

Prof. Dr. Veronika Verbeek
Avelsbacher Straße 31
54208 Trier

Trier, den 16.2.2020

Liebe Frau Merten,

vielen Dank für das aufwändig recherchierte Papier zu Verkehrssituation in der Avelsbacher Straße, das mir über den Oberbürgermeister zugekommen ist. Ich soll mich gemäß dieses Schreibens vom 8.1.2020 bei Fragen oder Anregungen an Sie wenden.

Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass Sie sich die viele Arbeit einer konservativen, also den Status quo erhaltenden Analyse hätten ersparen können, weil ich die von Ihnen aufgeführte Argumentation durch stadtteilbezogenes Engagement in einer Bürgerinitiative zwischen 2000 und 2010 ausgesprochen gut kenne. In den letzten 20 Jahren scheint sich leider nichts verändert zu haben. Auf viele mit dem Leitsatz der Klimafreundlichkeit überhaupt nicht vereinbare Argumentationen gehe ich im Folgenden nicht systematisch, sondern nur sporadisch ein. In Bezug auf die von Ihnen ausführlich erwähnte städtische Förderung von passivem Schallschutz in dem besagten Streckenabschnitt sei an dieser Stelle allerdings angemerkt, dass mein Mann für die Bürgerinitiative Lebenswertes Kürenz diesen passiven Lärmschutz in einer Normenkontrollklage erstritten hat. Sie zitieren das Urteil falsch, wenn Sie – sich auf das mir leider nicht bekannte Lärmschutzkonzept von 2014 beziehend – daraus ableiten, weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen seien deshalb nicht mehr nötig. Im Urteil wurde explizit erwähnt, dass **die Subventionierung von (mittlerweile veralteten) Schallschutzfenstern weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht ersetzen kann**. Außerdem sind 20 Jahre vergangen und Trier will zwischenzeitlich klimafreundliche Politik machen.

Mein Brief entstand ja genau aus diesem lauten Aufruf im Stadtrat nach einer klimafreundlichen Stadt Trier im vergangenen Sommer. Die bisherigen Aktivitäten haben mich wenig überzeugt. Ich bin für ehrliche Situationen. Man kann nicht A sagen und dann nur Kleinkram entscheiden und an einem sehr wichtigen Problem vorbeireden, nämlich der andauernden (und nicht nur sonntäglichen ☺ - neuste politische Anträge) hohen Verkehrs- und Lärmbelastung in den Städten. Es kann meiner Einschätzung nach auch nicht sein, dass Stadtteile in Trier – je nachdem wie stark ihre Ressourcen an einflussreichen Stimmen sind - unterschiedlich behandelt werden (Olewig hat in der Umgebung in einem Streckenabschnitt sogar außerhalb des historischen Ortskerns Tempo 30; die Stadt Trier kann beim Land eine Umwidmung der Landstraße Avelsbacher Straße beantragen und Tempo 30 bei lärmsteigernden Tunneleffekt einrichten, wenn Sie dies wollten!). Und auch einzelne Viertel darf man nicht unterschiedlich behandeln: Ich halte Konzepte wie verkehrsfreie Viertel zulasten anderer Viertel ebenfalls für eine

verfehlte ökologische Politik (ein Beispiel: Vorzeige-Planungen für das Burgunderviertel). Man kann nicht Personen bestrafen, die stadt- und arbeitsplatznah in (echten) ökologischen Häusern (also 100 Jahre alte Eichenholz-, Ziegel- und Schiefer-Bauten) wohnen, zugunsten von neuen, exponierten Wohn-Projekten (die übrigens Ökologie mit äußerst fragwürdigem Dämmmaterial umsetzen). Dies **Zweiteilung in Verkehrsbelastung auf der einen Seite und Verkehrsbelastung auf der anderen Seite ist– ohne dass ich stadtsoziologisch kundig wäre – sicher eine Konzeption von städtischem Wohnen, die nicht zukunftsfähig ist.** Den Speckgürtel bebauen und die Stadt dafür belasten – das ist doch immerhin auch in Trier schon einmal eine Vorstellung, das fortan nicht mehr greifen sollte (Stichwort: Brubacher Baugebiet). All diese eigentlich überkommenden Ideen lese ich aber aus Ihrem Schreiben heraus, wenn Sie z.B. ausführen, dass einige Straßen zugunsten von Wohnvierteln eben leiden müssen ...

Sie merken, ich schlage eine saloppere Sprache an als in dem letzten Schreiben, wo ich noch glaubte, sachkundig argumentieren zu müssen. Vielleicht hilft Ihnen zum Verständnis wirklich eine andere Sprache: Während ich hier sitze, rasen Sonntagsfahrer/innen durch die Avelsbacher Straße, von keiner Geschwindigkeitskontrolle oder geschwindigkeitsregulierenden Ampelsystemen (wie weit sind da andere Städte!) ermahnt, nicht nur an sich, sondern auch an die Menschen, die da wohnen, zu denken. Man kann im klimafreundlichen Trier bei freier Straße einfach durchrasen, auch wenn sich der Lärm durch den Tunneleffekt durch die enge Bebauung potenziert: **Wir haben seit 20 Jahren Schallschutzfenster wie alle hier in der Straße, und dennoch fährt jedes Auto, das nicht im Stau steht, bei geschlossenem Fenster mit 60 Dezibel messbarem Lärm (weit vom Fenster entfernt) über die Küchentische, LKWs fahren je nach Geschwindigkeit und Wettersituation mit mindestens 70-80 Dezibel ab 5 Uhr morgens über die Betten und erschüttern immer wieder auch die organischen Baumaterialien der alten Häuser bis in den letzten Ecken. Das kommt einer Enteignung der Hälfte der Räume gleich.** Lärm entsteht mittlerweile kaum mehr durch Motorgeräusche (weswegen auch die E-Mobilität das Problem nicht löst), aber durch Rollgeräusche der Fahrzeuge, Gully-Deckel-Klappern, lockere Straßenpflaster-Abschnitte und knallende LKW-Anhänger, alles Lärm der mit der Geschwindigkeit proportional steigt. Von daher hört man nicht, wenn die Autos im Stau langsam fahren müssen. (Dann stinkt es aber.) Und vergegenwärtigen wir uns noch Folgendes. **Durch die Alt-Kürenz fährt am Tag (so die Zahlen vor 20 Jahren) mindestens 20 000 Fahrzeuge – ein Fünftel der Bevölkerung von Trier. Dabei ist langsames Fahren so ein einfaches, kostenloses Mittel, Gesundheit zu erhalten!**

Zum Abschluss noch folgende Anmerkung: Ich sehe das Thema eingebettet einer differenzierenden Sicht auf die unterschiedlichen Streckenabschnitte von Straßen und Tempo 30 in der gesamten Stadt (Stichwort: Verkehrspolitik in Brüssel, Parkpolitik in

Zürich). Und ich bin betroffen, was Engagement erklärt, aber nicht der Sache inhaltlich abträglich ist.

Ich setze mit diesem (von meiner Seite letzten) Schreiben auch die Parteien in Kenntnis, die sich zumindest dem Eindruck nach für dieses Thema interessieren.

Meine Hoffnung auf ein am ökologischen Leitbild der Stadt / der Parteien links von der Mitte ausgerichtetes verkehrspolitisches Handeln besteht weiterhin. Es muss einen Unterschied zu der Zeit vor 20 Jahren geben.

Mit freundlichen Grüßen

V. Verbeek