

**WERSTEN aktiv** Initiative für mehr Lärmschutz in Wersten

## **Verlaufsprotokoll über die Podiumsdiskussion am TAG GEGEN DEN LÄRM am Mittwoch, den 27.04.2011**

**Veranstalter:** Wersten *aktiv* und die Fleher Bürger-Interessengemeinschaft = FB-I

**Beginn:** 15.08 Uhr bis 17.11 Uhr

**Ort:** Theaterkneipe "Haus der Freude", Aufm Hennekamp 101, 40225 Düsseldorf/ Volksgarten

Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Nachbarn, sehr geehrte Medienvertreter, sehr geehrte Damen und Herren von der Politik auf dem Podium und im Publikum.

Wersten *aktiv*, und die Fleher Bürger-Interessengemeinschaft, im weiteren Verlauf FB-I genannt, freuen sich sehr, dass sie den Weg trotz Wolkeninkontinenz ins HAUS DER FREUDE zu unserer Podiumsdiskussion anlässlich des **TAG GEGEN DEN LÄRM** in den Volksgarten gefunden haben.

Grund genug, sie erst einmal gemeinsam herzlich Willkommen zu heißen.

Der A46-Krach im den Streckenabschnitten WERSTENER TROG, gemeint ist das laute Teilstück zwischen Uni- und Werstener Tunnel und die Anwohnerbelärmung durch die Fleher Autobahnbrücke, werden wir heute nicht vordergründig behandeln, sondern als Fallbeispiele, wie auch den A44 Streckenabschnitt Flughafenbrücke heranziehen, damit die heute zu besprechenden Themen besser verständlich sind.

Im späteren Verlauf der gleich beginnenden Podiumsdiskussion wird Herr Eckart Schunk, Sprecher von Wersten *aktiv*, eingreifen.

Bis das es soweit ist begleitet sie Jürgen Borrmann, Sprecher der FB-I, durch das prall gefüllte Programm.

### ◆ **Heute freuen wir uns auf eine Runde, die zum Thema wirklich was sagen kann:**

2010 unterzeichneten die Landtagskandidaten der 5 größten Parteien, persönlich oder in Vertretung, eine Brückenlärmschutzresolution.

Diejenigen, die den Sprung in den Landtag schafften, sind heute dabei, weshalb die Parteien in unterschiedlicher Personalstärke vertreten sind.

Die FDP ist heute nicht vertreten, weil die eingeladenen Personen nicht abkömmlich waren.

Vielleicht klappt es ja im nächsten Jahr, die Veranstaltung mit FDP-Beteiligung durchzuführen.

Gar nicht reagierte der Bundesverkehrsminister Doktor Peter Ramsauer auf unsere Einladung, während dessen MdB und Bundes-Verkehrsausschussmitglied Thomas Jarzombek von der CDU bereits vor unserer Einladung an anderer Stelle eine Terminzusage gab.

Herrn Jarzombek hätten wir hier und heute sehr gern begrüßt, verstehen jedoch, dass er sich nicht teilen kann.

An dieser Stelle, im Fernsehen kommt das immer nur im Abspann vor, bedanken wir uns bei David Schwager, der die Technik betreut, beim Hausherrn Manes Meckenstock und beim Team HAUS DER FREUDE, dass ihre Bestellungen gern entgegennimmt. Schließlich soll hier und heute niemand dehydrieren.

**LÄRM MACHT KRANK**, bimmelnde Mobiltelefone stören unsere Veranstaltung.

Daher darf ich sie bitten, ihre ständige Erreichbarkeit lautlos zu schalten, vielen Dank für ihre Kooperation.

Heute fühlen sich Wersten *aktiv* und FB-I wie Juweliere, weil wir diese hochkarätigen Podiumsteilnehmer begrüßen dürfen. Das tun wir gern und zwar in der Reihenfolge der bei uns eingegangenen Teilnahmezusagen:

Dem zufolge stelle ich Ihnen zuerst einen Mann vor, der es wohl von allen Gästen am häufigsten mit den Landesverkehrsminister Harry Voigtsberger zu tun haben dürfte.

Wie der Derrickdarsteller, Horst Tappert, trägt auch unser Gast den gleichen Vornamen.

Wir sind gespannt, ob er den legendären Derrick-Satz an den Minister schon gerichtet hat: Harry, hol schon mal den Wagen.

Ein herzliches Willkommen dem parlamentarischen Staatssekretär vom NRW-Landesverkehrsministerium, Horst Becker von BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN!

Wenn ein Politiker sein Wahlversprechen nicht hält, ist das in der Regel schlimm.

Das das jedoch nicht immer schlimm sein muss, beweist unser nächster Gast, weil er nach der Landtagswahl 2010, beispielsweise für die Brückenanwohner in Flehe mehr tat, als er vor der Wahl versprochen hatte.

Begrüßen sie bitte den Landtagsabgeordneten Stefan Engstfeld, ebenfalls von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!

Unser nächster Gast ist eine Frau, trägt einen Doppelnamen und hat auch in mehrfacher Hinsicht doppelt zu tun:

Sie ist Ratsfrau, sitzt u.a. im Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschuss und stand und steht Wersten *aktiv* und FB-I als zuverlässige Ansprechpartnerin zur Verfügung.

***Während die Düsseldorfer SPD sich neu aufstellt und zur Zeit nichts mit internen Krach zu tun hat, diskutiert sie heute mit uns trotzdem über krach:***

Wir begrüßen von der SPD Ursula Holtmann-Schnieder!

Unser nächster Gast ist die verkehrspolitische Sprecherin ihrer Landtagsfraktion und verkörpert 50% Fraktionsvorsitz.

Sie fordert als LINKE mehr Rechte - nein, nicht von Klitschko, sondern für belärmte Anwohner.

Bitte begrüßen sie von der Partei DIE LINKE Bärbel Beuermann!

**LÄRM MACHT KRANK** - wie gut, dass der nächste Podiumsteilnehmer aus den Krankenhauswesen kommt.

Schön, dass unser Gast heute hier sein kann, denn als Mitglied im Bundesvorstand der Partei DIE LINKE muss er häufiger, mitunter auch sehr kurzfristig, nach Berlin.

◆ ***Ohne Verzug reichen wir jetzt die anderen 50% Landtagsfraktionsvorsitz nach:***

Begrüßen sie bitte von der Partei DIE LINKE Wolfgang Zimmermann !

Im Gegensatz zu den Verkehrsleuten seiner Partei, spricht sich unser nächster Gast für mehr Anwohnerlärmschutz aus, was ihn für mich deutlich sympathischer macht.

Als seine Partei die Landesverkehrsminister in der Vorgängerregierung stellte - nein nein, nicht nebeneinander, nacheinander, standen wir mit leeren Händen und vollen Ohren da, die Lärmschutzleute sahen schwarz.

Die Farbennennung verrät, welcher Partei er angehört.

**Doch unser Gast ist anders:**

Er kann nicht nur schwarz, sondern auch bunt.

Begrüßen sie bitte den Landtagsabgeordneten Stefan Wiedon von der CDU!



Stefan Wiedon, Ursula Holtmann-Schnieder, Horst Becker, Stefan Engstfeld, Bärbel Beuermann und Wolfgang Zimmermann

Was gibt es für Lärmschutzmöglichkeiten und wer, liebe Gäste, hat überhaupt Anspruch auf Lärmschutz?

Über den Anspruch entscheiden sogenannte dB (A)-Grenzwerte: bei dB (A) handelt es sich um den physikalischen Schalldruck auf das Trommelfell.

Tags ist mehr Lärm zulässig, als nachts.

Die Belärmungsintensität wird nicht gemessen, sondern mittels Computerprogrammen errechnet.

Für die Berechnung werden Zugangsdaten benötigt, z.B. wie viel PKW/LKW benutzen die Strecke tags/nachts, wie hoch ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit, etc

Das sich die Verkehrsteilnehmer so gut wie nie an die vorgegebene Geschwindigkeitsanordnung halten, ist bekannt.

Das ein LKW mehr Lärmemissionen verursacht, wenn er statt 80 km/h beispielsweise 88 fährt, ist ebenfalls bekannt.

Weitestgehend unbekannt ist, dass das Lärmberechnungsverfahren davon ausgeht, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die vorgegebene Geschwindigkeitsanordnung halten.

Die enormen Lärmemissionen, die beim Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit auftreten, werden schlicht und ergreifend nicht berücksichtigt - auch der nicht erfasste



***Hierbei handelt es sich um einen krassen Softwarefehler, der sich ausschließlich zu Lasten der Anwohnergesundheit auswirkt, wie es das Fallbeispiel Fleher Brücke verdeutlichen wird:***

Seit Jahren ist auf der Brücke Tempo 80 wegen Sanierungsarbeiten angeordnet.

Zu Zeiten polizeilicher Geschwindigkeitskontrollen liefen die Anwohner zum Fenster um nachzuschauen, ob ein Stau die Belärmung reduziert, oder ob die Brücke, übertrieben gesagt, noch steht.

Zugegebener Maßen handelt es sich hierbei um einen, wie die Mediziner sagen, Zufallsbefund.

Da wurde uns klar, dass wir den Lärmberechnungswerten nicht vertrauen können.

Es gibt noch weitere Berechnungsfehler. Ich möchte sie jedoch jetzt nicht mit zu vielen Informationen vollstopfen.

Uns geht es darum, dass rechtsverbindliche Entscheidungen mit falschen Grundlagen getroffen werden.

Aus unserer Sicht ist das schlicht und ergreifend ein Lärmschutzbetrug.

Herr Staatssekretär Becker, mit falsch ermittelten Werten können keine richtigen Entscheidungen entwickelt werden. Ist das Anlass genug, dass sie sich politisch darum kümmern wollen, diese Missstände aus der Welt zu schaffen?

⇒ **Herr Becker:**

Ja, aber ich glaube, dass es sich hierbei nicht um einen Softwarefehler handelt, wie sie sagen, sondern um einen systematischen Eingabefehler.

Diese gibt es an vielen Stellen, wenn es um Lärm geht, beim Fluglärm und eben auch beim Straßenverkehr.

***Sie haben recht:***

Die Eingaben gehen davon aus, dass sich die Verkehrsteilnehmer an die Geschwindigkeitsvorgaben halten.

Das Problem ist bekannt. Ich habe mit den Abteilungsleiter vom Verkehrsministerium, Herrn Maatz vereinbart, dass die Verantwortlichen die Eingabeproblematik zu verändern.

Wir wollen mit dem Innenministerium gemeinsam eine geeignete Stelle ermitteln, wo eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingerichtet ist, um dort verdeckte Geschwindigkeitsmessungen vorzunehmen.

Dieser Streckenteilbereich muss gewährleisten, dass er relativ allgemeingültige Ergebnisse zulässt und nicht bekannt für das eine oder andere auffällige Verkehrsteilnehmerverhalten ist.

Anhand der so ermittelten Daten werden wir feststellen, wie die Verkehrsteilnehmer sich im Mittel an, oder nicht an die angeordnete Geschwindigkeit halten.  
Dann werden wir eine sogenannte statistische Streubreite anlegen.  
Auf dieser Grundlage kann man dann einerseits den Lärm messen und andererseits die Software laufen lassen, wonach die Ergebnisse verglichen werden können.

**Diese Vorgehensweise hat Vorteile:**

1.  
Die tatsächlich gemessenen Werte der Teststrecke sind bekannt, so dass man Aufschluss über das Verhältnis zu den unter realen Bedingungen entwickelten Berechnungsprognosen erhält.

2.  
Es gibt dann später die Möglichkeit, dieses Musterverfahren in Berechnungen an anderer Stelle einzusteigen, um dann realitätsnähere Lärmberechnungsergebnisse zu ermitteln.

Ob der Test von Erfolg gekrönt sein wird, kann momentan noch nicht vorhergesagt werden.

Dieses Vorhaben ist fest geplant, konkrete zeitliche Einzelheiten oder Auskünfte über die Testdauer, können zur Zeit noch nicht vorgenommen werden.

⇒ **Herr Borrmann:**

Vielen Dank Herr Becker, das klingt eindeutig besser, als das, was wir bisher an Informationen hatten.

Frau Holtmann-Schnieder, die Stadt Düsseldorf hat ja nun auch eine Straßenverkehrslärmkarte.

Können sie sich vorstellen, dass sich im städtischen Verkehrsausschuss eine Kommission für

- A. die Fehlerbereinigung des angewendeten Lärmberechnungsverfahrens einsetzen wird und
- B. die falschen veröffentlichten dB(A)-Werte überarbeitet werden?

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Ja, doch lassen sie mich zuerst mal sagen, dass ich den Vorstoß, den der Staatssekretär gerade vorgestellt hat, sehr begrüße.

Es scheint ein vernünftiger und gangbarer Weg zu sein, um an verlässlichere Daten zu kommen.

Auf dieser Basis, so denke ich, macht es dann Sinn, auch für Düsseldorf die Lärmpegel neu zu berechnen.

Es ist auch zu überlegen, ob wir in Düsseldorf ein Straßenstück für den Modellversuch zur Verfügung stellen können.

⇒ **Herr Borrmann:**

Vielen Dank.

Frau Beuermann, ich stelle mir gerade einen Hauptzeugen vor, der mit Falschaussagen die Grundlagen für die Urteilsfindung liefert.

Vielleicht hinkt das Bild, doch aus unserer Sicht wird die Anwohnersituation mit falschen Ergebnissen beurteilt.

War das schon Thema im Landesverkehrsausschuss und können sie möglicherweise Wasserstände melden?

⇒ **Frau Beuermann:**

Erst einmal herzlichen Dank Herr Borrmann, dass sie auch heute anlässlich des Tag gegen den Lärm die Initiative ergriffen haben.

Ich war ja bei ihnen vor Ort, um mir einen eigenen Eindruck zu verschaffen, welchen Lärm die Anwohner ausgesetzt sind.

Einige werden nicht wissen, dass ich aus dem Ruhrgebiet komme. Auch dort ist die Lärmlage mitunter schwierig und ich sage ihnen, dass ich da nicht wohnen möchte, wo die Leute wohnen.

Sie haben sich jedoch in der Zeit mit ihrer Initiative viel Fachkompetenz angeeignet und, dass muss ich an dieser Stelle auch betonen, uns als Politiker auch beraten.

Nein, um auf ihre Frage zurückzukommen, im Landesverkehrsausschuss wurde darüber in dieser Legislaturperiode noch nicht beraten.

Doch sie sehen daran, wie viele heute aus den Landtag hier sind, auch der Staatssekretär ist zugegen, dass dieses auch im Verkehrsausschuss ein Thema sein wird.

Ich würde mich freuen, wenn sie als Bürgerinitiative dann teilnehmen können.

⇒ **Herr Borrmann:**

Ja, was trinken sie?

Bei so vielen Komplimenten kann man nur weich werden.

Herr Zimmermann, je mehr man an verschiedenen Stellen rüttelt, desto mehr kann es dann oben rappeln.

Haben sie die Möglichkeit, das Thema der Bundesebene zuzuführen?

⇒ **Herr Zimmermann:**

Ja Herr Borrmann, mit Sicherheit. Bevor das Thema konkret auf die Bundesebene kommt, geht es im Parteivorstand erst einmal um allgemeine Einschätzungen zur Orientierung.

Die Bundesebene ist der Bundestag. Ja, es ist in der Tat nötig, dass dort zum Thema zu machen.

In unserer Partei ist es möglich, dass sich die fachpolitischen Sprecher/INNEN der Landtagsfraktionen und der Bundestagsfraktion treffen und sich die Verkehrspolitiker/INNEN mit Sicherheit damit befassen werden.

Ich selber, wie sie ja vorhin richtig sagten, bin für Arbeits- Markt- und Gesundheitspolitik zuständig, wo das Thema sicherlich etwas rein spielt - sie haben es ja schon angesprochen, Lärm macht krank, dass ist völlig klar, ich komme ja selbst aus Düsseldorf und kenne das aus eigenen Erleben.

***Zur Diskussion möchte ich sagen immer so das Gefühl zu haben, dass in Deutschland am liebsten immer alles gemessen wird:***

Wenn sie fünf Meter von einer Messstelle entfernt erneut messen, erhalten sie ein anderes Ergebnis.

Man müsste an unendlich vielen Standorten Messungen vornehmen, wobei die Ergebnisse auch Witterungseinflüssen unterliegen.

Die Frage ist, ob man vom Messen wegkommt, oder mit Berechnungen beginnt.

Ich bin zwar Diplomsportlehrer und kein Mathematiker oder Statistiker, die meinen Informationen nach anhand der Differenzialrechnungen erheblich bessere Ergebnisse ermitteln, als mit Messungen.

Wir sind ja heute auch hier um zu diskutieren, auch mal mit einen Blick in die Zukunft, ob man eher ans Rechnen geht, oder ans Messen.

⇒ **Herr Borrmann:**

Entschuldigung, wir bedauern, dass nicht gemessen, sondern gerechnet wird.

⇒ **Herr Becker:**

***Zunächst einmal wird man am Ende des Tages immer rechnen müssen, um etwas zu bestimmen:***

Erstens sind Messungen vor einer Maßnahme immer schwierig und kommen eher für Sanierungen in Betracht.

Zweitens weisen die Initiativen zurecht darauf hin, dass die Berechnungen wegen Eingabefehler, die sie ja als Softwarefehler bezeichnen, an der Stelle allemal, wo die Geschwindigkeitsbegrenzung vorgegeben ist, aber nicht eingehalten wird und man so tut, als gäbe es keine Geschwindigkeitsüberschreitungen .

Wenn man an solchen Stellen für die Zukunft Musterwerte dafür haben wird, wie viel Verkehrsteilnehmer mit welchen Geschwindigkeiten, also eine gewisse Mittelgeschwindigkeit fahren, wird man das testweise an bestimmten Stellen, die relativ repräsentativ sind auch paar Mal messen müssen.

Daher wird man in der Zukunft sicherlich mit höheren Eingabewerten rechnen müssen, als es heute getan wird.

Insofern glaube ich, dass man sich so wieder relativ schnell annähern kann.

Wahrscheinlich wird dann wieder jemand diese Werte bestreiten. Das Ganze ist schwierig, weil es immer irgendwelche spezifischen Unterschiede gibt.

Der erste Schritt ist jedoch tatsächlich erst einmal da rauszukommen, wo mit Geschwindigkeiten gerechnet wird, die in der Praxis nicht gefahren werden.

⇒ **Herr Borrmann:**

***Herzlichen Dank Herr Becker, ich möchte mich jetzt an Stefan Engstfeld wenden:***

Du bist u.a. auch Sprecher der Grünen für Europapolitik. Kannst du dir vorstellen, dass wir vom Regen in die Traufe kommen, wenn dieses Thema auf EU-Ebene besprochen werden sollte und dann mit einer sinngebenden, oder eher unsinngebenden Verordnung, europaweit gestreut wird?

⇒ **Herr Engstfeld:**

Schöne Frage. Ich glaube, dass ist eher was für die Bundesebene - der Bundestag ist dafür die richtige Ebene.

Ich habe auch immer gesagt, wir müssen diese Parameter überprüfen und sehe dafür jedoch erst im Jahr 2013 bessere Chancen mit einer neuen Bundesregierung, als mit der jetzigen.

Da wir ja momentan nur berechnen, lieber Kollege Wiedon, begrüße ich den Weg, den der Staatssekretär Becker skizzierte, dass nach der Berechnung eine Messung erfolgt.

Es müssen beide Instrumente angewendet werden.

⇒ **Herr Borrmann:**

Dankeschön.

Frau Holtmann-Schnieder, sie haben noch eine Wortmeldung.

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Das ist ein falscher Streit und eine alte Diskussion, soll gemessen, oder gerechnet werden?

Beides ist nicht fehlerfrei.

Der Weg, der hier gerade beschrieben wurde, ist der richtige.

Was ich mir momentan wünsche, um für die Bürgerinnen und Bürger wieder mehr Transparenz zu schaffen, dass bei der Veröffentlichung der Lärmgrenzwerte nicht nur Hinweise auf die Berechnungsvorschriften gegeben werden, sondern auch in ein oder zwei Sätzen die Eingabengrößen, wie z.B. Höchstgeschwindigkeit, LKW-PKW-Anteil, Straßenbelag, etc. aufgeführt sind.

⇒ **Herr Wiedon:**

***Erst einmal zum Witz von 2013:***

Die Frage ist, wie es weitergeht und in welcher Zusammensetzung.

***Also zur Frage Messen und Rechnen:***

Ich bin völlig einverstanden und glaube, was Frau Holtmann-Schnieder gesagt hat, wenn es am Ende transparenter und für den Bürger völlig nachvollziehbare Berechnungen gibt, die auch eine Allgemeinverbindlichkeit haben, bekommen wir viele Probleme gelöst ohne das noch gefragt werden muss, wo und in welcher Höhe wurde gemessen, da müsste noch gemessen werden, etc.

Ich glaube wenn wir das hinbekommen, sind wir einen riesen Schritt weiter.

⇒ **Herr Borrmann:**

Ihr Lieben, wir haben ein prall gefülltes Programm.

Frau Beuermann, ich bitte sie ihre Frage mit in die nächste Runde zu nehmen.

***Es fielen die Stichworte Probleme und nächster Schritt:***

Tatsächlich benötigen wir noch viele Schritte, auch für mehr Gerechtigkeit, weil im ein und den gleichen Regierungsbezirk die Ansprüche auf Verkehrssicherheit völlig unterschiedlich geregelt werden.

Was hat das mit Lärm zu tun?

Viel, sehr viel mehr, als die meisten von uns vermuten würden.

Die meisten Unfälle werden von zu schnelles Fahren verursacht. Das trifft auch auf Streckenabschnitte mit Tempolimit zu.

Nur wenn das Tempolimit mit stationären Geschwindigkeitsüberwachungen ergänzt wird, geht nicht nur die Unfallrate drastisch zurück, sondern auch der Lärm.

***Blicken wir also mal auf die Verkehrssicherheit:***

Im A44 Teilbereich Flughafenbrücke schafften es Tempolimit plus Radar aus Gründen der tunnelbedingten Lichtwechsel und der Anschlussstellenhäufung sogar in den Planfeststellungsbeschluss, na also, geht doch!

Weil es dort kein Wohnumfeld gibt, spielt der Lärmschutz keine Rolle.

***Flehe:***

Dort sind ebenfalls ein Tunnel und die gleiche Anschlussstellenanzahl anzutreffen.



Gefahrenträchtiger sind die kurvigen Brückenzufahrtsrampen. Hier ist also der Anspruch der Notwendigkeit zur Verkehrssicherheitsoptimierung eher gegeben, zumal die Brücke unter Kollisionsschäden leidet und Tempoüberschreitungen größere Zerstörungskräfte auslösen.

Ach ja, im Gegensatz zur Flughafenbrücke wohnen in Flehe direkt neben der Autobahnbrücke und den Zufahrten Menschen.

### **Wersten:**

Hier liegt das Gefahrenpotential noch höher, weil es gleich 2 aufeinanderfolgende Tunnel gibt. Die nicht eingehaute Strecke zwischen Werstener und Unitunnel belärmt das bewohnte Umfeld schweinelaut - jetzt wissen sie auch, warum das Teilstück Werstener Trog heißt.

Nur dort werden die Verkehrsteilnehmer gleich mit fünf Lichtwechseln konfrontiert. Die Anschlussstellenhäufung ist mit der auf der A44 gleich, die fehlende verkehrsdisziplinverbessernde Geschwindigkeitsüberwachung sorgt für ein Unfallaufkommen mit Staufolgen, die regelmäßig in den Verkehrsnachrichten gemeldet werden.

Für zusätzliche Lärmbelastungen sorgen kommunale Straßen und eine Hochstraße die wie eine Brücke, die Wohngebiete, frei von Hindernissen, rund um die Uhr mit Lärm verseucht.

Hier handelt es sich also um einen Härtefall, da wird das volle Programm, bauliche und behördliche Lärmschutzmaßnahmen, also Tempolimit plus Radar benötigt.

### **Lassen sie mich bitte hierzu noch einige Ergänzungen vornehmen:**

Meine Damen und Herren, sehr geehrte Medienvertreter, hier geht es nicht um die Einrichtung von Radarfallen, sondern um die Wirkungslosigkeit von Geschwindigkeitsanordnungen ohne Sanktionsandrohungen.

Die ständige Erweiterung des Straßenverkehrsnetz sorgt zwangsläufig für die Annäherung an Wohngebiete.

Der Steckennetzausbau ist auch dem rasanten Verkehrsteilnehmerzuwachs geschuldet. Es wird immer lauter.

Den entwicklungspolitischen Fehlern der zurückliegenden Jahrzehnte sind die fehlenden Gütertransportschienenanbindungen und fehlenden Strecken anzulasten.

Demzufolge weisen Prognosen darauf hin, dass sich der LKW-Anteil binnen 8 bis 15 Jahren verdoppeln wird.

Das Nebeneinander von Mobilität und Wohnen muss also zwangsläufig neu organisiert werden.

Die alten Regelungen sind von der zeitlichen Entwicklung überholt worden und bedürfen dringend der Anpassung auf die heutigen Bedingungen.

So wurden die Auslösewerte für bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen um 3 dB(A) gesenkt, Anwohner können jetzt eher mit einer Lärmschutzwand, Flüsterasphalt oder anderen baulichen Lärmentlastungsmaßnahmen rechnen.

Wir haben bereits über die Fehler der Lärmberechnung gesprochen und gehört, dass Radarüberwachungen dafür sorgen, dass sich ein Großteil der Verkehrsteilnehmer an die zulässige Geschwindigkeit hält, was sich spürbar lärmmentlastend auswirkt und der Verkehrssicherheit dient.

Die Auslösewerte für Anordnungen aus Lärmschutzgründen, wir reden von der kostenneutralen Kombinationsanordnung Tempolimit plus stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen, liegen nach wie vor sehr hoch und wurden nicht, wie die für die kostenintensiven baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen, nach unten korrigiert.

Wann darf die Vernunft siegen?

Die stationäre Geschwindigkeitsüberwachungstechnik refinanziert sich erfahrungsgemäß nach rund 18 Monaten und spült dann einen warmen Geldregen in die ohnehin leeren Kassen.

Die Verkehrssicherheit wird durch die Regulierung der Verkehrsdisziplin erheblich optimiert, was den Kfz- und Krankenversicherungen Zigmillionen einsparen hilft.

Die Krankenversicherungen sparen weitere Zigmillionen neben der Strecke, weil die Aufwendungen für Behandlungen, die den Folgeerkrankungen von Lärm, wie z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt oder Schlaganfall gelten, eingespart werden.

Die Zerstörungskräfte, die bei Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Straßen und Brücken auftreten, werden erheblich reduziert, weil der Reparaturbedarf abnimmt und sich die Betriebslaufzeit des Verkehrsnetzkörpers verlängert.

Der Schadstoffausstoß, denken wir allein nur an CO<sub>2</sub>, wird verringert, was die Natur entlastet.

Die Geldbeutel der Raser werden an der Zapfseule ebenfalls geschont.

Dauerhafte Tempolimitanordnungen plus Radar wirken auf und neben der Strecke, die baulichen Lärmschutzmaßnahmen nur neben der Strecke.

Die Finanzierungsmittel für bauliche Lärmsanierungen werden trotzdem benötigt, falls die Kombinationsanordnung Tempolimit plus Radar keine ausreichenden Effekte erzielen sollte.

Herr Zimmermann, bitte helfen sie, was können Politik und Bürger tun, damit die ungleiche Gewichtung der Verkehrssicherheit und die der gesundheitsschädlichen Belärmung nicht weiterhin betrieben werden kann?

⇒ **Herr Zimmermann:**

Es müssen erst einmal die Kriterien Gleichbehandlung erfahren. Da wo Wohngebiete sind, muss es Tempolimit geben.

Wir haben es ja mit mehreren Aspekten zu tun, die gesundheitlichen Aspekte = Lärm muss reduziert werden.

***Sie haben eben selbst, Herr Borrmann, den Sicherheitsaspekt angesprochen:***

Da, wo nicht so schnell gefahren wird, passieren weniger Unfälle.

***Dann zur Frage, die sie aufgeworfen haben, die Frage zur Kontrolle :***

Sie sprachen ja vom Werstener Tunnel. Ich bin ja fast 30 Jahre zur Klinik nach Langenfeld und zurück nach Düsseldorf gefahren.

Wenn man sich an die Tempo 80-Anordnung hält, ist man ein rollendes Verkehrshindernis.

Es wäre jedoch nicht ehrlich wenn ich sagen würde, 30 Jahre 80 km/h gefahren zu sein - das hält man gar nicht aus, tatsächlich hält sich keiner dran.

Deshalb müssen da Kontrollen hin, so ungern ich auch von Kontrollen spreche.

Schließlich sollten die Menschen vernünftig und einsichtig sein, doch das funktioniert nicht.

Wenn man die Strecke kennt und weiß, wo die Starenkästen stehen, fährt man dort auch 80 km/h.

⇒ **Herr Borrmann:**

Bis hierhin erst einmal herzlichen Dank.

Jetzt möchte ich Stefan Wiedon fragen ob er es sich vorstellen kann, wenn die von Herrn Zimmermann herausgearbeiteten Gedanken den parlamentarischen Raum im Landtag erreichen, ob es eine breite Unterstützung für vernünftige Anordnungen in NRW gibt, damit es dort, wo die Menschen wohnen, ruhiger wird - wir reden hier nicht von Radarfallen – bitte schön.

⇒ **Herr Wiedon:**

Da, wo die Menschen wohnen, sollte das auch usus sein. Ich bin jemand, der neben den Fahrrad auch gerne Auto fährt, um mich mal zu outen.

Doch da, wo Menschen wohnen, sollte die Geschwindigkeit reduziert sein und bleiben.

***Um es einmal ganz konkret zu machen:***

Für den Bereich Wersten ist es für mich völlig klar, dass da die 80 km/h nicht eingehalten werden. Deshalb muss da auch die Geschwindigkeitskontrolle her.

Diese braucht sich nicht nur an den dortigen Unfallschwerpunkt orientieren, sondern auch an den Lärmschutz.

Ich würde mir wünschen, dass dort der Flüsterasphalt aufgelegt wird und ich würde mir noch mehr wünschen, dass dann relativ schnell der LOA 4D verlegt wird, also der Düsseldorfer Flüsterasphalt, der in Düsseldorf jetzt immer bei Neuasphaltierungen eingesetzt wird und deutlich besser ist, als der bisherige .

Der LOA ist zwar noch nicht auf Brücken und Autobahnen getestet, weshalb ich mir wünsche, dass das bald geschieht, damit dieser Fahrbahnbelag im Bereich Wersten eingesetzt werden kann.

Wenn das nicht möglich ist, wäre der normale Flüsterasphalt zu verlegen. Schließlich hat mein Hinweis auf den Düsseldorfer Flüsterasphalt nichts mit Populismus zu tun.

Wenn der Belag die Prüfungen besteht, ist das um so besser. Im Bereich Wersten sind Geschwindigkeitskontrollen plus Flüsterasphalt die ersten relativ schnellen Maßnahmen, die vorgenommen werden können, um dort Lärmreduzierungen zu erreichen.

⇒ **Herr Borrmann:**

Vielen Dank Stefan Wiedon, Herr Staatssekretär Becker bitte.

⇒ **Herr Becker:**

***Ich habe mich deswegen gemeldet, weil wir uns ja was denken, was wir machen:***

• **Zwischenruf aus dem Publikum:**

Das geht aber zu langsam.

⇒ **Herr Becker:**

Wie schon gesagt, denken wir uns was dabei, was wir machen.

***Das sehen sie alleine an den ganzen Maßnahmenpaket, dass für dieses Jahr geplant ist und wenn jetzt jemand ruft, dass geht zu langsam, kann ich nur sagen:***

Im Verhältnis zu den letzten 35 Jahren, ist das raketenschnell. Das möchte ich hierzu erst einmal gerne bemerken.

◆ **Zweite Bemerkung:**

Zur Zeit werden neue Beläge getestet.

Wenn wir jetzt einen lärmindernden Belag aufbringen, greifen wir den Testergebnissen vor und verpassen womöglich die Chance auf einen besseren lärmindernden Belag.

Wenn in 2 Jahren der Belagaustausch ansteht, den wir ja spätestens dann auch austauschen wollen, hat das den Vorteil, dass dann bestimmte Beläge, übrigens auch für Brücken, an anderen Stellen getestet werden, die wir dann auch mit in die Überlegungen für die Fleher Brücke einbeziehen können.

Deswegen macht es Sinn, genau so vorzugehen. Es geht nicht darum, irgendetwas zu verzögern - ganz im Gegenteil - es geht um ihre Interessen.

⇒ **Herr Wiedon:**

Sie reden jetzt nur von der Fleher Brücke.

⇒ **Herr Becker:**

Ich bezog mich auf die Fleher Brücke.

⇒ **Herr Borrmann:**

Herr Staatssekretär Becker hat außerdem deshalb Recht, weil der Landesbetrieb noch unter Herrn Lienenkämper angewiesen wurde, auf 4 Brückenfahrstreifen den Asphalt gegen einen Flüster-Gussasphalt auszutauschen, der von Herrn Eßer, der heute hier ist und Herr Walter Schmidt schon im Jahre 2007 angekündigt wurde.

Dieser Asphalt ist sündhaft teuer und bringt Null.

⇒ **Herr Becker:**

Ich will hier nun keine Schärfe reinbringen, zumal wir bis hierhin harmonisch diskutierten.

Wir sind erst 9 Monate im Amt, es ist in diesen 9 Monaten viel passiert, wobei der Landesbetrieb bei diesen Maßnahmen mitgenommen werden muss.

Ich habe eine Situation angetroffen, wo auf der Fleher Brücke 120 km/h galt, was wir runter gesetzt haben, während dessen die Geschwindigkeit unter einen anderen Verkehrsminister zuvor hoch gesetzt wurde.

Es gab eine Reihe an Fachgesprächen, wo wir diese Maßnahmen besprochen haben. Es sind ja noch mehr Maßnahmen an der Fleher Brücke vorgesehen, über die hier bisher noch nicht gesprochen wurde.

So wird es neue Fahrbahnübergänge geben, unter der Brücke gibt es weitere Lärmschutzmaßnahmen gegen den Schwingungsschall, usw.

Bei dem was wir tun, denken wir uns was dabei. Das sage ich nicht nur mit Blick auf die Fleher Brücke, sondern auch wegen all den anderen Dingen, mit denen wir es zu tun haben.

Bezüglich des Fahrbahnbelags bitte ich nochmals darum, klug vorzugehen..

Deswegen habe ich mich auch noch einmal gemeldet. Ansonsten wollte ich hier einvernehmlich, harmonisch diskutieren.

⇒ **Herr Borrmann:**

Erst einmal herzlichen Dank Herr Becker.

Jetzt möchte ich mich an Frau Holtmann-Schnieder wenden, wir hatten nun viel Flehe im Thema und wollen dabei nicht unsere Werstener Freunde vergessen.

Wer ist denn auf der Kommunalebene für Tempolimit und Radar zuständig und gibt es auch solche Anordnungen aus Lärmschutzgründen?

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Das ist ein schwieriges Thema. Die Stadt kann das beantragen. Soweit ich weiß, ist für die Autobahnen die Regierungspräsidentin zuständig

⇒ **Herr Borrmann:**

Ich wollte nur was zu den kommunalen Straßen wissen.  
Die Werstener haben eine Schnellstraße, Münchner Straße, eine Hochstraße, die Werstener Straße, u.s.w.

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Ich weiß beispielsweise von der B8, die ich ständig benutze, dass da Geschwindigkeitsbeschränkungen sind und dort natürlich auch viel schneller gefahren wird.

Egal, ob kommunal oder Autobahnen, wo sinnvollerweise Geschwindigkeitsbeschränkungen sind macht es auch Sinn, Starenkästen oder mobile Kontrollen einzurichten.

⇒ **Herr Borrmann:**

Kann das denn der städtische Verkehrsausschuss entscheiden?

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Das können die Straßenverkehrsbehörden.

⇒ **Herr Borrmann:**

Dankeschön.

Stefan Wiedon hat sich zu Wort gemeldet.

⇒ **Herr Wiedon:**

Ich wollte vorhin keine Schärfe reinbringen. Ich hatte mich vorhin nicht auf die Fleher Brücke bezogen, sondern auf den Bereich Tempo 80 km/h in Wersten.

Ich begrüße es ausdrücklich, wirklich ausdrücklich das, was auf der Fleher Brücke passieren wird.

Ja, ich bin auch nicht stolz darauf, was in den letzten 5 Jahren unter den CDU-Verkehrsministern da passiert ist, um das einmal klar zu machen.

Das sind Tatsachen, die auch einmal kritisch benannt werden dürfen.

Das, was da unter unserer Landesregierung an diesen Stück gemacht wurde, war nicht in Ordnung.

Ich versuchte das aus meiner Rolle heraus aufzugreifen. Jeder der mich kennt hat miterlebt, dass ich auch eng mit der Initiative mit den mir zur Verfügung stehenden Möglichkeiten die Ziele unterstützt habe.

Ich sage ausdrücklich, alle Maßnahmen, die die neue Landesregierung für diesen Bereich getroffen hat, unterstütze ich ausdrücklich, auch als CDU-Politiker, um das hier noch einmal deutlich zu sagen.

⇒ **Herr Borrmann:**

Lieben Dank Stefan. Du weißt, dass wir dich dafür schätzen, dass du - wie man im Rheinland sagt - den Arsch in der Buchs häs, dein Ding zu vertreten und dich nicht von der Parteiräson beugen lässt.  
Parteiräson schadet nämlich immer den Bürgern.

**Frau Beuermann, Herr Zimmermann, überlegt bitte, wer die nächste Frage schultern möchte:**

Wir haben jetzt nicht mehr ganz so viel Zeit, weil Harri für den Staatssekretär schon den Wagen holt.

Nach Paragraph 45 der Straßenverkehrsordnung gibt es Regelungsfreiräume für Lärmschutzmaßnahmen.

Im Absatz 1 Nummer 3 sind aus Lärmschutz- oder Abgasgründen Sperrungen, Umleitungen oder Tempolimit möglich.

Rüstzeug und Acker sind benannt. Gibt es auf parlamentarischer Ebene nun die Power von den Linken dafür, dass das Feld auch bestellt wird?

⇒ **Frau Beuermann:**

Wir sind dafür, dass das Feld bestellt wird.

Herr Borrmann, sie haben mich gebeten, meine nicht mehr behandelte Wortmeldung aus der ersten Runde mit in die zweite Themenrunde zu nehmen.

Was nicht geklärt wurde ist, wann denn diese Teststrecke, ich denke, dass das die betroffenen Menschen sehr interessiert, in Angriff genommen werden soll und wie lange der Test laufen sollte.

Das wäre schon gut, wenn wir von Herrn Becker diese Fragen beantwortet bekämen, weil das vorhin unterging.

Des Weiteren sehe ich dieses Podium sehr zielorientiert auf die Bürgeranliegen eingehen, weshalb wir auch die Anliegen der ganzen Bürgerinitiativen in den Verkehrsausschuss bekommen sollten.

Es bestehen dort gute Chancen, um einen fraktionsübergreifenden Konsens hinzubekommen.

Ich ging bewusst in die Verkehrspolitik, obwohl das eher was für ältere Männer ist (kurze Flachserie am Podium).

**Frau Beuermann fuhr fort:**

Herr Voigtsberger reagierte weniger humorvoll.

Ich denke, dass der Verkehrspolitik auch die weibliche Sicht sehr gut tut.

Wie mutig Frauen sein können, beweist die Regierungspräsidentin von Arnsberg, die auf der A42 ein Tempolimit angemeldet hat und es auch umsetzen wird.

Vielleicht geht das ja auch in Düsseldorf.

⇒ **Herr Borrmann:**

Vielen Dank.

Darf ich noch darauf hinweisen, dass ein Tempolimit ohne Radar ein zahnloser Tiger ist.

Sie können jedes Tempolimitvorhaben ohne Sanktionsandrohungen kippen.

⇒ **Frau Beuermann:**

Mit Sanktionen, davon gehe ich schon aus.

⇒ **Herr Borrmann:**

Herr Staatssekretär Becker, dass Tolle ist ja, die neue Landesregierung handelte auch im Sinn von Stefan Wiedon. Im rot/grünen Koalitionsvertrag wurde für NRW ein völlig neues verkehrspolitisches Fass mit der Aufschrift "**Lärm macht krank**" auf den Bock gestellt.

Ozapft ist für die Aussage "**Lärm macht krank**" so recht noch nichts, was aus unserer Sicht an den Straßenverkehrsbehörden liegt, die der politischen Gewichtung für den Lärmschutz noch nicht folgen.



***Wir hörten, wie viel Arbeit sie haben, weshalb ich die nächste Frage so stellen möchte:***

Was können wir, die Bürger unternehmen, um den politisch gewollten Lärmschutz gegen den krankmachenden lärm zu erhalten?

⇒ **Herr Becker:**

Zunächst einmal habe ich den Eindruck, sie spielen auf die Mitarbeiter des Landesbetriebs Straßenbau an.

⇒ **Herr Borrmann:**

Nicht nur die, wir haben auch einen gruseligen Verkehrsbereich bei der BR Düsseldorf.

Sollten sie mal Lust auf eine vegetative Dystonie verspüren empfehle ich ihnen sehr, sich mit diesen „Fachbereich BR-Verkehr“ zu unterhalten.

Darüber hinaus gibt es auch leider einige Mitarbeiter im Landesverkehrsministerium bei denen ich den Eindruck habe, dass die gegen **Lärm macht krank** sogar ihre kleine private Palastrevolution abfeiern.

Die Kritik trifft ja nicht sie, wir sind ja bei ihnen.

⇒ **Herr Becker:**

Ja, wir sind ja ganz unter uns.

***Ich möchte trotzdem zwei Sätze vorneweg sagen:***

Wenn sie in ein solches Haus kommen und an bestimmten Stellen Veränderungen, sei es nun an der Brücke, initiieren wollen, dann werden sie das nicht alleine damit machen

können, indem sie jeden neue Vorschriften machen, sondern sie müssen in einer Art führen die es erlaubt, möglichst viele mitzunehmen.

Das das nicht bei allen gelingt, ist offensichtlich, dass weiß jeder, der hinschaut.

Das das aber durchaus gelingt, glaube ich und würde dafür meine Hand ins Feuer legen.

***Wir haben in den letzten Monaten eine ganze Reihe an Maßnahmen auf die Schiene gesetzt und in die Wege geleitet, wovon ich ein paar Dinge nennen möchte:***

Der Landesbetrieb wird in den nächsten Monaten, was er bisher noch nie machen musste, eine Art Kataster anlegen, wann an welchen Stellen, voraussichtlich für Landes- und Bundesstrassen, Belagerneuerungen vorgenommen werden müssen.

Wenn das Kataster vorliegt werden wir prüfen, welche Beläge an bestimmten Stellen aus Lärmschutzgründen aufgebracht werden müssen und das nicht alleine nur den Landesbetrieb überlassen, wobei, auch das sei gesagt, eigentlich ist dafür die Fachabteilung des Ministeriums personell nicht ausgestattet, diese Kontrollarbeiten auch noch zu übernehmen. Gleichwohl werden wir das tun.

Ich sagte vorhin auch was zur Teststrecke, wonach Frau Beuermann politisch etwas gierig fragte, wann es denn soweit ist. Das ist ja auch in Ordnung, man kann so was ja immer fragen.

Vorhin führte ich bereits aus, dass noch die Abstimmung mit dem Innenministerium erfolgen muss.

Wir sind nämlich nicht für die verdeckten Messungen zuständig, dass sind dann immer zwei Ministerien, die zu beteiligen sind.

Es soll ja nun auch eine vernünftige Strecke mit einer gewissen Aussagefähigkeit sein, damit nicht jeder hinterher sagt, dass passt aber nicht.

Ich gehe davon aus, dass das in diesen Jahr begonnen wird, so dass im Laufe des nächsten Jahres die Arbeitsgrundlage für die Angleichung der Berechnung geschaffen ist.

Wir haben darüber hinaus eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen ergriffen.

Beispielsweise werden in Erkrath andere Beläge in absehbarer Zeit aufgebracht, wir testen auf einer Brücke in NRW, wozu ich jetzt ganz bewusst keine näheren Angaben vornehmen werde, einen neuen Belag, der angeblich 5 dB (A) Lärminderung leistet. Auf die Ergebnisse müssen wir noch warten.

Bei Brücken hat man das Problem, nicht jeden Belag nehmen zu können.

Deswegen haben wir ja auch vorhin gleich protestiert, weil bei der Belagwahl beispielsweise auch die zugelassene Geschwindigkeit eine Rolle spielt, etc.

Des Weiteren haben wir in NRW die Veranlassung an den Landesbetrieb herausgegeben, bei Belagerneuerungen keinen Gussasphalt mehr zu verwenden.

Insofern bin ich der Meinung, dass wir in den zurückliegenden 9 Monaten eine ganze Reihe solcher Einzelmaßnahmen auf den Weg gebracht haben.

Und dazu vielleicht auch noch diesen Satz: Ich kümmere mich zwar von der Hausspitze darum, dass fällt jedoch, so ist das, alles auf den Minister des Hauses, der heute den letzten Tag seines wohlverdienten Urlaubs hat.

⇒ **Herr Borrmann:**

Harry holt nicht den Wagen?



⇒ **Herr Becker:**

Nein, deshalb erwähne ich das.

⇒ **Herr Becker weiter:**

***An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass diese Maßnahmen auch seine ausdrückliche Willigung haben, weil wir uns in dieser Einschätzung einig sind:***

Wenn eine mobile Gesellschaft weiterhin auch Verkehr möglich machen will ist es dabei sehr wichtig, die Akzeptanz dafür zu erhöhen.

Sie kann dann erhöht werden, wenn der Lärmschutz deutlich besser von statten geht, als es in der Vergangenheit der Fall war.

⇒ **Herr Borrmann:**

Besten Dank Herr Becker.

***Jetzt möchte ich mich an Stefan Engstfeld wenden:***

Vorhin hörten wir ja einiges über die völlig unterschiedliche Gewichtung, die der Verkehrssicherheit und den Eingangskriterien für behördliche und bauliche Maßnahmen gelten.

Wir geben es zu, keine monothematische Sichtweise auf die Verkehrssicherheit zu haben, weil wir an die Sicherheit auf und eben auch neben der Strecke denken.

Findet die Forderung, dass die kostenneutralen Anordnungskriterien aus Lärmschutzgründen den Auslösekriterien den teuren Baumaßnahmen angeglichen werden müssen, bei GRÜNER Politik Gehör und falls ja, dürfen wir mit GRÜNER Hilfe rechnen?

⇒ **Herr Engstfeld:**

***Ich möchte mal eine Bemerkung vorwegschicken:***

Ich bin kein Fachpolitiker für Verkehr, mein Spezialgebiet ist Europa und Internationales. Das ist mitunter ganz hilfreich, manchmal aber auch vom Nachteil.

Ich erlebe das bei uns im Schulausschuss, wo nicht nur Lehrer und Lehrerinnen sitzen, die alleine die Schulpolitik machen. Da ist es manchmal schon hilfreich, wenn jemand wie ich, der nicht über den gesamten Fachverstand verfügt, mit einem anderen Blick draufguckt.

Das trifft auch auf die Verkehrspolitik zu. Für mich, der nicht vom verkehrspolitischen Fach kommt, sagt mir mein gesunder Menschenverstand, dass die Regelung mit den unterschiedlichen Auslösewerten noppest ist, dass kann doch einfach nicht sein.

Ich habe als einfacher Parlamentarier in dieser Angelegenheit einen Brief an den Vorsitzenden des Bundesverkehrsausschuss in Berlin, Winfried Hermann, geschrieben.

Es ist ein offizielles Schreiben, in dem ich Herrn Herrmann gebeten habe mir zu erklären, wie das zustande kommt.

□ **HINWEIS:**

Aus technischen Gründen mussten die nächsten Veranstaltungsminuten als Gedächtnisprotokoll niedergelegt werden.

Ab "Herr Borrmann - Beginn von Satz 3" endet das Gedächtnisprotokoll.

⇒ **Jetzt geht es mit Herrn Engstfeld weiter:**

Zu den unterschiedlichen Vorgehensweisen gegenüber der Flughafenbrücke verstehe ich sehr gut, dass das nicht nachvollziehbar ist.

Ich kann gegenwärtig nur so viel sagen, dass noch weitere Gespräche mit der Bezirksregierung geführt werden.

Wie und wann die enden, weiß ich zur Zeit nicht, ich bitte jedoch die Betroffenen noch um etwas Geduld.

Wir jedenfalls verstehen ihr Anliegen sehr gut, sonst würden wir uns ja darum nicht kümmern.

⇒ **Herr Borrmann:**

Vielen Dank Stefan Engstfeld.

Für die belärmten Menschen ist es richtig gut, dass ihre Interessen, frei vom politischen Fahnschwenken, unterstützt werden.

Man darf es also auch mal an dieser Stelle wichtig geil finden, ja so richtig geil finden, dass es in den verschiedenen Parteien eine einheitliche Meinung zum Wohle der eigenen Bevölkerung gibt - das ist doch schön!

***Nun möchte ich Frau Schunk bitten, das Funkmikrofon einzuschalten, denn jetzt sind ihre Fragen gefragt:***

Sprechen sie bitte erst dann, wenn sie das Mikrofon erreicht hat.

Nicht mikrofonierte Fragen können wir mit Rücksicht auf alle Besucher leider nicht berücksichtigen.

Vergessen sie bitte nicht zu erwähnen, wer ihre Frage beantworten soll.

Harri holt zwar nicht den Wagen, trotzdem ist Herr Becker gleich weg, weshalb wir sofort loslegen sollten.

• **Bürger:**

***Meine Frage geht an den Staatssekretär Becker:***

Unsere Hausgemeinschaft erhielt 1988 vom Landesbetrieb schriftliche Nachricht, dass unsere Beschwerden über den Lärm berechtigt sind.

1989 erhielten wir schriftlich Nachricht, dass auf, sowie 500 Meter südlich und nördlich der Brücke, ein 4 Meter hoher Schallschutz hinkommt.

Jetzt gibt es nur eine Art Lärmschutzzierleiste, die das vorhandene Brückengeländer um 25 Zentimeter überragt.

***Meine konkrete Frage:***

Wann kommt die 1,50 Meter hohe Schallschutzwand?

⇒ **Herr Becker:**

***Vielleicht noch mal als Hinweis:***

Ich kenne diese gesamte Debatte um die Planfeststellung und die Fragen, was stand in den Unterlagen drin und was nicht, ohne das wir jetzt all zu juristisch werden müssen. Wir gingen den Hinweisen nach, dass die Brücke angeblich aus statischen Gründen keine Lärmschutzwand erhalten kann und ließen ein Statikgutachten anfertigen, dass die 1,50 Meter Höhe ermittelte.

Diese 1,50 Meter hohe Wand wird eine ordentliche Lärmschutzwand, hochabsorbierendes Material, die noch dieses Jahr installiert werden soll - legen sie mich bitte nicht auf den Tag fest.

Die Zeichnungen sind hier vorne, die können sie gerne gleich einsehen, die Lärmschutzwand geht weiter über die Pylone hinaus, als die Plexiglaswandausfachung.

Es werden auch mit den Radweg entsprechende Verschwenkungen vorgenommen.

Ich glaube, dass wird sie insgesamt hochzufrieden stellen, wie auch insbesondere der Wall, der an jeder Stelle eine Mindesthöhe von 2,50 Meter haben wird.

Zu den von ihnen angesprochenem Schreiben kann ich jetzt nichts sagen, seinerzeit war noch der Landschaftsverband Rheinland zuständig.

Wenn sie mir die Schreiben zuschicken mögen, gucke ich sie mir gerne an. Ob sie noch eine Relevanz entwickeln können, bezweifele ich, doch ich schaue sie mir gerne an.



- **Bürger:**

Als Vorsitzender von Denkmal-Lärm aus den Düsseldorfer Raum erschien ich hier als interessierter Zuhörer.

Es wurde das Thema Lärmkartierung und Berechnungssoftware angesprochen, zu dem ich was sagen kann und sehr wohl auch Antworten kommen sollten.

Ich kenne die alte Diskussion - was ist besser - Rechnen oder Messen?

Wenn man sich dem Problem nähern will, geht man in die Verwaltung und spricht: dort mit Fachleuten.

Ich traf auf einen entsprechenden Beamten, der voller Begeisterung von der Software und den Möglichkeiten, sie auf besondere Begebenheiten vor Ort anzupassen, schwärmte. Er konnte mir sehr glaubhaft und nachvollziehbar darlegen, dass eine solche Lärmkartierung sehr präzise sei.

**Jetzt kommt das Schlimme:**

Nach einer Weile sagte er, dass auf die Berechnungseingabe-werte und Parameter es sehr wohl einen politischen Einfluss gibt.

**Gott sei Dank gibt es in NRW ein Informationsfreiheitsgesetz = IFG das die Bürger berechtigt, Akteneinsicht vorzunehmen - so, und dann findet man sie:**

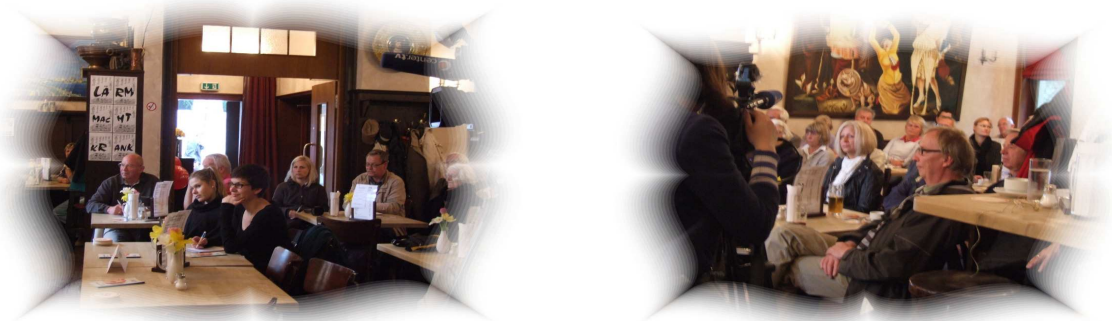
Gesprächsnotizen, die Auswirkung von Mails, mehr oder weniger unverholten Seitens von der Politik, dass der eine oder andere Parameter noch geändert wird, usw.

Das Ganze kann dann sogar soweit gehen, dass eine auf der Grundlage dieser Erkenntnis ziemlich präzise formulierte Anfrage an den Rat der Stadt Düsseldorf zufällig von Beigeordneten beantwortet wird.

In dieser Antwort tauchen abenteuerliche Behauptungen auf, pure Behauptungen, die durch nichts zu belegen sind, die aber natürlich vehement belegen sollen, dass es diese Einflussnahmen nicht gegeben hat und das alles in Ordnung ist.

**Meine Frage:**

Wie will man sich über Probleme unterhalten, wenn es am Ende solche Einflussnahmen gibt?



⇒ **Herr Wiedon:**

***Ich war acht Jahre im Stadtrat, Umweltausschuss und der kleinen Kommission Lärm. Ich kann ihnen nur sagen:***

Wenn es solche Einflussnahmen gegeben hat, sind die nicht in Ordnung.

Um das deutlich zu sagen: Die sind nicht in Ordnung und wenn sie auch Namen haben, dann müssen sie die rausgeben - so läuft das nicht.

Ich hab eine gewisse Vorstellung davon, wie ich Politik haben will: Transparenz gegenüber den Bürgern.

So, wie sie es vorhin beschrieben, bin ich ja auch von der Lärmberechnung begeistert. Ich führte ja hierzu einige Gespräche mit Fachleuten.

Wenn eben nicht an Eingaben und Parametern gedreht wird, dann ist das Berechnungsverfahren für alle nachvollziehbar und für alle objektiv.

***Ich war, wie schon gesagt, acht Jahre im Stadtrat und kann ihnen nur sagen, dass sie von mir keine Mails haben. Ich kann nur für mich sprechen:***

Das ist nicht in Ordnung, wenn Leute solche Mails schreiben, Das gehört angeprangert und veröffentlicht.

So macht sich Politik unglaublich gegenüber den Bürgern, Das können wir als Politik nicht zulassen, sonst machen wir uns ja auch unglaublich.

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Das ist überhaupt nicht in Ordnung, wenn so etwas geschieht. Auch ich möchte sie um Hinweise bitten, damit wir dem gezielt nachgehen können, um das aufzuklären.

Eingangs sagte ich bereits, dass bei der Veröffentlichung der berechneten Lärmwerte prinzipiell die Parameter und welche Größen Eingang fanden, aufgeführt werden sollen. Nur so können die Bürgerinnen und Bürger die veröffentlichten Werte nachvollziehen.

⇒ **Herr Borrmann:**

Nennen sie also Ross und Reiter - dann geht es voran.

Noch eine Publikumsfrage bitte.

• **Bürger:**

Mein Name ist Neuhaus, ich spreche für Wersten *aktiv* und möchte meine Frage von Herrn Becker beantwortet haben.

Wir wissen auch von der WHO, dass Lärm krank macht. Wir sind seit vielen Jahren dabei gegen den Lärm in Wersten vorzugehen.

Ich selber gründete 1998 eine Initiative mit den Bürgern, die am Bucker Bach wohnen. Wir versuchten, Verbesserungen herbeizuführen.

Von Verwaltung und Oberstadtdirektor erfuhren wir, dass der Landschaftsverband Rheinland Zuständigkeit besitzt. Wir sind also schon seit langer Zeit, Herr Schunk mit seiner Initiative, noch länger dabei, um für Verbesserungen zu sorgen.

Ich bin CDU-Mitglied und möchte auch über diese Schiene Verbesserungen erreichen. Bis heute haben wir noch keine Antworten erhalten, wobei wir Herrn Becker persönlich noch nicht angesprochen haben.

**Meine konkreten Fragen an Herrn Becker:**

Wann kommt die Geschwindigkeitskontrolle, der Flüsterasphalt, die Lärmschutzwand?

⇒ **Herr Becker:**

Zu der Zeitplanung habe ich schon vorhin etwas gesagt.

Ich lade sie genauso wie die FB-I am Rande eines Plenums für eine halbe Stunde oder Stunde in den Landtag ein.

Ich werde mit einer entsprechenden Fachmannschaft den Termin wahrnehmen und die Detailprobleme angucken.

Ich sagte bereits, wir wechseln den Belag sobald wie möglich aus, es kommt kein Gussasphalt.

Wir gehen mit einen verbesserten Split-Mastix-Asphalt oder einen anderen deutlich herunter, dass muss man sich vor Ort immer ganz genau anschauen.

Also, mein Angebot an sie: Wir werden, genau wie mit der Fleher Brückeninitiative, auch mit ihnen in ein detailliertes Fachgespräch eintreten und sie können sich sicher sein, dass wir dann das machen werden, was wir machen können.

⇒ **Herr Borrmann:**

Das ist toll, vielen Dank Herr Becker.

**Bevor wir zum nächsten Themenkomplex kommen, bitte ich die handelnde Politik auf die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden nachhaltig für die Kombinationsverordnung Tempolimit plus Radar einzuwirken:**



Unabhängig der unterschiedlichen Verfahren geht es darum, dass die Bewertung jeder einzelnen Erfassung unterschiedlich ist.

In der Stadt berechnet man tags von 6 - 22 Uhr, es gibt keine Einteilung für den Abend, nachts wird von 22 bis 6 Uhr berechnet, eine Bewertung wurde nicht vorgenommen.

Die NRW-Landesbehörde sieht die Tagwerte von 6 - 18 Uhr , abends von 18 - 22 Uhr und nachts von 22 - 6 Uhr vor, wobei manche Zeitfenster keine Aufschlagsberechnung erfahren.

Die hier vorgenommenen Bewertungen sollen dem menschlichen Hörempfinden angepasst worden sein.

Der VBUS vom 15.05.2006 sieht die gleichen zeitlichen Berechnungsunterteilungen vor, jedoch ohne Bewertungen.

Die Anführung einiger Details zeigt die Unterschiede der Tag/Nachtwerte, die Stadt rechnet die Ferientage raus, das Land setzt alle Kalendertage ein, etc.

**WERSTEN aktiv**

**Bewertung / Zusammenfassung**

- A) Verkehrsstärke gem. unterschiedlicher Basis Stadt – Land nicht verwendbar
- B) Verkehrsprognosen gem. weiterer anderer Basis (Rfz/16h) nicht verwendbar
- C) Verkehrszahlen von Bundesstraße (Wartlarmer Str.) von Stadt D. nicht erfasst
- Somit Summen-Lärberechnung aus A+B+C für A46 + B6 und B326 nicht möglich
- Mit D-Süd wird wechsepung ausgebaut → zusätzlicher Verkehr von Fläche 6ha Elter

**Wer sorgt für die angepasste Lärmreduzierung?**

FB-I-W-aktiv 2011 04 27

Vor diesen Hintergrund wird ein Lärmkonzept vorgestellt.

Die Verkehrsstärke kann aufgrund der unterschiedlichen Basisaufstellungen von Stadt und Land nicht genutzt werden. Die Verkehrsprognosen der Stadt werden nur für 16 Stunden pro Tag herausgegeben und sind so nicht verwendbar.

Die Verkehrszahlen der Bundesstraßen sind überhaupt nicht erfasst. Mit diesen Konzept versuchen wir in Wersten eine Lärmentlastung zu erreichen.

Im Düsseldorfer Süden wird bald ein Verkehrswegeausbau vorgenommen, so dass die Belärmung ohne Lärmschutzmaßnahmen zunimmt.

Wie lange werden wir noch mit unterschiedlichen Berechnungsverfahren an der Nase herumgeführt und wer fühlt sich von ihnen genötigt mir zu antworten?

⇒ **Herr Becker:**

***Ich fühle mich nicht genötigt, sondern antworte ihnen gerne:***

Vorhin deutete ich schon an, dass wir uns in Sachen Bundesstraßen an die Bundesvorgaben richten.

Die uns eingeräumten Interpretationsfreiräume ermöglichen in Wersten einen neuen Belag.

Ich kann jetzt wenig zu Düsseldorf sagen. Wenn das zutrifft, was sie aufgeschrieben haben, lassen sie es mich bitte noch einmal ausdrücklich bei aller Vorsicht sagen, wenn das alles stimmt, dann ist das eine Lärminderungsplanung, die als Grundlage für die nächste Stufe einer Lärmaktionsplanung dienen soll, die ich als unvollständig oder wenig ergiebig bezeichnen möchte.

Es kann nicht sein, dass die Ferien hineingerechnet werden um andere Mittelwerte zu erhalten und bestimmte Tageszeiten nicht mit Aufschlag behaftet werden. Es kann nicht sein, dass bestimmte Straße nicht ordentlich berechnet werden.

**Meine Empfehlung an sie:**

Wenn sie sich schon so viel Arbeit bereiten und tatsächlich die richtigen Fakten aufgeführt wurden, stellen sie ruhig unter der Hilfe der hier anwesenden Politiker einen Bürgerantrag im Namen derer, die sie vertreten und lassen sie sich einige Unterschriften geben.

Sagen sie, dass die Lärminderungsplanung und die spätere Lärmaktionsplanung so bearbeitet wird, dass diese Fakten ordentlich berücksichtigt werden, um zutreffende Ableitungen vornehmen zu können.

Wenn die von ihnen angesprochenen Angelegenheiten belegbar sind, würde ich diesen Weg gehen und sagen, dass die Lärminderungsplanung entsprechend der zu nennenden Faktoren zu korrigieren ist, weil diese aus unserer Sicht bisher nicht ordentlich erfasst wurden.

Diesen Weg würde ich gehen, um die Politik überparteilich zu zwingen, sich mit diesen Fragen erneut zu beschäftigen.

Ich kenne Kommunalpolitik und habe sie selbst lange genug gemacht.

Man hat immer an bestimmten Stellen einen eigenen Eindruck, da fragt man intensiv nach, weil man sich da besonders gut auskennt.

Ob etwas möglicherweise mit falschen Eingangsparametern berechnet wurde, kann ich als Stadtratpolitiker, der Politik am Feierabend macht, flächendeckend für einen Lärminderungsplan im Detail nicht kontrollieren.

Das ist tatsächlich so und soll keine Ausrede sein. Alle sind auf solche Hinweise angewiesen.

Da muss man dann auch einsteigen, weshalb meiner Meinung nach ein Bürgerantrag das geeignetste Instrument ist.

⇒ **Herr Schunk:**

Wir haben eine Eingabe zum Lärmaktionsplan bei der Stadt eingebracht, die Gremien der kleinen Lärmkommission tagen demnächst.

Der Umweltausschuss will dann die Ergebnisse in den Stadtrat einbringen.

Die Frage ist nur, auf welcher Basis kann vor diesen Hintergrund überhaupt ein vernünftiges Ergebnis eingebracht werden, dass ja auch noch mit den Landesbetrieb ausgefochten werden muss, der für seine Aussagen ebenfalls keine Basis hat..

⇒ **Herr Becker:**

Das würde ich so erst einmal bestreiten. Unsere Abstufungen sind Abstufungen, die nach den Bundesrichtlinien maximal möglich sind.

Wenn ich die Projektionen richtig sehe, ohne nun den schwarzen Peter weiterreichen zu wollen, bleibt die Stadt Düsseldorf hinter den normalen Responen für einen Lärminderungsplan zurück .

⇒ **Herr Schunk:**



**Jetzt gibt es mehrere Wortmeldungen, Frau Holtmann-Schnieder bitte:**

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Es wurden nun einige Probleme angesprochen, wie zum Beispiel die Summenlärm Berechnung, die es nicht gibt und das sie auch nicht vorgesehen ist.

Das ist ein wichtiges Thema, weil mehrere Lärmquellen, wie im konkreten Fall Wersten, zusammenkommen.

Es stimmt, dass der Lärmaktionsplan gegenwärtig in Arbeit ist. In der abgestimmten Form kenne ich ihn noch nicht. Herr Schunk sprach es schon an, dass sich die kleine Kommission Lärm, der ich auch angehöre, in nächster Zeit damit beschäftigen wird.

Wie vorhin schon angesprochen, ist dabei die Transparenz wichtig.

Es muss genau hingeschaut werden, was mit welcher Gewichtung in die Berechnungen einging und welche Schlüsse daraus gezogen werden.

Hierzu sind die Hinweise von Wersten *aktiv* sehr wichtig, um an den entscheidenden Punkten Überprüfungen vornehmen zu können, bevor dieser Lärmaktionsplan verabschiedet wird.

Im Moment bestehen viele Möglichkeiten für Verbesserungen. Ich hoffe, dass wir dann zu guten Ergebnissen kommen.

⇒ **Her Wiedon:**

Wersten ist nicht mein Wahlkreis. Wenn dort solche Diskrepanzen auftreten, fragt man nach und kann eine Bürgerversammlung organisieren.

Dazu kann dann auch die Stadtverwaltung geholt werden, das ist kein Problem.

Wenn es also hierfür soweit ist, organisiere ich das gern.

Wenn alles seriös und in einen vernünftigen Ton abläuft, ist das alles möglich. So kann man dann auch als Stadtverwaltung Bürgernähe zeigen.

Wir haben in Düsseldorf einen neuen Verkehrsdezernenten.

Der kommt aus Wersten und hat auch schon einmal erfolgreich gegen die Stadt Düsseldorf geklagt.

Von daher haben wir da einen in der obersten Spitze der Stadtverwaltung, der aus diesen Bereich kommt.

Auch das Umweltamt mit Doktor Görtz ist ausgesprochen kompetent und immer bereit, Auskünfte zu geben.

Wir können kurzfristig zueinander kommen, um diese Diskrepanzen zu analysieren und dann erörtern, wie wir uns verhalten werden.

⇒ **Herr Schunk:**

Ja Herr Wiedon, das nehme ich ihnen ab.

Wir hatten es versucht, die Dinge einschließlich beim Umweltamt umfassend abzufragen.

**Das Ergebnis lasse ich im Moment mal offen, nur so viel:**

Wir erhielten von den gleichen Leuten zum gleichen Thema die unterschiedlichsten Auskünfte.

Frau Beuermann, sie können gerne etwas sagen, wenn sie sich bitte kurz fassen, da noch ein Thema drängt.

⇒ **Frau Beuermann:**

Zuerst finde ich es sehr schade, dass wir bei einem so wichtigen Thema, das die Menschen hautnah betrifft, so durchhetzen müssen.

Ich möchte jedoch nochmals erwähnen, dass Herr Becker bereits auf den Bürgerantrag hinwies.

Dazu muss man jedoch wissen, wie oft der Ausschuss für Bürgereingaben tagt.

Dann kann der Bürgerantrag erst zum Tragen kommen.

Das andere ist, die Kollegin sprach vorhin von Transparenz, ob sie sich schon unter Berufung des IFG-NRW - ich möchte ihnen keine Vorschriften machen - warum diese Parameter zugrunde gelegt wurden, oder auf welcher gesetzlichen Grundlage?

Das scheint mir und wohl allen hier auf dem Podium gar nicht schlüssig zu sein.

⇒ **Herr Schunk:**

Das ist uns auch nicht schlüssig.

Vielleicht können wir später nochmals darauf zurückkommen.

**Gültigkeit / Widersprüche von Lärmgrenzwerten der Planfeststellung**

- Fallbeispiel: A16 Planfeststellung 1982
  - 1.3 Lärmschutz lt. Vorläufiger RLS-81 \* durchgeführt
  - 4.1 Vorbelastung darf nicht mehr als +3 dB (A) überschritten werden
  - 4.1.1 in Wohngebieten 55/45 dB (A) TN
  - 4.1.1 Selbst wenn 4.1 nicht überschritten, darf Grenze von 75/65 dB(A) nicht überschritten werden (max. zumutbare Belastung)
  - 4.1.3 max. Innenpegel 45/35 dB (A)
  - 4.1.8 Bestandsaufnahme und Berechnung nach 65/65 dB (A) TN gemäß Ent. MinWNV vom 20.11.1970
  - \* Die vorläufige Richtlinie RLS-81 wurde wegen grundsätzlicher Fortschritte der Rechenverfahren zurückgezogen. Rechenvergleiche mit dem Nachfolger RLS90 liegen um mehrere dB(A) auseinander, überwiegend wegen der Werte der RLS-90 höher

\* Quelle: Tübingen-Klinik für Jochen Grosse-Lagemann, Dr. Wilfried Gieseler, 2004, www.groesse.de

FD-NRW-aktive 2011 04 27 6

Auch wenn wir heute das Thema Lärm vordergründig besprechen lässt es sich nicht vermeiden, Beispiele aus der Praxis aufzuzeichnen.

In der Planfeststellung unter Punkt eins von 1982 sind die Lärmschutzberechnungen angeführt, die seinerzeit nach der RLS 81 durchgeführt wurden.

Zum Punkt 4.1 darf die Vorbelastung nicht über plus 4 dB (A) überschritten werden.

Für die Wohngebiete gibt es die Grenzwerte von 55/45 dB (A) tags/nachts.

Dann kommt eine maximale Begrenzung von 75/65 dB (A) tags/ nachts, wenn eines nicht geht, gibt es einen Grenzwert als zumutbare Belastung.

Unter 4.1.3. wird der maximale Innenpegel definiert.

Das heißt, dass es im Haus einen Lärmschutz gibt, außerhalb des Hauses gibt es keinen gesetzlichen Lärmschutz.

Nach einer Garten- oder Balkonnutzung wird unter Lärmschutz Gesichtspunkten also gar nicht gefragt.

### **Jetzt kommen wir zum dicksten Hund:**

Nachdem hier nun 5 verschiedene Grenzwerte vorgegeben sind, darf nach den Erlass vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr von 1978 die gesamte Lärmschutzberechnung mit den Werten von 65/55 dB(A) tags/nachts durchgeführt werden.

Was in der Präambel steht, bleibt nur vier Seiten weiter außen vor. Jeder bedient sich also mit der Vorschrift, die ihm am besten passt.

**Gültigkeit / Widersprüche von  
Lärmgrenzwerten der Planfeststellung  
Fallbeispiel**

Portbelegung

- Lärmpegel führte wiederholt zu Anwohnerbeschwerden deshalb:
- Vergabe von Gutachten durch die Stadt an Institut für Lärmschutz:
  - Bestimmung der erforderlichen Absorbierfläche in der Tunnelbrücke am W-Kreuz 22.08.1987
  - Messungen am Zufahrtstunnel zur A46 W-Kreuz - Oberstrasse Juli 1988
  - Lärmbeurteilung in Wersten (29 Tage, 3 Messungen) 12.01.1988
  - Geräuschbestandsaufnahme - nach Inbetriebnahme Febr. 1989
  - Vergleich der jetzigen Situation - zu - Planfeststellung
    - Auf Basis 67700 Kfz mit 11% LKW Anteil und Berechn. nach RLS-1981
- Ergebniszusammenfassung der Gutachten von 1987-1989:
  - Schallpegel Anhebung im Bereich der Tunnelportale um 5-7 dB (A)
  - Nachbesserung im Bereich Portale, Trogwänden und Tunnelportale erforderlich
- A46 heute ca. 100.000 Kfz und B8/B326 ca. 50.000 Kfz täglich
- Reaktionen Stadt / Land (Straßen NRW)
  - Kompetenzstreitigkeiten seit 1987

FB-III-W-aktlv 2011 04 27 7

Nach Inbetriebnahme der Autobahn und der B8 gab es Anwohnerproteste. Darauf hin sah sich die Stadt genötigt sechs Gutachten zu erstellen, auf die ich jetzt nicht näher eingehen werde. Die Ergebnisse aller Gutachten von 1987 bis 1989 besagen, dass es in Wersten zu laut ist.

Zu diesen Zeitpunkt wurden auf der A46 60.000 Fahrzeuge gezählt, während dessen es heute 100.000 sind und auf der A46, B8, und B326 heute 50.000 Fahrzeuge sind.

Passiert ist bis heute jedoch nichts.

Hier kann man den Anwohnern nun wirklich nicht unterstellen, dass sie mit ihrer Sicht der Dinge parteiergreifend ihre Belange vertreten.

Die Stadt sagt, grundsätzlich nichts mit der Autobahn zu tun zu haben, sondern Straßen NRW.

Straßen NRW wiederum hat nicht mit städtischen Straßen zu tun. Dieser Kompetenzstreit geht seit 1987 ausschließlich zu Lasten der Anwohner.

Inzwischen habe ich ein neues Sofa, weil das vorherige in den zurückliegenden Jahren von Oberbürgermeister und Landesverkehrsminister durchgesessen wurde - sonst passierte jedoch nichts, keine Reaktion im Sinne von Abhilfe.

Diese Folie führt uns zur Kernaussage.

Die Lärmberechnung für Wersten von 1981 wurde wegen grundlegender Fehler zurückgezogen und von der Nachfolgeregelung der RLS 90 ersetzt.

**Vergleicht man die Berechnungsverfahren von 81 mit 90, liegen die RLS 90-Werte überwiegend höher:**

Das heißt, dass schon die damaligen Lärmschutzaussagen grundsätzlich falsch waren. Die Quelle zum Nachlesen ist bekannt. Mehrere Gerichtsurteile, die in der BRD auf dieser Basis ergingen, sind entsprechend angefochten worden.

Vor den Hintergrund, dass die Basisaussagen zur Berechnung nicht stimmen und die zuvor dargestellten unterschiedlichen Verfahren nicht zusammen passen und so nicht übereinander gelegt werden können möchte ich gerne wissen, wie man sich Lärmschutz in Wersten, von Stoffeln bis Holthausen, zukünftig vorstellt, bzw. welche Maßnahmen wir ergreifen müssen, um ihnen das Leben zu erleichtern.

⇒ **Herr Becker:**

Ich hörte, dass sie beim Landesbetrieb mit den Leiter, Herrn Pudenz, ein Gespräch hatten. Ich empfehle ihnen parallel dazu, die Gutachten in Kurzform uns ins Ministerium zu schicken. Wir werden uns dann um die Frage der falschen Berechnungsverfahren kümmern. Näheres kann ich ihnen erst dann sagen, wenn wir richtig eingestiegen sind. Das braucht seine Zeit und ist nicht nach zwei Wochen erledigt. Ich werde mich auch beim Landesbetriebsleiter nach den Gesprächsverlauf erkundigen. Mehr kann ich jetzt nicht sagen. Erst muss ich mich Stück für Stück, wie auch in den anderen Fall reinarbeiten, was ich gründlich machen werde. Erst dann können wir schauen, was wir für sie an Verbesserungen, vielleicht auch nicht im den von ihnen gewünschten Umfang, gegen den Lärm machen können. Das ist zugesagt, dass werde ich mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Angriff nehmen.

⇒ **Herr Schunk:**

Vielen Dank Herr Becker.

⇒ **Herr Wiedon:**

Man muss auch mal zugeben können, dass die Anforderungen einiger Fragen es nicht gestatten, vernünftige Antworten geben zu können.

Wie schon gesagt, bin ich kein Fachpolitiker für Verkehr und es ist auch nicht mein Wahlkreis.

Was ich ihnen, wie Herr Becker für die Landesseite, für die kommunale Seite zusagen kann ist, dass ich das Thema anschieben werde.

Wenn ich ihnen was zusage, können sie sich auch darauf verlassen, dass das auch eingehalten wird.

Wir versuchen das, was sie uns auch an Powerpointunterlagen mitgegeben haben, seriös aufzuarbeiten, um ihnen eine vernünftige Antwort geben zu können.

⇒ **Herr Schunk:**

Dafür habe ich volles Verständnis, Herr Wiedon. Wir sind Laien und wenn wir uns in so etwas reinarbeiten müssen um rauszufinden, warum das und das . . . , das wir dann nicht mehr miteinander reden können, zeigt, dass etwas im System falsch ist.

⇒ **Herr Zimmermann:**

Das kann ich in der Tat nur bestätigen. Mir kommt das langsam wie eine Posse vor.

Die FB-I gibt es seit 2004, die Werstener Homepage seit rund 6 Monaten, die Anwohnerbemühungen in Wersten schon seit 1976. Ohne Bürgerinitiativen würde dort

rein gar nichts gesehen. Das sage ich mal so einfach, obwohl wir am Podium alle Politiker sind.

Ich bin ein starker Vertreter der These, dass man vor allen Dingen selbst tätig sein muss, es bewegt sich sonst nichts.

Wenn Betroffene nicht über Organisationen oder Initiativen tätig werden, passiert normalerweise gar nichts.

Das Politik, Experten und Verwaltung mit unterschiedlichen Verfahren und Vorschriften arbeiten zeigt, dass man auf allen Ebenen tätig werden muss, weil es diese Unterschiede nicht geben dürfte.

Ich werde in der nächsten oder übernächsten Woche mit unserer Stadtratsfraktion sprechen.

Ich weiß nicht, was in dieser Richtung gelaufen ist - mir ist lediglich bekannt, das Herr Borrmann zum Brückenthema Kontakt zu unserer Ratsfraktion hatte.

Wir reden dann auch über die fünf Gutachten, die eine Menge Geld gekostet haben dürften und es nun sich so verhält, dass es mit vollen Händen zum Fenster rausgeworfen wurde.

Mir kommt mittlerweile der Gedanke, ob nicht mal ein runder Tisch notwendig wäre, an dem sich alle Beteiligten setzen müssten, die Bürgerinitiativen, Politik und Verwaltung, Straßen NRW.

⇒ **Herr Schunk:**

Wir forderten und wünschten uns eine Ombudsperson. Wenn uns jemand aus ihren Kreisen eine Person nennen könnte, die den Anforderungen gerecht wird, wären wir ihnen sehr dankbar dafür .

Ein runder Tisch ist sicherlich gut, doch wir wollen nicht mehr weiter diskutieren.

***Wir brauchen Ergebnisse und klare Fakten:***

Wer macht wann und was.

Wenn doch schon die Gutachten zu Zeiten der Hälfte an Fahrzeugaufkommen ergaben, dass es zu laut ist, braucht man jetzt mit der doppelten Verkehrsmenge nicht mehr diskutieren. Es geht nun darum, wer für was zuständig ist.

⇒ **Herr Zimmermann:**

Das sollte auch geklärt werden. Ich meinte keinen Diskussionstisch, sondern einen Tisch, der diese Fragen zu Ergebnissen führt.

⇒ **Herr Schunk:**

Ich sehe, dass Herr Becker nun das Podium verlassen muss. Wir lassen sie ungern gehen.

⇒ **Herr Becker:**

Da ich um 18.00 Uhr im Süden des Landes einen Termin habe, muss ich mich jetzt von ihnen verabschieden.

Unter großen Beifall verlässt Herr Staatssekretär Becker die Veranstaltung.

⇒ **Herr Schunk:**

Frau Holtmann-Schnieder, ich möchte sie nun um ihre Stellungnahme bitten.

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

Es ist in der Tat ein großes Problem, dass sich aus der Nutzung der vielen Grenzwerte ergibt.

Aus Gründen des Gesundheitsschutz für die Bevölkerung bin ich sehr dafür, dass der niedrigste Grenzwert angewendet wird. Mit den hohen Grenzwerten wird der Anspruch auf Gesundheitsschutz nicht erreicht.

Seit vielen Jahren erkennt die Düsseldorfer Verwaltung dieses Problem zwar an und bezeichnet das A46-Teilstück in Wersten im Masterplan Lärm oder in der Auflistung der lautesten Autobahnen als vordringliches Projekt, dass jedoch seit Jahren mit Straßen NRW hin und her geschoben wird.

Dabei geht es immer um die Frage, wer zu bezahlen hat. Hier bin ich der Meinung, dass die Stadt Düsseldorf ihrer Verantwortung konsequenter nachkommen muss. Sie muss sich mehr einsetzen, wozu auch die Klärung der Zuständigkeitsfrage zählt, Ergebnisse liegen hierzu bis heute nicht vor.

⇒ **Herr Engstfeld:**

Ich war nicht so lange still, weil ich nichts zu sagen hätte, manche Sachen kann man öffentlich sagen und andere halt nicht.

Es gibt jedenfalls zwischen Stadt und Straßen NRW Gespräche. Ich bin Wersten Aktiv für die vehemente Thematisierung und Unterschriftenaktion sehr dankbar. Es wurde sehr klar, an welcher Stelle es hakt. Auch die Forderungen wurden deutlich.

Jetzt geht es für die Stadt und Straßen NRW darum, einen fruchtbaren Gesprächsfaden zu entwickeln.

Der erste Aufschlag im Dialogprozess erfolgte bereits und signalisierte, dass alle Beteiligten einer Meinung sind, so dass ich zuversichtlich hoffe, dass wir das relativ schnell auflösen können. Gegenwärtig hakt es noch an den Finanzen.

Jetzt kommunizieren diese Seiten miteinander.

In einen halben Jahr können wir das gern noch einmal aufrufen, möglicherweise dann auch mit einen runden Tisch.

***Frau Beuermann an Herrn Schunk gewandt:***

Sie sagten, es wäre ihnen eine Ombudsperson verwehrt worden, zu benennen oder zu bekommen?

⇒ **Herr Schunk:**

Sie wurde uns nicht verwehrt. Bei der Lärmschutzkonzepteingabe äußerten wir den Wunsch nach einer Ombudsperson, eine Antwort gibt es jedoch nicht.

⇒ **Frau Beuermann:**

Dann ist das noch in der Schwebe. Wenn ich auf die Äußerungen von Stefan Engstfeld zurückgreife, könnte gegebenenfalls eine Ombudsperson bestellt werden.

⇒ **Herr Schunk:**

Das ist unser Wunsch, wir können ja niemanden etwas befehlen. Hierbei kommt es für uns jedenfalls darauf an, dass die Ombudsperson in der Lage ist, diese etwas komplexere Materie auch umzusetzen.

⇒ **Herr Engstfeld:**

Die Stadt, dass ist nun mal das normale Verfahren, hat Vorschläge gemacht.

Jetzt wird geguckt, was umgesetzt werden kann und was nicht, genau an dieser Stelle befinden wir uns zur Zeit.

⇒ **Frau Beuermann:**

Es geht doch um die Länge. Das Ganze läuft nun schon seit 1987 - wie lange sollen die Menschen denn dort noch warten - und nicht böse sein, ich möchte hier niemanden zu nahe treten, ich würde mich an ihrer Stelle langsam verarscht fühlen.

• **Bürger:**

Ich wohne an der Grenze zu Wersten am Speyer Weg. Das ist fast eine Parallelstraße zur Harfstraße. Dazwischen ist die Deutsche Bahn.

**Seit eineinhalb Monaten geht es wieder los:**

Die Bahnen stehen da einfach und haben die Motoren tags und nachts laufen.

***Das sind genau 85 dB(A) in unseren Garten, darauf haben wir die Deutsche Bahn angesprochen:***

Erst war es zu kalt, jetzt ist es zu warm und übrigens hören wir nichts.

Wir stehen am Anfang und wollen nicht den langen Weg gehen, wie sie eben so schön sagten, um verarscht zu werden. Das hat die Deutsche Bahn schon prima geschafft.

Ich suche jetzt den ganz ganz kurzen Weg wo man der Deutschen Bahn sagen kann: Leute, schaltet euere Maschinen ab.

⇒ **Herr Engstfeld:**

Wenn ich das kurz sagen kann, der Kollege Wiedon und ich engagieren uns gemeinsam zum Thema Bilker Bahnhof:

Es gibt einen Konzernbeauftragten der Deutschen Bahn, Herr Latsch, der zu einer regelmäßigen Sprechstunde in den Landtag kommt.

Ich bitte sie das mit uns gleich näher auszutauschen, Kollege Wiedon und ich nehmen das Thema mit zur nächsten Sprechstunde.

Auch die Kollegin Beuermann ist hierzu gerne eingeladen.

Das ist der kürzeste Weg den ich kenne, wenn wir dem Konzernbevollmächtigten die Dinge vortragen und um Abhilfe bitten.

⇒ **Herr Wiedon:**

Ich möchte auch noch mal sagen, dass sie daran erkennen können, dass wir, wenn ich uns beide mal nehme, auch wenn wir aus unterschiedlichen Lagern kommen - er ist Regierung und ich bin Opposition - es wirklich auch gemeinsam versuchen themenorientiert, zum Wohle der Betroffenen Abhilfe zu schaffen.

Wir sind ja in Sachen Bilker Bahnhof dabei und gehen, ich glaube als einzige, immer im Doppelpack hin.

Herr Latsch wundert sich, dass da immer ein Schwarzer und ein Grüner gemeinsam kommt.

Sie sehen, Lösungen kann man auch über die Parteigrenzen hinaus herbeiführen.

**Frau Beuermann an den Bürger gewandt:**

Es wäre doch viel besser, wenn sie selber mit Herrn Latsch sprechen könnten....  
Es ist doch schwachsinnig, dass es immer nur über uns abläuft. Wir können das flankieren. Wichtiger wäre es doch, dass sich Herr Latsch vor Ort ein Bild macht, wie es an dieser Stelle aussieht und vor allen Dingen auch anhört.

Es ist schon richtig, dass wir das machen. Wichtig ist für mich dabei, auch die Betroffenen mitzunehmen.

- **Ein Bürger/Mitglied von Wersten aktiv:**

Ich möchte alle Podiumsteilnehmer ansprechen: Schönen Dank im Namen von Wersten Aktiv, dass sie sich so vehement auch für unser Anliegen einsetzen.

Allerdings, ich komme auf den Vorschlag von Herrn Zimmermann zurück, halte ich den Runden Tisch nicht für so wesentlich.

Wesentlich für mich ist, dass sich die beteiligten Verantwortlichen der Stadt Düsseldorf und die des Landesbetriebes zusammensetzen - **warum sage ich das:**

Wir sprachen kürzlich mit dem Landesbetrieb und führten sehr intensive Gespräche mit dem Umweltamt und Verkehrsausschuss - und was schallte uns entgegen - schade, dass Herr Becker schon weg ist.

Es schallte uns von Herrn Minten, leitender Beamter von Strassen NRW entgegen, dass der Landesbetrieb nur für die A46 zuständig ist. Das Drumherum interessiert uns nicht.

Das führt dazu, dass man Verkehrszählungen und Lärmberechnungen durchführt, jedoch ausschließlich nur für die A46, wobei ich jetzt nicht die Verfahrensfehler anspreche, sondern das Ausbleiben der Gesamtbelärmungserfassung - so kommt das Ergebnis zustande.

Herr Minten versicherte uns anhand der Ergebnisse genau ermitteln zu können, wie hoch die Lärmemissionen an jeder einzelnen Wohnung auftreten - **das ist doch ein Witz:**

Er umgeht die Beurteilung der Gesamtbelärmung und spricht lediglich von der Autobahn.

Spricht man mit Düsseldorf erfährt man insgeheim, wir als Ingenieure verstehen dass, würden wir an ihren Standort wohnen, würden wir wie sie protestieren.

Wir sind jedoch gezwungen, hier nur bestimmte Stellungnahmen abzugeben.  
Wir hatten dabei noch nicht von Berechnungsfehlern oder Basisdateneingabefehlern, etc. gesprochen - diese waren für uns auch gar nicht so wichtig.

Wichtiger ist, dass uns Straßen NRW sagte, wir stehen dazu, dass da etwas geschehen muss, wir planen etwas.

Herr Becker führte aus, was und in welcher Abfolge geschehen soll, was ich, auch mit Blick auf die Maßnahmenreihenfolge, unterstütze.

**Die Stadt Düsseldorf, jetzt wende ich mich an Frau Holtmann- Schnieder, hält sich fein raus:**

Egal wen sie fragen, bekommen sie die Antwort, die sie ja selbst hörten, als Herr Wichert einen Vortrag mit projizierten Diagrammen aus den Hut zauberte, dass es sich lediglich um Belange handelt, die die A46 anbetreffen .

Düsseldorf hat damit gar nichts zu tun und die Werstener Straße spielt dabei keine Rolle.



Jeder, der ein wenig von Lärm und Lärmausbreitung versteht weiß, dass die direkte Sichtweite von der Lärmquelle zu einem Wohnhaus dem Lärmzufuhrweg entspricht.

Genau das trifft bei uns zu: Sie wissen aus Gründen der Eigennutzung der Werstener Straße, dass sie die Wohnhäuser sehen können, was ja auch der Lärmausbreitungsplan ausweist.

Für diesen Bereich ist auch die Lärmausbreitung oberhalb der niedrigen Lärmschutzwälle im Lärmausbreitungsplan aufgeführt.

Für wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen ist es aus meiner Sicht wichtig, dass für die Gesamtsituation am Trog, wo 12 Fahrbahnen parallel verlaufen und täglich von insgesamt 150.000 Fahrzeugen genutzt werden, von den 2 Gleiskörpern der Straßenbahnen mal ganz abgesehen, eine konzertierte Aktion von der Stadt und vom Landesbetrieb stattfinden muss.

Die ständige Hin- und Herschieberei muss nun endlich ein Ende haben.

Sie sprachen es an: Letzt endlich geht es auch immer um das Geld. Doch nach all den Jahren sollte dieses Killerargument nicht mehr angeführt werden.

***Was ich ihnen jetzt sagen möchte, sollte Stadtverwaltung und Landesbetrieb gleichermaßen Anlass zum Nachdenken geben:***

Ich gebe Herrn Schunk Recht: Hätte man das Geld, das für Gutachten, Verkehrszählungen, Berechnungen, usw. aufgewendet wurde für Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt, könnten wir heute hier auf ein Bierchen zusammensitzen - schönen Dank.

⇒ **Herr Zimmermann:**

Ich hab das vorhin ja Runder Tisch genannt. Streichen sie mal das Wort rund.

***Darum ging es mir genau:***

Sie sprachen mit Straßen NRW, der Stadt, dem Land, usw.  
Mein Runder Tisch sieht alle Beteiligten zusammensitzen, damit sich beispielsweise keiner mit "da hab ich nichts mit zu tun" mehr rausreden kann.

Es muss endlich mal Tachelis gesprochen werden.

⇒ **Herr Schunk:**

Ich würde es eigentlich von meiner Stadt erwarten, dass sie die Interessen der Bürger in der Form wahrnimmt, indem Straßen NRW nicht nur anlässlich von Hintergrundgesprächen angesprochen wird.

Nach außen heißt es dann immer, wir sind im Gespräch, doch die Fragen nach Ergebnissen bleiben unbeantwortet.

⇒ **Frau Holtmann-Schnieder:**

***Was vorhin angesprochen wurde, entspricht auch meiner Beobachtung:***

Das Thema wurde jahrelang zwischen den Beteiligten hin und her geschoben, ohne das dabei etwas herauskam.

***Zum aktuellen Stand möchte ich das bestätigen, was Herr Engstfeld vorhin sagte:***

Es wurden zwischen der Stadt und Straßen NRW neue Gespräche aufgenommen, wobei auch neue Personen beteiligt sind. Ich bin für den Moment ganz zuversichtlich, dass wir da dieses Mal weiterkommen werden.

Für meine Fraktion kann ich sagen, dass wir dran sind und bei den verantwortlichen Ämtern nach den Stand der Dinge immer wieder nachfragen.

Es passiert was und deshalb bin ich im Sinne der Betroffenen zur Zeit zuversichtlich.

Der andere Punkt ist, dass wir in Wersten die A46, Werstener Straße und alles was drum rum ist, mit Blick auf die Zuständigkeiten sortieren müssen.

Es muss für alle betroffenen Bereiche an allen Lärmquellen gute Lösungen geben.

Gegenwärtig arbeiten die Stadt und Landesbetrieb an den Punkt A46, bei den anderen Straßen, wofür die Stadt zuständig ist, machen wir mit Nachfragen Druck, damit endlich Lösungen erarbeitet werden.

Dafür setzt sich die SPD-Fraktion auch ein.

⇒ **Herr Schunk:**

Danke Frau Holtmann-Schnieder.

Wir haben in unserer Eingabe zum Lärmschutzplan 7 Vorschläge gemacht, die sowohl die Autobahn betreffen, als auch die angrenzenden Hochstraßen.

Die Zuständigkeiten, Stadt und Landesbetrieb, wurden dabei im Text genannt.

Die Partner können sich durchaus ihre Bereiche raussuchen und tätig werden.

***Gerne hätten wir einen Ansprechpartner, der für uns Zuständigkeit besitzt, denn bisher sagten die Beigeordneten immer nur:***

Wir sind nicht zuständig.

Für die betroffenen Bürger ist das eine sehr unbefriedigende Situation.

⇒ **Herr Wiedon:**

Ich sagte ihnen vorhin zu, dass wir versuchen werden das hinzubekommen. Für den Redebedarf braucht es Ansprechpartner und die konzertierte Aktion.

Ich glaube, dass die A46 die Haupt Lärmquelle ist, wozu die anderen Straßen hinzukommen.

Aus der fachlichen Sicht macht es vermutlich keinen Sinn, wenn die Stadt Düsseldorf beginnen würde, weil ihre Maßnahmen nicht der Hauptquelle gelten.

Sie müssen mit der Hauptquelle, also der A46 beginnen. Dann können sie mit den anderen Lärmquellen, zum Beispiel mit Flüsterasphalt, Schallschutz, wie das Schienengras auf der Merowinger Straße, weitermachen. Ich bin mir sehr sicher, dass die anderen Maßnahmen kommen, wenn die Schritte an der A46, also an der Hauptquelle, vorgenommen werden.

Wie gesagt, da bin ich mir ganz sicher und was den Redebedarf betrifft, versuchen wir für sie eine Lösung zu finden.

• **Bürger/Mitglied von Wersten Aktiv:**

Es gibt kostenneutrale Vorschläge, die auch in Düsseldorf schnellstens umgesetzt werden können.

Müssen denn, so meine Frage, auf städtischen Straßen 80 km/h erlaubt sein?

⇒ **Herr Schunk:**

Die Diskussion lässt sich beliebig fortsetzen, die Thematik ist offen mit Fallstricken gespickt, die noch einer Klärung bedürfen.

Ich darf allen Podiumsteilnehmern für die offene Diskussion herzlich danken und auch für ihre Bereitschaft, sich für den A4 6 Teilbereich Werstener Trog, ähnlich wie bei der Fleher Brücke, was wohl jetzt schon als erfolgreich bezeichnet werden darf, einsetzen werden.

- Herzlichen Dank für ihre Teilnahme und einen guten Heimweg -

Hier endet die gemeinsame Podiumsveranstaltung von Wersten *aktiv* und FB-I anlässlich des "**Tag gegen den Lärm**" am 27.04. 2011 in der Theaterkneipe "Haus der Freude" im Düsseldorfer Volksgarten.

Die Protokollierung wurde von Jürgen Borrmann in der Zeit vom 30.04. bis einschl. 11.05.2011 vorgenommen, die Formatierung und Dokumente- Fotoeinfügearbeiten von Ruth Feuser Borrmann, Fotos: E. Schunk – Wersten *aktiv* , R. Feuser Borrmann – FB-I  
- [www.wersten-aktiv.de](http://www.wersten-aktiv.de) - [www.fb-i-web.de](http://www.fb-i-web.de)