

28.08.2010

---

## Planer mit Gewichtsproblemen

LÄRMSCHUTZ Bürgerinitiative wirft Verkehrsplanern vor, das LKW-Verbot in Kattenturm zu sabotieren - um die Pläne für den Weiterbau der Autobahn A 281 nicht zu gefährden

von ARMIN SIMON

Scheitert das von allen politischen Parteien befürwortete LKW-Fahrverbot in der Kattenturmer Heerstraße an der Unfähigkeit der Verkehrsbehörde? Diesen Vorwurf erheben die Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281. Die staatlichen Verkehrsplaner rechneten die Lärminderung mit falschen Annahmen klein und riskierten damit ein Scheitern des Verbotes vor Gericht, sagte BI-Sprecher Norbert Breeger: "Man fragt sich, ob das Absicht ist."

Umweltsenator Reinhard Loske (Grüne) hatte Ende Oktober 2009 das Mittelstück der Kattenturmer Heerstraße, die zur Autobahn nach Brinkum führt, für LKW ab 7,0 Tonnen gesperrt. Dagegen klagten Unternehmen aus Stuhr. Die Behörde, monierten die Richter im Eilverfahren, habe nur eine "fehlerhafte Lärmberechnung" vorgelegt - juristisch fatal, da sie das Fahrverbot eben mit dessen Lärmschutzwirkung für die AnwohnerInnen begründet hatte. Nötig sei "eine ordnungsgemäße Berechnung" der Lärmwerte "auf nachvollziehbarer Datenbasis", so das Gericht. Das Amt für Straßen und Verkehr musste die Verbotsschilder im März daraufhin wieder abmontieren.

Im Kern geht es um die Frage, wie viele LKW welcher Größe in der Heerstraße fahren - und wie hoch demnach die Lärmentlastung für die AnwohnerInnen ist, wenn der Weg allen Brummis ab 7,0 Tonnen versperrt ist. Die Behörde geht von lediglich 20-25 Prozent weniger LKW aus - und hatte daher Mühe, eine relevante Lärmentlastung nachzuweisen. "Absurd", findet Breeger, denn: "Es fuhrn erheblich weniger LKW und es wurde wesentlich leiser." Er verweist auf die Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes. Demnach liegt, bezogen auf alle LKW über 3,5 Tonnen, der Anteil der Fahrzeuge über 7,0 Tonnen bei 82 Prozent - viermal so hoch, wie von der Behörde

vermutet.



Die bezeichnet diese Zahlen als "unseriös" und "reine Schätzung". Vor Gericht argumentierte sie wechselweise mit der Zahl der LKW über 3,5 und über 7,5 Tonnen. "Niemand kann eine verlässliche Aussage darüber machen, in welchem Verhältnis die Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,0 Tonnen zu den Fahrzeugen über 7,5 Tonnen stehen", teilte der Abteilungsleiter Verkehr der Initiative mit.

Ressortsprecher Michael Ortmanns sagte, man habe sich bei den Angaben vor Gericht an die einschlägigen Regeln gehalten. Für das Hauptsacheverfahren werde derzeit ein präziseres Gutachten erstellt. Der Vorwurf, die Planer hintertrieben die politisch gewollte Lärmentlastung, sei schlichtweg "unredlich". Inhaltlich sei man "zu 100 Prozent auf einer Linie mit der Initiative".

Ob das auch für die Verkehrsplaner in der Behörde gilt, wagt Breeger zu bezweifeln. Immerhin müssten diese derzeit vor dem Bundesverwaltungsgericht ihre Planungen zum Weiterbau der A 281 verteidigen, einschließlich des geplanten monströsen Anschlussbauwerks an der Kattenturmer Heerstraße. Nach offizieller Lesart ist dieses vor allem nötig, um einen Rückstau von nach Brinkum abbiegenden LKW zu verhindern - den es bei einem LKW-Verbot auf der Kattenturmer Heerstraße gar nicht gäbe.

---