

Eine Herkulesaufgabe – oder engagierte Berichterstattung

Einen Kommentar zu schreiben, ermöglicht einem Journalisten, seine eigene Meinung unter seinem eigenen Artikel abzusetzen. Das ist mitunter auch gut so. Wenn aber der geschriebene Artikel letztlich argumentreicher als der Kommentar ist, dann fragt man sich, ob der Journalist die Bedeutung seines Themas annäherungsweise verstanden hat? So ergangen ist es Frank Giarra in seinen Artikeln zum Lärm (vgl. TV, 03.07.12). <

Nachdem er die lobenswerte Position der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zum Hauptübeltäter „Lärm“ referiert hat, der „**45 Dezibel“ als Mittelwert „nicht überschreiten sollte“**, formuliert Giarra mit einem eigenen Satz unmittelbar weiter: „Als Zwischenziel werden 55 Dezibel angestrebt“ (TV, ebd.). Sieht man sich als Leser nun aber nach einem Grund für diese Differenz von immerhin 10 Dezibel um, läuft man ins Leere. Herr Giarra nennt keinen Grund. Wohl aber schickt er voraus, dass die Angaben der Weltgesundheitsorganisation keineswegs willkürlich seien, sondern dass ihre „Empfehlung auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnis“ (TV, ebd.) getätigt seien. Hinterher schickt er dann noch seinen folgenden Satz: „Abrollgeräusche bei Autoreifen verursachen 70 Dezibel [...]“ (TV, ebd.) Leider erwähnt Herr Giarra an dieser Stelle nicht, dass hier stillschweigend von Sommerbereifung ausgegangen wird, denn die seit dem letzten Jahr bundesweit vorgeschriebene „Winterbereifungspflicht“ (Okt. – März) erhöht die Abrollgeräusche – für jeden „hörbar“ mit bloßem Ohr - um einiges mehr (vgl. weiter unten).

Ebenso erstaunlich ist sein Referat, dass das Land RLP mit 300.000 Euro für alle Kommunen (!) Finanzmittel zur Verfügung stellen wird, damit damit in den Kommunen „Messgeräte, Schilder oder Fahrräder (!)“ (TV, ebd.) gekauft werden können. So als ob, wenn der Oberbürgermeister mit einem Fahrrad, das der Stadt gehört, der Lärmpegel in einer gestressten Straße merklich abnehmen würde, weil er nicht mit einem PKW vorfährt!? (Ehrlich: Etwas sehr naiv gedacht – oder?)

Löblich ist dagegen die Information, dass die Landesregierung RLP „nun ihr Landesrecht Lärmschutzwerte aufnehmen will, wobei sie sich an der WHO orientiert und mit einem Aktionsplan verschiedene Akteure einbinden will [...]“ (TV, ebd.), was von der WHO begrüßt werde.

Was heißt das konkret? Als Vergleichsbeispiel seinen an dieser Stelle noch einmal die aktuellen Lärmwerte für die „Avelsbacher Straße“ (L 144) in Trier angefügt, um die immense Differenz der aktuellen Lärmschutzplanungen in Trier gegenüber den Vorgaben der WHO an einem Beispiel konkret aufzuzeigen:

*Die Unterteilung der L 144 in drei Streckenabschnitte ermöglicht eine differenzierte Darstellung der verschiedenen Lärmbelastungen, wie sie durch die topologischen Unterschiede als Lärmwerte in der gleichen Straße L 144 gemessen werden können. Demnach ist der untere Teil, die Avelsbacher Straße mit 91 dB(A) tagsüber und 87 dB(A) nachts bei weiten am stärksten belastet (**erlaubte Höchstwerte sind dagegen: unter/bis 70 dB(A) tagsüber - sowie unter/bis 60 dB(A) nachts!**) Im Aveler Tal bis hin zum Keuneweg liegen die Werte deutlich darunter bei 7 dB(A) tagsüber und bei 4 dB(A) nachts. Der obere Abschnitt der L144 vom Keuneweg bis hin zum Kreisel in der Kohlenstraße verzeichnet nur noch 4 dB(A) bzw. 2 dB(A) nachts. **Diese Gegenüberstellung belegt die enorme Potenzierung des „Tunneleffekts“ in der Avelbacher Straße ausdrücklich (vgl. Lärmaktionsplan TR 2010, S. 23)!***

Dass es aber geeignete Maßnahmen gibt, die die Lärmentwicklung in Altkürenz durch den permanent zunehmenden Verkehr in Richtung Höhenstadtteile, erträglicher machen könnte, weiß die Stadtverwaltung selbst auch. So weist der „LÄRMAKTIONSPLAN Trier“ aus dem Jahr 2010 explizit für

die Avelsbacher Straße folgende Reduzierung des Lärmpegels an, der durch die Realisierung der „Umgehung Kürenz“ erreicht werden könnte:

„Diese Maßnahme würde zu einer spürbaren Entlastung der Avelsbacher Straße und zu einer geringeren Entlastung im „Aveler Tal“ führen“ (ebd., S.65). Für die Avelbacher Straße seine „(Lärm-)Pegelreduzierungen zwischen 6 und 10 dB(A) zu erwarten“ (ebd.). Im Gegensatz dazu sei für das „Aveler Tal“ nur eine „Pegelreduzierung bis zu 1 dB(A) zu erwarten“ (ebd.). Dieser Unterschied ist enorm!

Vor diesem Hintergrund eines konkreten Falles erstaunt der Kommentar von Herrn Giarra überaus, wenn er schreibt: „Es gibt vorerst nur wenige Maßnahmen, die zur Verfügung stehenden Mittel sind bescheiden.“ (TV, 03.07.12) – In der Tat, möchte man meinen! – Aber zu welchem Teilsatz??? -

Allerdings reichten die „vorerst nur wenigen Maßnahmen“ (ebd.) durchaus, um den produzierten „Verkehrslärm“ tatsächlich in den Griff zu bekommen und nachhaltig reduzieren zu können: konsequente Geschwindigkeitsreduzierungen, ÖPNV zum Nulltarif und u.U. einige Umgehungsstraßen. Dieses Wissen, das man bei jeder Bürgerinitiative abfragen kann, setzt jedoch voraus, dass man klare Positionen bezieht – auch als Journalist! Das tut Herr Giarra aber nicht, wenn er in seinem Kommentar „teils gegensätzliche Interessen, zum Beispiel die nächtlichen Ruhewünsche der Bürger und die Transportnotwendigkeiten der Wirtschaft unter einen Hut“ (TV, ebd.) zum Ausgleich bringen möchte. - An dieser Stelle irrt Herr Giarra aber sehr, denn die „Transportnotwendigkeiten der Wirtschaft“ stellt überhaupt niemand in Frage – auch nicht die Anwohner in sog. Lärmstraßen. Was aber in Frage gestellt wird, ist, dass die „Ruhewünsche“ der Anwohner, (die nicht nur für die Nacht gelten sollten, sondern auch tagsüber von der Wirtschaft zu respektieren sind (!), weil alles andere „gesundheitsschädlich“ wäre (!) – und zwar Tag wie Nacht - , und keiner unterstellen will, dass die Wirtschaft absichtlich „Krach“ mit ihren LKW produzieren wolle), gegenüber der „Transportnotwendigkeit“ von den Verwaltungen als weniger bedeutsam abgewogen werden. Doch: Die „Wirtschaft“ muss sich hier anpassen und nicht die lärmgebeutelten Anwohner an noch mehr Lärm (- den die Wirtschaft vermeintlicher Weise nicht reduzieren kann)!

Dass dieses Verhältnis zwischen Lärmschutz und Wirtschaftspriorität perverser Weise aber genau umgekehrt ist, weiß Herr Giarra selbst, wenn er seine eigene Zeitung nur liest. So schreibt ein Kollege in einem nebenstehenden Artikel über den Verkehrslärm in „Hohensonne“ unweit von Trier gelegen: „Seit Jahrzehnten kämpfen die Bürger für eine Ortumgehung, doch die wird es aus Kostengründen nicht geben.“ (TV, 03.07.12) Auch das ist ein Grund, warum die 300.000 Euro Förderung des Landes RLP wirklich „eher nur symbolische Art“ (TV, ebd.) sein können, wie Herr Giarra richtig anmerkt.

Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo-30 wären dagegen sehr effektiv und sowohl für die Kommunen als auch für das Land äußerst kostengünstig, denn sie lassen sich durch ein bloßes „Schild“, das ja unter die neue Förderung fällt (!), realisieren.

Dagegen schreibt Herr Giarra aber als guter und scheinbar auch neutraler Journalist in seinem Artikel Gegenargumente, die vom ADAC geäußert werden. Diese Passage möchte ich vollständig zitieren, weil sie den aufmerksamen Leser vor ein unausgesprochenes Problem stellt:

„Reinhold Moll vom Automobilclub ADAC Mittelrhein zeigt sich in Bezug auf Tempolimits in Städten skeptisch. „Unsere Tests haben ergeben, dass sich beim Verbrauch (sic!) nichts grundlegend verändert. Das wird wohl beim Lärm ebenso sein.“ (TV, 03.07.12)

Du Heilige Einfältigkeit! – Erstens hat Herr Giarra an keiner Stelle seines Artikels irgendwo nach dem Zusammenhang von „Geschwindigkeitsreduzierungen“ und „Spriteinsparungen“ („... beim Verbrauch ... nichts verändert!“) gefragt und zweitens ist es eines ADAC-Fachmannes schlichtweg unwürdig, einen so wilden Schluss zu ziehen, der suggeriert, es gäbe keinen nachweisbaren Zusammenhang zwischen einem geringeren Spritverbrauch und erheblichen Lärmreduzierungen. Denn: Wird nicht gefahren, herrscht absolute Stille und kein Tropfen Benzin wird dazu verbraucht! – Das wollen beide (sowohl Herr Giarra vom TV als auch Herr Moll vom ADAC) wahrscheinlich aber überhaupt nicht zum Ausdruck bringen, könnte man einwenden. - Sicherlich. Was sie aber zum Ausdruck bringen, ist ihr völliges Unverständnis dafür, dass Geschwindigkeitsreduzierungen sehr wohl erheblich zur Lärmreduzierung beitragen, auch wenn dabei überhaupt kein Tropfen Benzin gespart werden sollte! - Warum auch? Es geht bei dieser Problematik, über die Herr Giarra vorgibt zu schreiben, nicht um die Reduzierung zu hoher Spritpreise, sondern um die Reduzierung von „gesundheitsschädlichem“ Lärm „für mindestens 32.000 Menschen in ganz Rheinland-Pfalz“ (ebd.)! - Doch das kann den Hauptverursacher, nämlich den Automobilisten und LKW-Fetischisten durchaus etwas kosten!

Tatsächlich kostet es, langsam zu fahren, ja nicht einmal etwas mehr – denn „es verändert sich nichts grundlegendes beim Verbrauch“ (ebd.), selbst wenn „man“ langsam führe, stellt Herr Moll ausdrücklich fest!

Von daher wackelt auch das zweite Gegenargument, das von Herrn Giarra zu seinem vermeintlichen Interessenausgleich oben angeführt wurde. Einen Interessenausgleich „kann“ es in diesen Fällen überhaupt nicht geben, wo die Lebenswertigkeit der lärmgeplagten Straßenanwohner auf dem Spiel steht: „Die WHO konstatiert Depressionen, Schlafstörungen oder Herzprobleme bis hin zum Infarkt bei Menschen, die dauerhaft hohen Geräuschpegeln ausgesetzt sind“ (TV, 03.07.12).

Vor diesem Hintergrund hat kein Einzelner das Recht „schneller“ Fahren zu wollen (ob in PKW, LKW oder Bus), weil seine mögliche Freiheit, die tatsächliche Freiheit in Form einer grundlegenden Lebensqualität der Anwohner einschränkt. Alleine dieser Zusammenhang macht den neuesten Vorschlag der Baudezernentin Frau Kaes-Torchiani (CDU) in Trier schon obsolet, „Express- oder Schnellbusse“ zwischen der Stadt und den Höhenstadtteilen fahren zu lassen, die einen „Zeitertrag von 2-3 Minuten (!) erlangen“ (vgl. 16.vor.de), dafür aber stramm durch die Avelsbacher Straße in Kürenz fahren müssen, so als sei Zeit gleich Geld – und nicht auch „Gesundheit“ gleich Zeit gleich Geld.

Schlagen wir abschließend doch gleich die Frau Ministerin Höfken (Die Grünen) und ihren engagierten Berichterstatte Herr Giarra (TV) für ein (symbolisches) Bundesverdienstkreuz vor, bei ihrem enormen Verdienst, endlich „das Thema Lärmschutz in den Blickpunkt der Öffentlichkeit“ (TV, ebd.) gestellt zu haben, wie Herr Giarra eigens in seinem Kommentar lobt. - Der „symbolischen Initiative“ von Frau Höfken entspricht die „symbolische Berichterstattung“ von Herrn Giarra, entspricht das symbolische BRD-Kreuz, entsprechen die „symbolischen Zeitersparnisse“ der „Schnellbusse“ der Baudezernentin in Trier. – Mehr nicht: Aber alles eine Herkulesaufgabe!

Was übrigens in den beiden Artikeln und im Kommentar gänzlich verschwiegen wird, ist der Umstand, dass es grade der landeseigene „Landesbetrieb Mobilität“ ist, der auf Landesebene von RLP stillschweigend im Hintergrund für die ablehnenden Entscheidungen der Stadt Trier, in starkbefahrenen Einfallstraßen Tempo-§0 einzuführen, verantwortlich zeichnet. Denn der „Landesbetrieb Mobilität“ lehnt generell Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo-30 ausgerechnet (!) unter Verweis auf eine „Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ ab (!), mit der Begründung, dass „‘auf Straßen überörtlichen Verkehrs und weitere Hauptstraßen‘ der weiträumige Verkehr gebündelt werde und so gleichzeitig Wohngebiete entlaste. Einer Geschwindigkeitsbegrenzung stehe auf diesen Straßen daher i.d.R. deren besondere Verkehrsfunktion entgegen“ (Kurzvermerk, ebd., 28.03.10). – Die einen werden entlastet, die anderen werden belastet, selbst dann wenn die Lärmwerte schon seit Jahrzehnten im roten Bereich sind wie in der Avelsbacher Straße in Trier, die als L144 Verkehre bündelt – und so gleichzeitig Wohngebiete (auf dem Petrisberg) entlastet -, selbst aber wegen der engen Wohnbebauung unter einem „Tunneleffekt“ leidet und bei weitem am stärksten belastet ist: nämlich mit *91 dB(A) tagsüber und 87 dB(A) nachts*. – Zur Erinnerung: **erlaubte Höchstwerte in Trier sind dagegen: unter/bis 70 dB(A) tagsüber - sowie unter/bis 60 dB(A) nachts!** - Die WHO hat dagegen 45 Dezibel als mittleren Wert oben vorgeschlagen. Von den „Herkulesaufgaben“ herausgefordert, wäre eine Änderung dieser (oftmals unsinnigen) Direktive unter Voraussetzung von ortsgebundenen Fallentscheidungen eine lohnende und überschaubare Aufgabe für Ministerin Frau Höfken!