

Zitat:RP: 03.01.2020

Verkehr in Düsseldorf

Lärmschutzgegner in Flehe sind von der Stadt enttäuscht

Noch im alten Jahr folgten einige Düsseldorfer Lärmschutzinitiativen einer Einladung der „KKL“ (Kleine Kommission Lärm) zum Thema Straßenverkehrslärm. Die Fleher Bürgerinteressengemeinschaft „Unsere Zukunft in Flehe“ zog jetzt ein Resümee dieses Termins – und das fällt wenig zuversichtlich aus.



Die Lärmschutzgegner fordern ein flächendeckendes Tempo-30-Gebot. Foto: dpa/Felix Kästle

„Wir hatten uns auch mit Blick auf die von uns eingereichten Anregungen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Lärm- und Luftschadstoffsituation darauf verlassen, dass sich das Amt für Verkehrsmanagement bezugnehmend äußern wird“, sagt Jürgen Borrmann, Sprecher der Fleher Interessengemeinschaft. Das sei jedoch nicht geschehen, „wir haben einmal mehr wieder nur für den Papierkorb geschrieben“. Auch auf das schriftlich vorgelegte Verkehrskonzept für eine umwelt- und lärmmentlastende Verkehrsabwicklung in Düsseldorf sei nicht eingegangen worden.

Die Fleher Interessengemeinschaft würde zusammen mit der SFS (Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring) dabei durchaus gesamtstädtisch denken. Die Anregungen würden teils auf den in anderen deutschen Städten ergriffenen Maßnahmen, teils auf nationalen und internationalen Untersuchungsergebnissen sowie auf zielführenden Hinweisen der Polizei und der Verkehrswissenschaft basieren. „Das von uns zur Diskussion gestellte Maßnahmenpaket kann zeitnah umgesetzt werden, leistet eine Lärmmentlastung von vier Dezibel an allen prekären Stellen und erfüllt die Vorgaben zur Luftreinhaltung ohne dritte Umweltspur“, sagt Borrmann. Dazu würden Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet, stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen an allen Stellen sowie ein Lkw-Transitverbot auf den

Straßen, die sich in der Baulastträgerschaft der Stadt befinden, gehören. Das hätte zur Folge, dass weniger Lärm- und Luftschadstoffemissionen freigesetzt werden, die Verkehrssicherheit würde sich verbessern, die Unfallfolgen mit Personenbeteiligung könnten weitaus weniger schwerwiegend ausfallen.

Jedoch: „Unsere Bitte für die Bildung einer Findungskommission, die diese Maßnahmen und auch möglichst andere zielführende Einbringungen für die städtische Verkehrswende ergebnisoffen prüfen möge, fand 2016 bei den Ratsfraktionen keine mehrheitliche Unterstützung“, bedauert Borrman. Die Stadt habe darüber hinaus die Forderung nach einem Emissions- und

Lärmschutzbeauftragten abgelehnt.

Fakt sei nichtsdestotrotz, dass sich in den vergangenen neun Jahren die Gesamtsituation im Düsseldorfer Straßenverkehrsnetz nicht verbessert habe: Seit 2011 seien mehr als 320 Stellen bekannt, an denen das Gesundheitsrisiko der Anwohner durch die überschrittenen Lärmgrenzwerte besonders erhöht wird. Ungeachtet dessen habe es in Sachen Lärmschutz in Düsseldorf dennoch keine politische Mehrheit für die Ergreifung der kostenneutralen ordnungsbehördlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen (etwa überwachtes Tempolimit) gegeben.

„Stattdessen erkaufte sich diese Mehrheit seit Jahrzehnten das Wohlwollen des motorisierten Verkehrs, indem sie statt der meist wirkungsvolleren behördlichen Maßnahmen das ohnehin zu kleine Budget für bauliche Lärmschutzmaßnahmen belastet – zum Beispiel für dreifach verglaste Schlafzimmerfenster, die unter anderem im Sommer wegen des Lärms auch nachts geschlossen bleiben“, kritisiert der Sprecher der Interessengemeinschaft. „Die Rezepte der Vergangenheit sind den Herausforderungen von heute jedoch nicht mehr gewachsen: Tempolimits reduzieren Lärm- und Luftschadstoffe, bauliche Maßnahmen nur den Lärm“, sagt Borrman. Wenn sich Verwaltung und Politik um ein ausgewogenes Nebeneinander von Wohnen und Mobilität kümmern würden, müssten in Düsseldorf weniger Menschen an den lärmverursachten Folgeerkrankungen wie Bluthochdruck, Schlaganfall oder Herzinfarkt erkranken. Zitat Ende