

Trier, den 22.06.2020

Dr. Johannes Verbeek
Avelsbacher Straße 31
54295 Trier
Tel.: 0651-9916791
VeHaVerbeek@t-online.de

An das
Baudezernat der Stadt Trier
z.Hd. Dezernent Herrn Ludwig
sowie an das
Straßenverkehrsamt der Stadt Trier
z.Hd. Herrn van Bellen
Augustinerplatz
45290 Trier

Betr.: Fragen zu Daten von Verkehrserhebungen in der Avelsbacher Straße (Trier-Kürenz)

Sehr geehrte Damen und Herren,

leider finde ich auf der Homepage der Stadt Trier keine Daten, die über die aktuelle Verkehrssituation in der Avelsbacher Straße (Teilstück: unterhalb der Domänenstraße bis zur Bahnunterführung: Hausnummer 31) Auskunft gäben. – Abgesehen davon hat die Stadt Schweich und die Landeshauptstadt Mainz mittlerweile Beschlüsse gefasst, die auch auf „Hauptdurchfahrtsstraßen“ Tempo 30 zur Verkehrsberuhigung der Innenstädte einführen (vgl. TV 25.05.20) . Selbst in der Eifel sollen „Sonntagsfahrverbote“ für Motorradfahrer wegen überhöhter Lärmbelastigungen eingeführt werden, was die Landesregierung unterstützt (vgl. TV 16.06.20). Seit mehr als 20 Jahren tut sich diesbezüglich aber nichts in der Avelsbacher Straße – trotz zahlreicher Anfragen und Anträge der Bürger/innen. – Das ist doch wohl erstaunlich, nicht wahr?

Deshalb wende ich mich unmittelbar an Sie, mit der Bitte, mir die folgenden Fragen kurz zu beantworten. – Vielen Dank!

Fragenkatalog 1-16:

1. Aus welchem Jahr stammt die letzte, relevante Verkehrszählung für diesen Bereich in der Avelsbacher Straße?
2. Wie viele Fahrzeuge befahren die Avelsbacher Straße (in dem oben angegebenen Streckenbereich) täglich?
3. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung aufgeteilt in PKW und LKW sowie LKW über 7,5 t?
4. Seit 2004 wird der Petrisberg oberhalb der Wohnbebauung von Altkürenz ausgebaut. Zu diesem Baugebiet kamen im Laufe von 20 Jahren noch eine weitere Reihe ausgewiesener Baugebiete auf dem Tarforster Hochplateau bis hin zum Stadtteil Filsch, die mittlerweile fertiggestellt sind.

(Seite 2)

Meine Frage:

Wie viele Wohneinheiten wurden bei diesen ganzen Bebauungen geschaffen? Beziehungsweise, wie viele Menschen bewohnen die Neubaugebiete jetzt? Mit wie vielen Fahrzeugen rechnet die Stadt, die von den Anwohnern der Neubaugebiete gefahren werden?

5. Inwiefern hat sich die Verkehrsbelastung in der Avelsbacher Straße seit Beginn des Ausbaus im Jahre 2004 bis heute 2020 gesteigert? (Anzahl der Autos, etc. oder Differenz zu 2004)

6. Wie viele Parkplätze stehen dem laufenden Verkehr (Besucherparkplätze) auf dem Petrisberg zur Verfügung?

7. Auf dem Petrisberg sind zahlreiche Firmen und Unternehmen angesiedelt.

Wie hoch ist die tägliche Pendlerfrequenz durch das Anfahren der Parkplätze auf dem Petrisberg (Besucher und Personal) von der Talstadt hin zur den Höhenstadtteilen?

9. Welche Werte hat die Dezibel-Lärmbelastung im Abschnitt der Avelsbacher Straße derzeit (Tag/Nacht-Höchstwerte) bzw. wann wurden diese Werte zuletzt erhoben?

Zudem: Sind dies gemessene oder hochgerechnete Werte?

10. Welche „Feinstaubbelastung“ ergibt sich aus der Verkehrsbelastung in dem oben genannten Abschnitt für die Avelsbacher Straße 31? Wurde dieser Wert gemessen oder errechnet?

11. Geben Sie bitte eine Auflistung der weiteren und tatsächlich gemessenen Daten für die relevanten „Abgasbelastungen“ dieses Teilabschnitts in der Avelsbacher Straße an. (Daten wie sie an den offiziellen Messstellen der Stadt (Kaiserstraße) ebenfalls erhoben werden, um konkret sehen zu können, ob relevante Grenzwerte hier überschritten werden, während sie in der Kaiserstraße noch unauffällig sind.)

12. Die Verkehrserschließung des Baugebietes „Walzwerk“ in Altkürenz sieht laut Planungsentwürfen der Stadt verschiedene zusätzliche Verkehrsaufkommen in Teilen der Avelsbacher Straße vor, damit andere Straßen (wie z.B. die Domänenstraße) entlastet werden können. (Teilweise wurden Werte von bis zu 700 zusätzlichen Fahrzeugen – je nach Variante – in den Plänen ausgewiesen!) –

Meine Frage diesbezüglich lautet:

Welche Höhe wird die zusätzliche Verkehrsbelastung für die Avelsbacher Straße 31 annehmen gemessen an der (tatsächlich) von der Stadt Trier durchgeführten Umsetzungsvariante der Verkehrserschließung des Neubaugebietes „Walzwerk“?

13. Der TV berichtete in seiner Ausgabe vom 25.05.20, dass die Stadt Schweich die Landstraße 141, die quer durch Schweich führt, auf Tempo 30 reduzieren wolle. Als wird eine „gesundheitsgefährdende“ (TV, ebd.) Lärm- und Verkehrsbelastung angegeben. Die gleiche Feststellung, nämlich „gesundheitsgefährdend“, hat das Oberverwaltungsgericht in Koblenz schon im Jahre 2004 offiziell und definitiv für die Avelsbacher Straße (L 144) ausgesprochen (vgl. Urteil OVG-Koblenz 2004). –

Dagegen behauptet die Verwaltung der Stadt Trier, es können und dürfe keine Temporeduzierungen auf „Landstraßen“ geben. Dies träfe auch für die Avelsbacher Straße in Trier-Kürenz zu, die ebenfalls als „Landstraße“ (L 144) ausgewiesen sei und darum unter das Temporeduzierungsverbot des Landes falle. Sie sei als sog. „Verkehrs-Hauptstraße“ definiert. Der Amtsleiter der Straßenverkehrsbehörde in

(Seite 3)

Trier, Herr Wolfgang van Bellen, schreibt hierzu:

„Leider kann die Straßenverkehrsbehörde, die im Sinne des Gesetzgebers Auftragsangelegenheiten ausführt, keine Temporeduzierung auf 30 km/h anordnen. [...]

Bereits mehrere Gerichte haben sich mit solchen Klagen befasst, die von Anliegern reiner Wohngebiete eingereicht wurden, weil durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptstraßen ihre Wohnstraße stärker belastet wurde, was sie damit in ihren Rechten auf Ruhe und wenig Durchgangsverkehr beeinträchtigte. Die Geschwindigkeitsreduzierungen der Hauptverkehrsstraße wurde als rechtswidrig bzw. als unverhältnismäßig erklärt, weil andere lärmindernde Maßnahmen vorrangig anzuwenden sind, dabei wird auf aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen abgestellt“ (Brief vom 26.03.20)

Diese Argumentation ist bezeichnend für die Haltung der Stadt Trier. Denn zum einen wird gesagt, „man“ selbst, d.h. hier das entsprechende „Straßenverkehrsamt“ sei nicht zuständig, und deshalb könne „man“ auch nichts tun. – Dass aber die Bürgeranliegen innerhalb der Stadtverwaltung an die „richtige Stelle“ (!) weitergereicht würden, fehlt in diesem Schreiben. Und das passiert auch nicht, denn keine weitere Stelle „fühlte“ sich verantwortlich, tätig zu werden! Mit dem Antwortschreiben ist der Umstand für die Verwaltung der Stadt Trier erledigt. Auch die Fraktionen im Stadtrat wurden nicht tätig!

Das zweite Argument ist allerdings noch bezeichnender, denn es zeigt eine Problematik, die von der Stadtverwaltung in Trier gar nicht mehr wahrgenommen wird bzw. stillschweigend unter den Tisch gekehrt wird. Denn, wenn – wie Herr van Bellen ausführt - auf der einen Seite das „Recht“ der „reinen Wohnstraßen“ auf „Ruhe und weniger Durchgangsverkehr“ (Brief, ebd.) nur zu Lasten einer höheren Belastung der sog. „Durchgangsstraßen“ zu erreichen ist [- und eine Grenze der Höchstbelastung (!) hier ist für die Durchgangsstraßen hier gar nicht erst definiert (!)], dann fragt man sich sinnvoller Weise, weshalb die Anwohner der „Durchgangsstraßen“ auf Kosten der „Wohnstraßen“ in keiner Weise so entlastet werden können sollten, dass auch das Wohnen z.B. in der Avelsbacher Straße, die ja als Durchgangsstraße aufgefasst wird, nicht mehr „gesundheitsgefährdend“ (vgl. Urteil OLG, Koblenz) sei, wie es aber bisher ist? Das berechnete Anliegen, nicht unter „gesundheitsgefährdenden“ Umständen in Trier wohnen zu können, kann ja wohl kaum allen Ernstes als „rechtswidrig bzw. als unverhältnismäßig“ (Brief, ebd.) deklariert werden, wie es Herr van Bellen in seinem Antwortbrief im Auftrag der Stadt Trier tatsächlich aber tut.

Die Verkehrsverhältnisse in der Avelsbacher Straße beschreiben schon seit über 20 Jahren einen klar umrissenen und gerichtlich anerkannten Tatbestand. Die Belastungen sind real und bilden keinen nur hypothetischen Fall wie bei der von Herrn van Bellen angeführten „stärkeren Belastung“ der vermeintlich „reinen Wohngebiete“, die nicht aber belastet werden sollen! Dadurch aber dass „reinen Wohngebiete“ nicht belastet werden sollen, kann ja nicht geschlossen werden, dass „Durchfahrtsstraßen“ nicht auch entlastet werden müssen, wenn das Wohnen hier „gesundheitsschädlich“ (Urteil OVG, Koblenz) ist. Diesen Schluss zieht Herr van Bellen aber nicht. Sondern er hält daran fest, dass Verkehrsfolgebelastungen (Lärm, Abgase, Erschütterungen etc.) einseitig verteilt und getragen werden müssen!

– Dagegen heißt es in Schweich schlicht und einfach:

„Es dürfe nicht sein, dass die Leichtigkeit des Verkehrs[flusses] der körperlichen Unversehrtheit als Rechtsgut von Verfassungsrang vorgezogen werde“ (TV, ebd.). Das sagte der CDU-Fraktionsvorsitzende in Schweich Jonas Klar vernünftigerweise! – Diese richtige Einsicht bedarf keines Kommentars! Leider wurde sie nicht von politisch Verantwortlichen in der Stadt Trier formuliert!

(Seite 4)

Wenn also die von den Anwohnern in der Avelsbacher Straße in Trier schon seit Jahren geforderte „Temporeduzierung auf 30 km/h“ rechtswidrig sein sollte, wie der Brief des Amtsleiters Van Bellen nahelegt und somit als Entlastungsmaßnahme nicht in Betracht gezogen werden kann, dann stellt sich letztendlich die Frage, ob nicht zusammen mit der „Deutschen Umwelthilfe e.V.“ eine noch radikalere Maßnahme zur Reduzierung des Gesamtverkehrs in der Avelsbacher Straße ins Auge gefasst werden muss?

Die „Deutsche Umwelthilfe e.V.“ wurde in den letzten Jahren dafür bekannt, in nicht wenigen Städten sog. „Dieselfahrverbote“ für ganze Straßenzüge und -abschnitte durchgesetzt zu haben, wenn alle anderen Maßnahmen zur Behebung der gegebenen Gesundheitsgefährdungen für die Anwohner/innen nichts brachten!

Immerhin scheinen „Dieselfahrverbote“ eben nicht „rechtswidrig und unverhältnismäßig“ (Brief, ebd.) zu sein, um den Überlastungen von „Hauptdurchgangsstraßen“ verkehrstechnisch entgegen zu wirken! – Uns Anwohner/innen sei es Recht!

Meine Frage lautet:

Die Untätigkeit und Initiativlosigkeit der Stadt Trier sowie der Fraktionen im Stadtrat sollte diesbezüglich einmal an dieser Stelle erklärt werden. Ebenso ist der Widerspruch zwischen den Bewertungen der beiden Landstraßen, die sowohl in Schweich (L 141) als auch in Trier Avelsbacher Straße (L 144) beide als „Hauptdurchgangsstraßen“ (TV, ebd.) definiert sind, erklärungsbedürftig. Sowie, dass auch in der Landeshauptstadt Mainz eine ganze Hauptverkehrsquerachse durch die Innenstadt mit Tempo 30 belegt wird (ebd.).

14. Zahlreiche LKW-Schwertransporter u.a. für die Lebensmittelgroßgeschäfte auf dem Petrisberg und dem Tarforster-Plateau sowie zahlreiche Schwertransporter zu den Ausbauphasen der Baugebiete und nicht zuletzt auch die Schnellbusse der Stadtwerke Trier hin zur Uni verursachen permanent kleine „Erdbeben“ bzw. Vibrationen und merkliche Erschütterungen, die die Fundamente der Häuserreihe in der Avelsbacher Straße (Bebauung: 1913/14) massiv erschüttern, weil sie für diese Verkehrsbelastungen nicht ausgelegt wurden! Dies geschieht auch – aber nicht nur - durch zu schnelles Durchfahren bei Tempo 50 oder mehr (auch mitten in der Nacht!). Zudem muss betont werden, dass die „Avelsbacher Straße“ im Vorfeld der Landesgartenschau im Jahre 2004 zu einer „Anwohnerstraße zurückgebaut“ wurde mit Parkbuchten, enger Straßen- und Kurvenführung, wie der damalige Baudezernent Dietze oft ausdrücklich betonte! Die Avelsbacher Straße wurde eben nicht zu einer sog. „Durchgangsstraße ausgebaut“. Erst neuerlich mit den Beschlüssen des „Mobilitätskonzeptes 2025“ aus dem Jahr 2013 wurde die Bedeutung der Avelsbacher Straße umdefiniert und von der Stadt Trier so dargestellt, als wäre diese Straße schon immer eine unverzichtbare Hauptzufahrt in die Innenstadt gewesen. (Es gab schon vor etlichen Jahrzehnten verschiedene Überlegungen, diese Straße mit Tangenten zu umfahren! Wohlgermerkt: Überlegungen – niemals aber Taten!)

Daher meine Frage:

Was gedenkt die Stadt gegen (mögliche) Bauschäden durch Erschütterungen zu tun, die ursächlich mit dem kontinuierlich höheren Verkehrsaufkommen und der verengten Straßenführung in Zusammenhang stehen, wenn die zahlreichen Schwerlasten unmittelbar an den Häusern vorbeifahren? Warum gibt es kein Schwerlastfahrverbot für den Teilabschnitt der Avelsbacher Straße?

(Seite 5)

15. Welche Sofort-Maßnahmen wird die Stadt Trier - nach 20 Jahren der Tatenlosigkeit - zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs und der dadurch allererst entstehenden Verkehrsüberbelastung in der Avelsbacher Straße durchzuführen?

16. Sollten zahlreiche Daten, die ich an dieser Stelle in den Punkten 1-16 abfrage, bei der Stadt nicht vorliegen, so stellt sich sogleich die Frage, wann die Stadt diese Daten unmittelbar vor Ort erheben wird?

Vor diesem Hintergrund beantrage ich daher zusammenfassend die folgende Maßnahme:

Hiermit beantrage ich eine Querschnittsmessung durchgeführt durch die Stadt Trier über entsprechende Abgaswerte und Lärmbelastigungen nebst Messungen der Vibrationen vor Ort, d.h. unmittelbar vor dem Haus in der Avelsbacher Straße 31, über einen entsprechend langen Zeitraum, der sodann aussagekräftig ist. -

Als Sofortmaßnahme wird Tempo 30 in der Avelsbacher Straße eingeführt.

Präzise also: In einem Zeitraum während der Semesterzeit an der Uni, während der Schulzeiten in der Stadt und während der Abriss- oder Ausbauphasen des Burgunderbaugebietes – auch an Wochenenden, da auch hier die Lebensmittelschwertransporter für REWE, LIDEL und etc. durch die Avelsbacher Straße „donnern“!

PS.

Sollte der oben abschließend formulierte Antrag von mir selbst aus formalen Gründen in dieser Form nicht bei der Stadt eingereicht werden können, so bitte zahlreiche Fraktionen, die im Stadtrat ausreichend vertreten sind, sich der Sache ernsthaft anzunehmen und die entsprechen Fragen bzw. Antworten politisch konsequent zu verfolgen und nicht zuletzt auch Sorge dafür zu tragen, dass sie zeitnah (!) umgesetzt werden. – Vielen Dank. Wir meinen es ernst und erwarten baldige Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Johannes Verbeek

Verteiler:

Fraktionen im Stadtrat
Ortsbeirat Kürenz
Trierischer Volksfreund
Rathauszeitung Trier

(Da ich bis heute keine Rückmeldung von Herrn Ludwig bekommen habe, geht der Antrag zunächst über die Fraktionen und die Presse.)