitung nicht die Rede sein kann.

Herr Demny wies nachdrücklich darauf hin, wenn mehr als 15% gegen eine Geschwindigkeitsanordnung verstoßen, besteht Handlungsbedarf, die Südringsituation bezeichnete er als eklatant und versprach, dass das Amt eine Lösung finden wird, die die Verstöße dauerhaft unterbindet.

Von den werktags ca. 60.000 Südringfahrzeugen mit einem hohen LKW-Anteil, den Herr Demny in der BV03 am 03/07/12, Zitat: "als nicht stadtverträglich" - Zitat, Ende, auswies, erhöhen tags 30% und nachts sogar 50% den ohnehin schon zu hohen Lärmpegel zusätzlich.

Die Vermeidung der Lärmemissionen, die bei mehr als 60 km/h auftreten (Motoren, Rollabtrieb, Wind), würde sich für die Anwohner spürbar lärmmentlastend auswirken.

Wer zu schnell fährt, verpasst die Grüne Welle und verursacht mit den zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsvorgängen eine Zunahme der Luftschadstoff- und

Lärmemissionen und erhöht den Impulslärm beim Überfahren von Straßenunebenheiten - und das alles ohne Fahrzeitgewinn.

6. Herr Hahn sagte, Zitat: "Starenkästen fotografieren nicht genau exakt, wenn ein Kilometer über der erlaubten Geschwindigkeit gefahren wird, sondern da liegt eine Toleranz von bis zu zehn km/h brutto drin" - Zitat, Ende.

Die Überwachung von Geschwindigkeiten mit techn. Geräten, unterliegen strengen Regelungen. Sonst wären die Ordnungsbehörden zu Recht den Vorwurf der Willkür ausgesetzt, wenn die Überwachungstechnik eine derartige Toleranz zulassen würde.

Die Toleranz bei Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h, liegt nicht nur laut ADAC – Rechtsanwälten bei **3** und nicht bei 10 km/h.

7. Die Polizei widerspricht Herrn Hahn: Aufgrund der Geldknappheit, kann kein Personal für einen größeren Aufwand für die Verkehrsüberwachung auf den Südring betrieben werden.

Die Düsseldorfer Polizei empfahl einer Anwohnerin, den NRW- Innenminister um die Bereitstellung zusätzlicher Mittel zu bitten, damit die Polizei diese wichtige Aufgabe versehen kann.

8. Herr Hahn sagte, Zitat: "... ich kann auch Tempo zehn ausschildern Herr Borrmann, aber ich bitte sie, für eine übergeordnete Fernstraßenverbindung, ist das ja wirklich nicht realistisch" - Zitat, Ende.

Ich habe unter Berufung auf das Landesverkehrsministerium erklärt, dass es sich um eine Falschmeldung der Verwaltung handelt, dass auf dem Südring keine geringere Geschwindigkeit als 60 km/h angeordnet werden kann, von 10 km/h war nicht die Rede.

9. Herr Hahn erklärt, dass Tempo 60 die unterste Schwelle für den Südring ist, Herr Hahn spricht von einer "übergeordneten Fernstraße" und beruft sich auf das Bundesfernstraßengesetz.

Die Geschwindigkeitsbelange regelt die StVO und nicht das Bundesfernstraßen-gesetz.

Selbst der größten juristischen Datenbank "Juris" lassen sich keine Hinweise entnehmen, die Tempo 60 als unterste Schwelle für eine übergeordnete Fernstraße dokumentieren, was auch für die StVO gilt.

Es wäre ausgesprochen hilfreich, wenn die Verwaltung grundsätzlich immer darstellt, wo das steht, was das Amt behauptet .

Dabei sollte zukünftig unbedingt darauf geachtet werden, dass die Angaben zutreffend und prüfungstabil sind.

10. In seinen letzten Satz führte Herr Hahn aus, Zitat: "... wenn wir erreichen, dass die Geschwindigkeit von 60 km/h, was in vielen anderen Bereichen auch notwendig ist, eingehalten werden, sind wir ein ganzes Stück weiter" - Zitat, Ende.

Herr Hahn lehnte zuvor stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen ab, die Düsseldorfer Polizei erklärte, dass das Geld für die erforderlichen Verkehrskontrollen fehlt.

Wie die Verwaltung vor diesem Hintergrund ein ganzes Stück weiterkommen kann, dass die 60 km/h auf den Südring und den anderen zahlreichen Stellen dennoch nicht mehr überschritten werden, teilte der stellvertretende Leiter vom Amt für Verkehrsmanagement nicht mit.

Demnach scheint festzustehen, dass alles so bleibt, wie es ist.

**FAZIT:**

Seit dem 25.07.2011 haben es SFS und Politik mit teils unvollständigen, teils unzutreffenden Einlassungen der Verwaltung zu tun, die zu Ablehnungen führen.

Angesichts der Tatsache, dass 50% der Düsseldorfer Gesamtbevölkerung auf lediglich 10% der gesamtstädtischen Fläche leben, sind die Lärmemissionsbelastungen durch den Straßenverkehr vieler Orts enorm hoch.

Die Einsicht, dass das Nebeneinander von Wohnen und Verkehr an zahlreichen Stellen neue Lösungen benötigt, ist beim Amt 66 vorhanden.

Einsicht allein, schafft jedoch keine Lösungen. Was fehlt, ist hierfür ein vergleichbar ausgesprochen starker politischer Wille der Ratsmehrheit, den sie z.B. für den Köbogen oder der Schaffung hochpreisiger Wohnflächen demonstriert hatte.

Hier könnten CDU/FDP punkten, dass rot/grün dazu fähig sind, wissen nicht nur die Anwohner im A46-Streckenabschnitt Fleher Brücke.

Getreu dem Motto, dessen Brot ich ess, dessen Lied ich sing, sorgte auf Landesebene der Politikwechsel für ein Umdenken in der Landesverkehrsbehörde:  
Zuvor, als NRW noch eine schwarz/gelbe Landesregierung hatte, wurde den Anwohnern behördlicherseits genau so wenig Bedeutung beigemessen, wie aktuell vom Amt für Verkehrsmanagement.

Es hängt von den verkehrspolitischen Zusagen der Parteien ab, ob die DüsseldorferInnen bei der Kommunalwahl 2014, auch über die akustische Zukunft in unserer Stadt abstimmen können.