



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.



Leipzig leiser und lebenswert

**Positionspapier des
Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans
November 2017**

Inhaltsverzeichnis

S. 3..... Vorwort

1. TEIL: Luftreinhalteplan (LRP)

S. 4..... Exkurs Dieselgate

S. 7..... Saubere Luft für Leipzig

S. 8..... Leipzig hält seit Jahren Grenzwerte nicht ein

S. 9..... Die Frist ist abgelaufen

S. 10..... Umweltverband priorisieren

S. 12..... Mehr Bäume und mehr Grün für Leipzig

2. TEIL: Lärmaktionsplan (LAP)

S. 13..... Leipzig Leiser und Lebenswert

S. 19..... Positionen im Überblick

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Sie!

Unterstützen Sie unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Ihre regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html

Vorwort

Positionspapier zur Fortschreibung der Fachpläne

Leipzig zeichnet sich aus durch viel Grün, den Auwald und die kurzen Wege in der Innenstadt. Es zeichnet sich aus durch das kulturelle Angebot einer großen Metropole bei gleichzeitig noch relativ guten Umweltbedingungen. Das macht unsere Stadt lebenswert. Die größten Probleme liegen seit jeher in der schlechten Luftqualität und dem Lärm, verursacht durch den Kfz-Verkehr. Leipzig überschreitet seit Jahren gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte. Jetzt drohen Bußgelder der EU-Kommission.

Die Stadtverwaltung schreibt daher aktuell den Leipziger Luftreinhalteplan gemeinsam mit dem Lärmaktionsplan fort. Es ist gut, beides integriert zusammenzudenken, denn der Hauptverursacher von schlechter Luft und Lärm in Leipzig ist jeweils der Kfz-Verkehr.

Dabei hat Leipzig kein Konzeptproblem...

Die Ziele sind formuliert, im Klimaschutzprogramm, im Stadtentwicklungsplan Verkehr- und öffentlicher Raum es gibt Umweltqualitätsziele, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept und vieles mehr. Der Ökolöwe und andere Umweltverbände benennen seit über 25 Jahren Ansätze für eine nachhaltige Mobilität in unserer Stadt. Konzepte und Fachgutachten sind erstellt. Alle Fachleute empfehlen seit Jahren die Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Stärkung und Priorisierung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Radverkehr, Bahn und Bus sowie Carsharing. Auch nachfolgendes Positionspapier enthält, wie bereits 2009 und 2013, Empfehlungen und Forderungen für wirksame Maßnahmen im Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan.

...Leipzig hat ein Umsetzungsproblem!

Während andere europäische Metropolen lückenlose Radverkehrsnetze schaffen, neue Straßenbahnlinien bauen und ihre Innenstädte autofrei machen, kommt Leipzig mit der Radinfrastruktur nur in Trippelschritten voran. Im ÖPNV wurden sogar Mittel in Millionenhöhe gestrichen und Tram-Linien gekürzt, obwohl Leipzig ganz klar eine wachsende Stadt mit wachsenden Mobilitätsbedürfnissen ist.

Die fehlende Bereitschaft in Teilen von Politik und Verwaltung, den Umweltverbund gegenüber dem Kfz-Verkehr klar zu priorisieren, hat dazu geführt, dass Leipzig auch heute noch, nach Ablauf der verlängerten Frist zur Einhaltung der Schadstoff-Grenzwerte, vertragsbrüchig gegenüber der EU ist. Diese fehlende Bereitschaft ist auch verantwortlich dafür, dass nun zwangsläufig radikalere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die rechtsverbindlichen Grenzwerte unverzüglich einzuhalten und Strafzahlungen zu vermeiden..

Unsere Aufgabe

Die Gewährleistung von sauberer Atemluft sowie einer lebenswerten Wohnumgebung ist Aufgabe aller Parteien im Stadtrat und aller Dezernate im Rathaus. Das gemeinsame Ziel muss sein, dauerhaft gute Umweltbedingungen für die Menschen in dieser Stadt zu schaffen und dadurch eine Umweltzone oder Fahrverbote langfristig überflüssig zu machen. Der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. wird diese Bemühungen nach Kräften unterstützen.

Exkurs: Dieselgate

Der Abgasskandal auf Bundesebene

Was ist passiert?

Im September 2015 wurde in den USA bekannt, dass VW die Abgaswerte von Dieselaautos manipuliert hatte. Es wurden illegale Abschaltvorrichtungen eingebaut, um die Werte des Stickstoffdioxid-Ausstoßes in der Prüfsituation zu senken und so Abgasnormen zu umgehen. Nach Angaben von VW sollen insgesamt circa 11 Mio. Fahrzeuge davon betroffen sein, ca. 2,5 Mio. davon in Deutschland. Eine vom Verkehrsministerium eingesetzte Untersuchungskommission fand heraus, dass auch weitere deutsche Autohersteller bei ihren Abgaswerten geschummelt hatten. Manche ihrer Diesel-Modelle stoßen bis zu vier Mal so viele Stickstoffdioxide aus, als der EU-Grenzwert erlaubt. Diesel-PKW's [72,5% des Stickstoffdioxids in der Luft](#) aus (siehe Grafik). Benzinere stoßen dagegen mehr CO₂ aus und weniger Stickstoffdioxid.

Wie wurde damit umgegangen?

In einem folgenden Untersuchungsausschuss wies die Bundesregierung die Verantwortung von sich. Hohe Ausstoßwerte von Schadstoffen waren aber schon vor 2015 bekannt. Auf EU-Ebene setzte sich Bundeskanzlerin Merkel jedoch gegen die Senkung der CO₂-Grenzwerte von PKW's ein. Auch die Angleichung der wirklichen Emissionswerte von Diesel-Autos, die stark von den Labortests abweichen, an die Prüfsituation wurde erst nach Bekanntwerden der Manipulationen beschlossen. Die Bundesregierung hätte hier die Möglichkeit gehabt, die Schadstoffe in der Luft über den Kauf von Neuwagen zu regulieren. Dies könnte über einen Flottenaustausch erfolgen:

Je später die Neuwagen zugelassen werden, desto niedriger dürfen ihre Emissionswerte sein.

So hätte man auch die soziale Dimension im Blick: KäuferInnen von Neuwagen würden für weniger Wohlhabende, die ältere PKW's besitzen, einen Emissionsausgleich schaffen.

Was wurde auf dem Dieseltreffen beschlossen?

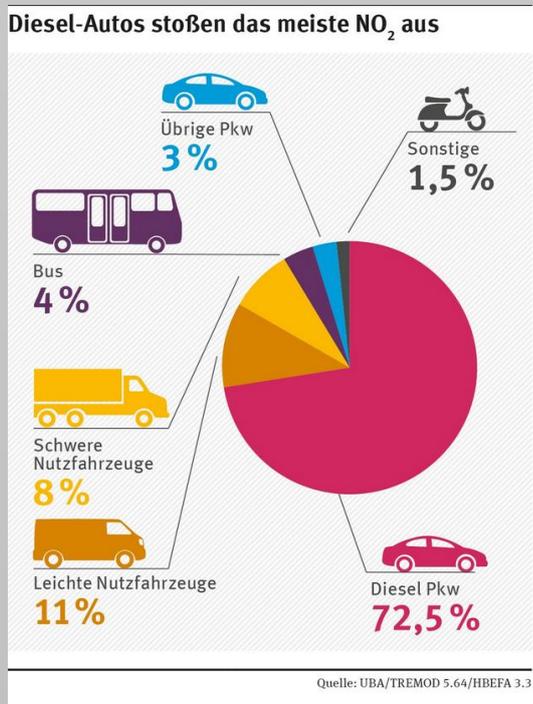
Auf dem ersten Dieseltreffen zogen die Bundesregierung und die drei Autohersteller BMW, Daimler und VW erste Konsequenzen. Die Autohersteller verpflichteten sich, Software-Updates für die Diesel der EU-Abgasnormen 5 und 6 zu installieren. Außerdem gewähren die Hersteller Rabatte, wenn ältere Diesel (EU-Abgasnormen 4 oder älter) gegen neue eingetauscht werden. Ein weiterer Beschluss war die Einrichtung eines Fonds von 500 Mio. Euro, wovon die Bundesregierung und die Automobilhersteller jeweils die Hälfte der Kosten tragen. Der sogenannte Mobilitätsfonds soll zum Beispiel zur Verbesserung der Infrastruktur von E-Mobilität und dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs genutzt werden.

Verbraucher- und Umweltschutzverbände waren nicht zum Treffen eingeladen. Von ihrer Seite wurde kritisiert, dass die Software-Updates freiwillig durchgeführt werden können und keine Anreize dafür geschaffen werden. Die Autohersteller hätten zu wenige Konsequenzen tragen müssen. Bei einem Treffen zwischen den Kommunen und der Bundeskanzlerin Merkel versprach sie den BürgermeisterInnen von stark belasteten Städten, den Mobilitätsfonds um weitere 500 Mio. Euro aufzustocken. Unklar ist, wie viel davon die Bundesregierung und wie viel die Autohersteller zahlen.

Der Mobilitätsfonds wird von Seiten einiger Kommunen nicht nur gelobt: Das für die 28 belastetsten Städte bestimmte Geld reiche nicht aus: Der Umweltminister Niedersachsens forderte eine kontinuierliche Investition in den öffentlichen Nahverkehr.

Reicht das aus?

Laut [Berechnungen des Umweltbundesamts](#) reichen die Software-Umrüstungen der Diesel nicht aus, um die Grenzwerte der EU in allen Kommunen einzuhalten. In über 70 Städten würden diese trotz Software-Umrüstungen überschritten. Umrüstungen in der Hardware der Dieselaautos, die die Autohersteller mehr kosten würden, wären [laut Umweltbundesamt](#) dagegen effektiver. Diese werden auch von der Umweltministerin Hendricks gefordert. Kanzlerin Merkel hält diese aber für zu kostenintensiv und bezweifelt ihren Nutzen. Daher ist es wahrscheinlich, dass die Verantwortung vom Bund auf die Kommunen geschoben wird.

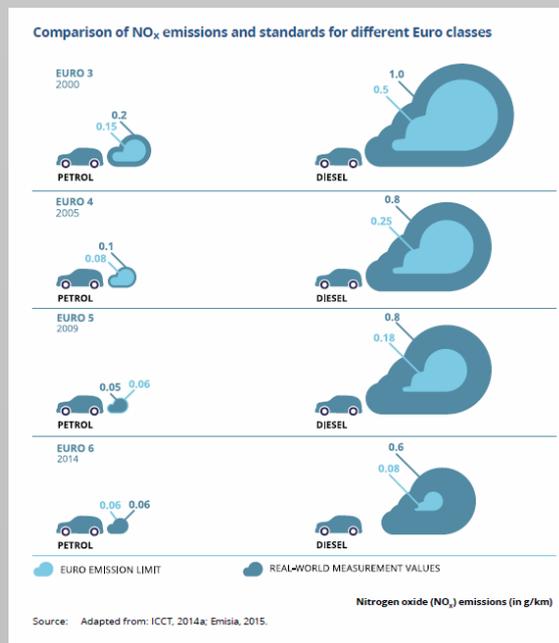


Quelle:
<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-noch-hoehere>

Die Deutsche Umwelthilfe e. V. hat bereits in mehreren Städten [Klage eingereicht](#). So werden betroffene Städte gezwungen, ihre Luftreinhaltepläne zu aktualisieren und kurzfristige Maßnahmen zu treffen. Um die Einhaltung der Grenzwerte – vor allem für Stickstoffdioxid – zu gewährleisten, kann es auch zu Fahrverboten kommen. Vom Verwaltungsgericht Stuttgart wurde dafür schon der Weg [freigeräumt](#).

Wie geht es jetzt weiter?

Problematisch an Fahrverboten ist die Kontrollmethode. Autos kann nicht von außen angesehen werden, ob sie einen Diesel- oder einen Benzinmotor besitzen. Als Lösung wurde die [Blaue Plakette](#) diskutiert. Doch Bundesverkehrsminister Dobrindt spricht sich dagegen aus. Um trotzdem saubere Luft zu gewährleisten, bleibt den Kommunen wahrscheinlich nichts anderes übrig, als Fahrverbote für alle Autos einzuführen. Auf lange Sicht sind Diesel trotz ihrer niedrigeren CO₂-Werte keine Lösung.



Quelle:
<https://www.eea.europa.eu/publications/explaining-road-transport-emissions>, S. 15

Auf lange Sicht sind Diesel trotz ihrer niedrigeren CO₂-Werte keine Lösung. Meist wird dieser Vorteil dadurch geringgehalten, [dass Dieselaautos viel größer sind als Benzinere und auch mehr Sprit verbrauchen](#). In vielen anderen Ländern hat man dies längst eingesehen: Norwegen und Großbritannien wollen die Verbrennungsmotoren komplett abschaffen, Frankreich möchte Diesel nicht mehr subventionieren. beschlossen.

Auch China legt den Fokus auf Elektromobilität und hat inzwischen einen Mindestanteil an Elektroautos beschlossen. In Deutschland ist die Diskussion noch längst nicht beendet.

Gesetze und Fristen

Bereits 1996 wurde in der EU-Richtlinie [96/62/EG](#) festgeschrieben, dass Gebiete mit hohen Schadstoffwerten in der Luft entsprechende Maßnahmen dagegen zu treffen haben. [1999](#) wurden dann Grenzwerte für Stickstoffoxide und Feinstaub zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. Seit 2008 gilt die [Europäische Luftqualitätsrichtlinie \(2008/50/EG\)](#). Diese wird national durch die [Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen \(39. BImSchV\)](#) umgesetzt. Sie verpflichtet die Kommunen bei Überschreitung einer bestimmten Menge an Schadstoffwerten Luftreinhaltepläne zu erstellen. Die Luftreinhaltepläne dienen zur Erarbeitung von Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung. Der Jahresmittelwert von Feinstaub (PM 10) beträgt 40 µg/m³ und darf laut der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie nicht überschritten werden.

Seit Anfang 2010 müssen auch die Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid eingehalten werden, die ebenso 40 µg/m³ betragen. In einem [Urteil von 2008](#) sprach der Europäische Gerichtshof (EuGH) Betroffenen das Recht zu, ihre Stadtverwaltungen zur Aufstellung eines Aktionsplans verpflichtet zu können, der Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität bis hin zu umfassenden Fahrverboten für Dieselfahrzeuge beinhaltet.

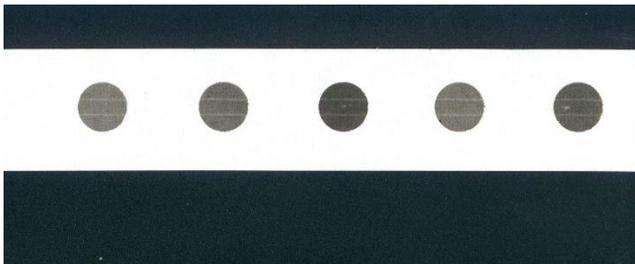
Für die Werte der EU-Richtlinie von 2008 konnte eine Fristverlängerung bis 2011 (für PM 10) bzw. bis 2015 (für NO_x) beantragt werden. Dies wurde von mehreren Städten in Anspruch genommen, darunter befindet sich auch [Leipzig](#). Aber auch jetzt hat Leipzig noch in zwei seiner drei Messstationen [noch viele Überschreitungen](#) des EU-Grenzwertes zu verzeichnen – vor allem für Stickstoffoxide.

Wegen Überschreitungen können der Stadt Leipzig, aber auch Deutschland hohe Strafzahlungen und gerichtliche Verfahren drohen: Die Deutsche Umwelthilfe hat schon in mehreren Städten Klagen eingereicht und erwägt auch in Leipzig eine Klage zur Durchsetzung des Rechts auf saubere Luft der BürgerInnen. Auch die EU-Kommission hat schon in mehreren Schritten Rügen gegen Deutschland ausgesprochen und Strafzahlungen angedroht.

Saubere Luft für Leipzig

Luftschadstoffe verursachen hohe Gesundheitskosten

Den Hauptanteil der Luftschadstoffe bilden Feinstaub, Stickoxide (NO_x) und Ozon (O₃).



Glasfaserstreifen zur Erfassung von Feinstaub
(Bildquelle: Frank M. Rauch, CC BY-SA 3.0)

Feinstaub

Feinstaub wird auch PM₁₀ genannt und gehört zu den Schwebstäuben, deren Durchmesser weniger als 10 Mikrometer beträgt. Er birgt selbst unter den von der EU festgelegten Grenzwerten gesundheitliche Risiken. Langfristige Auswirkungen des Feinstaubes können u.a. Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie verstärkte Allergiesymptome sein. Nach Angaben des Umweltbundesamtes gehen allein in Deutschland im Durchschnitt rund **47.000 Todesfälle** jährlich auf die Belastung mit Feinstaub zurück.

Stickoxide

Der Begriff **Stickstoffoxide (NO_x)** umfasst alle gasförmigen Oxide des Stickstoffs. Sie entstehen bei Verbrennungsprozessen in Feuerungsanlagen und KfZ-Motoren. **Stickstoffdioxid reizt und schädigt die Atmungsorgane** und beeinträchtigt in hohen Konzentrationen die Lungenfunktion. Darüber hinaus wirkt es auch **schädigend auf die Umwelt**. Stickstoffdioxid führt zur Bildung "sauren Regens" und kann Böden und Gewässer durch Nährstoffanreicherung übersäuern.

Ozon

Ozon bildet sich bei intensiver Sonneneinstrahlung aus der Reaktion von Stickstoffoxiden (NO_x) mit Sauerstoff. Es führt zu Reizungen der Atemwege, Augen und Schleimhäute. Langfristig kann eine zu hohe Ozonbelastung zur Verschlechterung der Lungenfunktion führen und erhöht das Risiko, an einer Atemwegserkrankung zu sterben.

Ursachen

Der **Verkehr** produziert in Leipzig die meisten Luftschadstoffe. Aus ihm stammen 2.945 Tonnen NO_x pro Jahr, was 72,3 % der Gesamtbelastung entspricht und 305 Tonnen PM₁₀ pro Jahr, was 60,4 % der Gesamtbelastung entspricht.

Dieselmotoren erzeugen wesentlich mehr NO_x als Ottomotoren. Der permanent hohe Luftüberschuss in der Flamme und höhere Verbrennungstemperaturen begünstigen die chemischen Reaktionen, die zur Oxidation des Luftstickstoffs führen. Hinzu kommt, dass aufgrund des höheren Luftanteils während der Verbrennung kein Dreiwegekatalysator wie beim Ottomotor eingesetzt werden kann. Um die Emissionen von Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannten Kohlenwasserstoffen (HC) zu verringern und die vorgegebenen Grenzwerte sicher einzuhalten, wurden vorrangig bei Euro-2 und -3 Diesel-Pkw Oxidationskatalysatoren im Abgasstrang eingesetzt. Diese wandeln auch das im Motor primär entstandene NO in NO₂ um, der direkt emittierte NO₂-Anteil steigt an.

Leipzig hält Grenzwerte seit Jahren nicht ein

Die Stadt Leipzig ist gesetzlich verpflichtet mit Hilfe von Luftreinhalteplänen die Luftqualität zu verbessern. Der Luftreinhalteplan (LRP) muss zwingend geeignete Maßnahmen enthalten, um den Zeitraum einer Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Die Stadt Leipzig hat jedoch versäumt, effektive Maßnahmen in den Luftreinhalteplänen festzuschreiben bzw. diese auch umzusetzen. Die Stadt Leipzig überschreitet daher in den letzten Jahren die Grenzwerte nahezu durchgehend.

Tab. 1. Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂)

Schadstoff	Kenngröße	Einheit	Grenzwert u. in Klammern zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr	Gültigkeit des Grenzwertes
Feinstaub (PM ₁₀)	24-Stunden-Wert	µg/m ³	50 (35)	seit 01.01.2005
	Jahresmittelwert	µg/m ³	40	
Stickstoffdioxid (NO ₂)	1-Stunden-Wert	µg/m ³	200 (18)	seit 01.01.2010
	Jahresmittelwert	µg/m ³	40	

Nach Artikel 22 der RL 2008/50/EG kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Verlängerung der Frist zur Einhaltung der in Tab. 1 genannten Grenzwerte beantragt werden. Dabei ist in einem Luftreinhalteplan nachzuweisen, dass alle geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um die Grenzwerte bis zum Ablauf der neuen Frist einzuhalten. Tabelle: Stadt Leipzig

Drohende Strafzahlungen

Für die Stadt Leipzig wurde seitens der **EU-Kommission** bereits eine Fristverlängerung zur Einhaltung des Tagesgrenzwertes für PM10 gewährt. Diese **Frist endete im Juni 2011**. Der Tagesgrenzwert für PM10 wird seitens der Stadt Leipzig dennoch bis heute (wetterbedingte Ausnahme 2015) nicht durchgängig eingehalten. Eine Fristverlängerung zur Einhaltung des Grenzwertes für das Jahresmittel von NO₂ endete im Januar 2015.

Da, aufgrund der versäumten Maßnahmenumsetzung, trotz Fristverlängerung, die Grenzwerte bis heute nicht eingehalten werden, liegt ein vertragsverletzender Zustand vor. **Der Stadt Leipzig drohen empfindliche Vertragsverletzungsstrafen.** Bund und Freistaat hatten angekündigt, dass die Stadt Leipzig für die Strafzahlungen aufzukommen hat. Nach der Berechnungsformel der Kommission liegt der zu zahlende Tagessatz im

5 bis 6 stelligen Bereich.

Forderungen

Der **Ökolöwe fordert seit über 25 Jahren wirksame Maßnahmen zur Luftreinhaltung** ein und hat bereits vor 7 Jahren in der Stellungnahme zum vorangegangenen LRP 2009 vor einer alleinigen Fokussierung auf die Umweltzone gewarnt. (<http://www.oekoloewe.de/Homepage/Luftreinhalteplan%20Leipzig.pdf>)

Das generelle Ziel sollte sein, durch **Verkehrsvermeidung und Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf den Umweltverbund** (Fuß, Rad, Bahn, Bus, Carsharing), Schritt für Schritt für saubere Luft in Leipzig zu sorgen. Die Stadt Leipzig hat die Umsetzung einer engagierten Verkehrswende weg vom Auto leider nicht im notwendigen Umfang vollzogen, zu wenig in den Radverkehr investiert, die Mittel für den ÖPNV gekürzt und sogar Straßenbahnstrecken stillgelegt. Für den Fußverkehr und das Carsharing gibt es nicht einmal ein Entwicklungskonzept.

Die Frist ist abgelaufen

Sofortmaßnahmen sind leider unvermeidbar

Heute, im Jahr 2016, reichen mittel- und langfristig wirksame Maßnahmen bedauerlicherweise allein nicht mehr aus, um der gesetzlichen Pflicht zur unverzüglichen Einhaltung der Grenzwerte nachzukommen.

Kurzfristige Maßnahmen

Der **Tagesgrenzwert für PM10** kann auch von Städten wie Stuttgart, Mailand oder Turin nicht eingehalten werden. Dort werden jetzt kurzfristig wirksame Maßnahmen angeordnet, um die Zahl der Überschreitungstage unter den kritischen Grenzwert zu senken. Auch Leipzig steht bei weiterer Überschreitung der Grenzwerte in der gesetzlichen Pflicht, dies zu tun. In Stuttgart wird seit Januar 2016 **Feinstaub-Alarm** ausgelöst, sobald der Deutsche Wetterdienst (DWD) besonders schadstoffträchtige Wetterlagen vorhersagt. Es folgt der Appell, das Auto stehen zu lassen und den ÖPNV oder das Rad zu nutzen. (<http://www.stuttgart.de/feinstaubalarm/>)

Es ist zu erwarten, dass der freiwillige Appell bei Feinstaub-Alarm nicht die erhoffte Wirkung erzielen wird. Daher werden in Stuttgart wahrscheinlich **ab 2018 verbindliche ordnungsrechtliche Maßnahmen** für die Autofahrer folgen. Es werden aktuell zwei Alternativen geprüft:

- die Einfahrt nur noch für mit mindestens zwei Personen besetzte Fahrzeuge oder emissionsarme Fahrzeuge (Blaue Plakette).
- die Einfahrt nur mit entsprechendem Kennzeichen (gerade/ungerade Kfz-Kennzeichen). Elektro-Fahrzeuge haben freie Zufahrt.

Mailand oder Turin haben bereits **verbindliche Fahrverbote** an Tagen mit andauernden Inversionswetterlagen ausgesprochen.

Dort wird dies allerdings flankiert von einer deutlichen **Reduzierung der ÖPNV-Fahrpreise** an diesen Tagen. In Mailand kann dann die Einzelfahrkarte als Tageskarte genutzt werden.

Zur Einhaltung des für Leipzig ebenfalls relevanten **Grenzwertes für das Jahresmittel von NO₂**, ist die Fokussierung auf einzelne Überschreitungstage nicht zielführend. Hier ist die Beschränkung der Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf besonders belasteten Straßenabschnitten das kurzfristig wirksame Mittel. Im LRP muss dort die Anordnung einer **Tempo-30-Streckengeschwindigkeit** festgeschrieben werden.



*Feinstaubalarm in Stuttgart,
Quelle: Hans Haase, CC-BY-SA 4.0*

Umweltverbund priorisieren

Umweltzone überflüssig machen

Der Umweltverbund bringt viele Vorteile mit sich. Doch seine Vorteile werden noch nicht ausreichend wahrgenommen.

*Umweltverbund auf dem Augustusplatz,
Quelle: Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V.*



Warum?

Derzeit bleibt aufgrund der schlechten Werte für die Atemluft in Leipzig leider kein Spielraum, auf Sofortmaßnahmen und die perspektivische **Einführung einer blauen Plakette für die Umweltzone** zu verzichten. Gleichzeitig muss es Ziel sein, dauerhaft saubere Luft zu gewährleisten, indem der **Umweltverbund** aus Fuß, Rad, Bahn, Bus und Carsharing in Leipzig endlich gegenüber dem Kfz-Verkehr konsequent **priorisiert** wird. So kann die Umweltzone langfristig überflüssig gemacht werden.

Die im Luftreinhalteplan gewählten Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen müssen **konkret benannt und nachprüfbar** sein. Wichtig ist zudem die Wahl **flächendeckender Maßnahmen**.

Die Hauptemissionsquelle für Stickstoffdioxid sind mit 75 % die Motoren des Kfz-Verkehrs und bei Feinstaub mit 60 % der Kfz-Verkehr als größte lokale Einzelquelle, wobei diese sich zu 20 % aus direkten Motoremissionen und 40 % durch Abrieb und Aufwirbelung zusammensetzen. Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhalteplänen sollen sich nach § 47 Abs. 4 BImSchG entsprechend des Verursacheranteils gegen die Emittenten richten.

Es sind also konkrete Maßnahmen angezeigt, die zur **Verminderung und Verlangsamung**

des Kfz-Verkehrs als Hauptverursacher der Luftverschmutzung beitragen.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen ist ein geeignetes Mittel zur Verminderung von Luftschadstoffbelastungen. Sie wirkt sich auch positiv auf Lärm, Sicherheit (niedrigere Unfallquote), Aufenthaltsqualität, Kosten und die Förderung des Rad- und Fußverkehrs aus. Der bisherige Luftreinhalteplan sieht mit der Maßnahme 1.23 jedoch lediglich Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h im Bereich von Großbaustellen vor, für die jedoch angeblich "kein Bedarf" bestünde.

Großer Nachholbedarf besteht in Leipzig darüber hinaus bei dem Thema **Parkraumbewirtschaftung**. Durch die im Vergleich zu anderen Großstädten ungewöhnlich hohe Zahl an kostenfreien Kfz-Stellplätzen in Leipzig, wird dem Autoverkehr geradezu der rote Teppich ausgerollt. Eine konsequente Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze, z.B. beginnend innerhalb des Tangenten-Vierecks, muss im LRP festgeschrieben werden. Weiterführende Informationen:

http://www.oekoloewe.de/text,2249,mobil_aktuell.html

Die Mehreinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen genutzt werden,

um den **ÖPNV in Leipzig deutlich auszubauen** (Haltestellennachverdichtung, Taktverdichtung, Linienenerweiterungen, Verknüpfung S-Bahn, Barrierefreiheit).

Die empfindliche Kürzung der Zuwendung an die LVB von rund 60 auf nur noch 45 Millionen Euro ist zurückzunehmen.

Leipzig ist Straßenbahn-Stadt. Die Straßenbahn ermöglicht Elektromobilität für Alle und leistet damit einen großen Beitrag zur Luftreinhaltung. Ein Ersatz bestehender Straßenbahnlinien durch Busbedienung, wie jüngst im Fall der Tram Linie 9 lehnt der Ökolöwe ab.

Der nichtmotorisierte Verkehr mit dem Rad und zu Fuß ist der sauberste Verkehr.

Für den **Radverkehr** muss kurzfristig die Investitionsquote wieder auf die bereits beschlossenen 5 Euro pro Leipziger und Jahr angehoben werden. Mittelfristig muss die Investitionsquote auf 10 Euro pro Leipziger und Jahr steigen. Leipzig muss schneller Fortschritte beim Ausbau des Radverkehrs (System, Netz, Stellplätze) machen.

Für den **Fußverkehr** muss ein Entwicklungskonzept erstellt werden. Das aktuell vorliegende stammt noch aus den 90er Jahren.

Das bestehende Zebrastreifenprogramm muss umfangreicher ausgestattet und konsequent umgesetzt werden. In den Wohngebieten sind deutlich mehr Spielstraßen einzurichten. Gehwegparken ist stärker zu unterbinden.

Nachfolgender (unvollständiger) Auszug einer **Maßnahmen-Tabelle der TU Dresden** zur kommunalen Luftreinhaltung, zeigt einige weitere Beispiele für mittelfristig umsetzbare Maßnahmen und deren Wirksamkeit auf Reduzierung von CO2, NOx und Partikel. Sie kann als Orientierungsrahmen dienen. Für **weitere Maßnahmen-Empfehlung** im Verkehrsbereich sei auf die Ausführungen zum Lärmaktionsplan in diesem Papier verwiesen, sowie auf die Stellungnahme des Ökolöwen zum Stadtentwicklungsplan (STEP) Verkehr und Öffentlicher Raum:

http://www.oekoloewe.de/media/documents/1417704063_1.pdf



TUD, Verkehrsökologie: Kommunale Luftreinhaltung im Verkehr

Nr.	Maßnahme	Faktor Tautologie				Kosten	Horizont	Abschätzung des Wirkungspotentials		
		# mot Fahrten	Reiseweite	Auslastung	spez. Emissionen			CO2	NOx bzw. NO2	Partikel
1	Verbesserung der Raumordnung	x	x	x		hoch	lang	hoch	hoch	hoch
1.1	Nutzungsmischung in den Quartieren	x	x	x		hoch	mittel	hoch	hoch	hoch
1.2	(Nach-) Verdichtung, Nahbereichsattraktivierung	x	x			mittel	mittel	mittel	mittel	mittel
1.3	Dezentrale Einkaufs-, Arzt-, Behörden-, Schulsysteme usw.	x	x	x		mittel	mittel	hoch	mittel	mittel
1.4	Abbau Steuervorteile für Vielfahrer, Grundsteuerreform, usw.	x	x	x		gering	kurz	hoch	hoch	hoch
2	Verbesserungen für nichtmotorisierte Verkehrsträger	x	x			gering	mittel	hoch	hoch	hoch
2.1	Ausbau Radverkehr als Netz und System (inkl. Verleih)	x	x			gering	mittel	hoch	mittel	mittel
3	Verbesserung des ÖV	x	x	x	x	hoch	mittel	mittel	mittel	mittel
3.1	Generelle Attraktivierung des ÖV (Angebot, Komfort, Verknüpfung, Technik ...)	x	x	x		mittel	kurz	mittel	mittel	mittel
3.2	Ausbau ÖV, höhere Kapazität, neue Linien/Fahrzeuge	x	x	x		hoch	mittel	mittel	mittel	mittel
3.3	Neuansiedlungen immer ÖV-gerecht (Beispiel: Freiburg Vauban)	x	x	x		mittel	mittel	mittel	mittel	mittel

Download Tabelle (S. 83ff):

http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/oeko/dateien/Bericht_final_Luftreinhaltung_UB_20091126.pdf

Mehr Bäume und mehr Grün für Leipzig

Nachhaltige Stadtgestaltung

Bäume filtern Feinstäube und gasförmige Schadstoffe aus der Luft und verändern die Luftströmung (Windschutz). Damit tragen sie zur Verringerung der Schadstoffbelastung in der Luft bei. Auch die Bildung von Ozon kann durch niedrigere Temperaturen infolge der Schattenwirkung der Bäume und durch eine effektive Absorption von NOx reduziert werden.

Verfehlte Ziele im LRP

Im LRP von 2009 bis 2015 war es Ziel, **5.000 neue Bäume zu pflanzen. Dies wurde nicht umgesetzt.**

Für den neuen LRP gilt es also zunächst, die alten Verpflichtungen zu erfüllen. Aufgrund der zahlreichen Fällungen, die den Pflanzungen gegengerechnet werden müssen, sind nach wie vor **mindestens 1.000 Bäume pro Jahr** im Sinne des LRP zu pflanzen. Ein entsprechender Etat hierfür sowie für die Pflege ist vorzusehen. Ausgleichspflanzungen für Fällungen sind zusätzlich vorzunehmen. Die Öffentlichkeitsarbeit ist zu stärken. **Hecken sowie Fassaden- und Dachbegrünungen** eignen sich besonders zur Filterung von Feinstaub und Schadstoffen aus der Luft. Die Minderung der Belastung in begrünten Straßen kann bis zu 70 % betragen Die langfristige Fortsetzung des

Fassadenbegrünungsprogramms

„**Kletterfix**“ muss im LRP festgeschrieben werden. Die durch den Rat beschlossene **Gründachstrategie** ist zügig zu entwickeln und umzusetzen. Wir fordern die Aufnahme der Maßnahme **„Anlegen von Heckenbepflanzungen“**. Hecken können der Gliederung von Vorgärten und Innenhöfen dienen und lassen sich gut in das Stadtbild integrieren. **Grünflächen** spielen für die Luftqualität und das lokale Klima einer Großstadt eine bedeutende Rolle. Sie sorgen für geringere Temperaturen und Windgeschwindigkeiten, lokale Abkühlung, höhere Verdunstungsraten und wirken durch



Quelle: Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V.

den "Verdünnungseffekt" positiv auf die belastete Luft.

Ein Konzept zur **Etablierung grüner Infrastruktur** in Leipzig ist notwendig. Es muss klar festgelegt sein, wo welche Grünzüge miteinander verbunden werden sollen. Der aktuelle Etat für die Neuanlage von Grün beträgt derzeit nicht einmal 100.000 Euro. Um tatsächlich neues Grün zu planen, zu schaffen und zu pflegen bedarf es einer deutlichen Aufstockung des Etats.

Wälder sind für die Verringerung von Hintergrundbelastungen unverzichtbar. Der Waldanteil in Leipzig nimmt aktuell nur knapp 7 % der Stadtfläche ein. Bereits im Jahr 2013 war es Ziel, den Waldanteil auf 10 % zu erhöhen. Dieses Ziel muss jetzt umgesetzt werden. Landwirtschaft im Auwald verringert den wichtigen hohen Waldanteil. Daher fordern wir die sukzessive Auslagerung aus dem Auwald.

Kamine und Kleinfeuerungsanlagen

Mit einer Brennstoffverordnung wird Leipzig Vorreiter

Brennstoffverordnung

Die 1. BImSchV legt **Grenzwerte für Kamine** fest. Sie gelten für Neuanlagen. Alte Anlagen müssen, wenn sie die (im Gegensatz zu Neuanlagen höheren) Grenzwerte nicht einhalten, je nach Baujahr, bis spätestens 2024 außer Betrieb genommen werden.

Da diese Übergangsphase sehr lang ist, hat die Stadt München eine Brennstoffverordnung erlassen und für ihren LRP verschärft. Sie sieht kürzere Fristen vor. Analog zum Münchener LRP sollte Leipzig eine **Brennstoffverordnung einführen**. Hier können Grenzwerte für Luftschadstoffe aus Kaminöfen und Fristen für die Außerbetriebnahme von Altanlagen festgelegt werden.

Wir empfehlen für **Neu- wie Altanlagen einheitliche Grenzwerte**: Staub $0,04 \text{ g/m}^3$ und Kohlenmonoxid $1,25 \text{ g/m}^3$ (= Anlage 4 Ziff. 1, Stufe 2 der 1. BImSchV für Neuanlagen).

Wir empfehlen die **Vorverlegung der Frist zur Außerbetriebnahme** von Altanlagen von 2024 auf spätestens 2018. Eine **Informationskampagne**, gemeinsam mit der Schornsteinfeger-Innung kann die Maßnahme stützen.

Feuerwerk

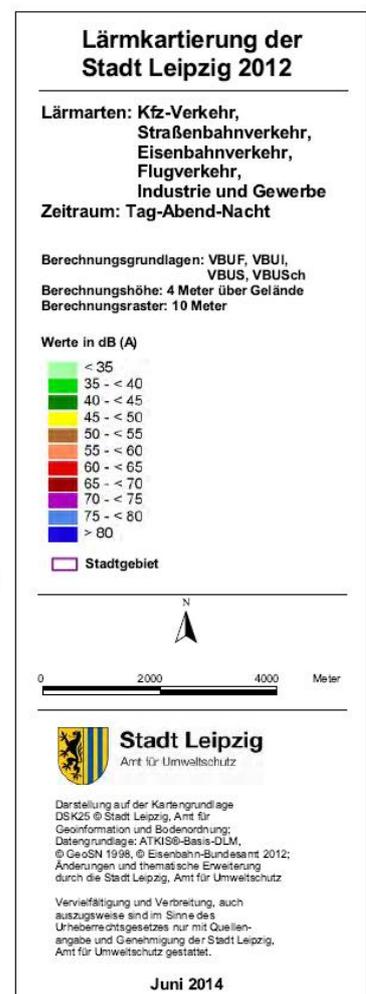
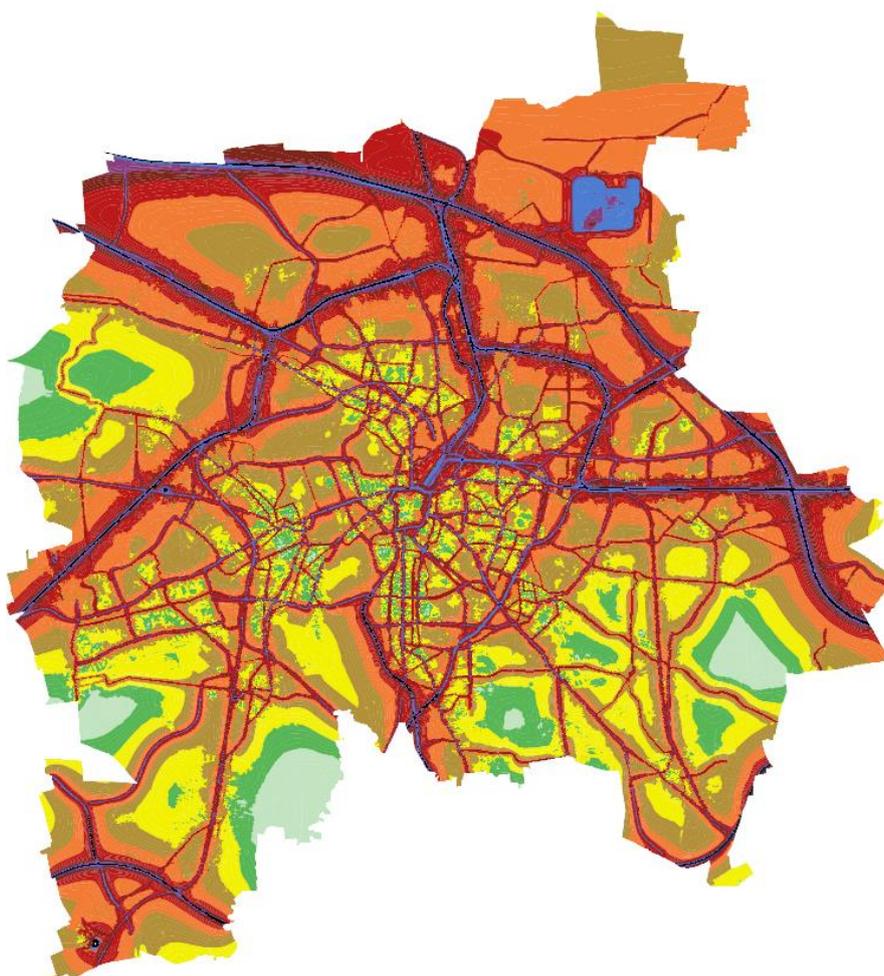
Auswertungen des Umweltbundesamtes zeigen: Am ersten Tag des neuen Jahres ist die Luftbelastung mit gesundheitsgefährdendem Feinstaub vielerorts so hoch wie sonst im ganzen Jahr nicht. Wir fordern für den LRP einen **restriktiveren Umgang mit der Genehmigung von Feuerwerken**.

Bei **Inversionswetterlagen** dürfen **keine Feuerwerke** genehmigt werden. Bereits genehmigte müssen abgesagt werden.

Leipzig leiser und lebenswert

Verkehrslärm verursacht hohe Kosten für die Stadtgesellschaft

Lärmbedingt erhöhte Gesundheitsrisiken (z.B. erhöhtes Herzinfarkt-Risiko) sind für Dauerschallaußenpegel ab 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht eindeutig nachgewiesen. Dabei muss man wissen, dass an Magistralen wie der Georg-Schumann- oder Prager Straße Werte von bis zu 80 dB(A) erreicht werden.



Das Amt für Umweltschutz hat unter der Web-Adresse <http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/luft-und-laerm/laerm-schutz/> eine Vielzahl von sogenannten Lärmkarten veröffentlicht und die Anzahl der betroffenen Leipziger transparent gemacht. Der Stadtplan auf der Internetpräsenz der Stadt Leipzig verfügt über eine Funktion, über die Sie die berechneten Lärmwerte vor Ihrer Haustür abrufen können.

Allein aufgrund des Straßenverkehrs sind **mehr als 26.000 Leipziger gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln von 65 dB(A) und mehr ausgesetzt**. Durch die Straßenbahn wird der Wert vor den Fenstern von mehr als 11.000 Menschen überschritten. Laut Eisenbahnbundesamt wohnen entlang der Schienenwege in Leipzig etwa 2.800 Menschen, die durch Mittelungspegel über 55 dB(A) in der Nacht in ihrem Schlaf erheblich gestört werden.

Laut **der kommunalen Bürgerumfrage von 2008** fühlen sich ca. **88.000 Leipziger stark oder sehr stark durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt**; für den Schienenverkehrslärm meinen das ca. 62.000 Menschen in dieser Stadt.

Das Amt für Umweltschutz hat für das Untersuchungsgebiet des Lärmaktionsplans (LAP) 2013 (nur Teil des Stadtgebietes) lärmbedingte **Gesundheitskosten in Höhe von rund 2,95 Millionen Euro pro Jahr** ermittelt, die allein auf den Straßenverkehr zurückzuführen sind.

Verkehrslärm hat **negative Auswirkungen auf die Stadtentwicklung**: Verkehrslärm ist eine der Haupttriebfedern für Suburbanisierung in Eigenheimsiedlungen am Rande der Stadt. Dadurch steigen jedoch Pendlerströme in das Stadtzentrum weiter an. Der Verkehrslärm in der Stadt nimmt weiter zu. Der Stadt entgehen gleichzeitig Steuereinnahmen. Wohnquartiere insbesondere an Hauptverkehrsstraßen verlieren an Wert. Dem lokalen Einzelhandel in Geschäftsstraßen entgeht Kundschaft.

Für die lärmbelasteten Straßen in Leipzig (Untersuchungsgebiet des LAP 2013) wurden durch das Amt für Umweltschutz **Mietverluste von rund 4,85 Millionen Euro pro Jahr** ermittelt. Die **Immobilienwertverluste wurden auf 195 Millionen Euro pro Jahr** abgeschätzt.

Eine engagierte, strategische Lärminderungsplanung führt also umgekehrt zu steigenden Einnahmen aus Gewerbe-, Einkommens-, Grund- und Grunderwerbsteuer und verbessert die Lebensqualität in Leipzig.

Sofortmaßnahmen verbindlich machen und umsetzen

Im Lärmaktionsplan (LAP) müssen daher **konkrete Maßnahmen** benannt werden, die auch **konsequent umgesetzt und** bei der weiteren Fortschreibung **evaluiert** werden können. Im aktuell gültigen Lärmaktionsplan ist bspw. von „Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen“ die Rede. Die Prüfung hat jedoch im Vorfeld bei der Planaufstellung zu erfolgen. Im LAP ist dann die Maßnahme ortsgenau festzuschreiben.

Im LAP ist der **Fokus auf kurzfristig und kostengünstig umsetzbare Sofortmaßnahmen** zu legen. Dazu gehört vor Allem die Anordnung von Tempo-30-Streckengeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen in Wohngebieten, bzw. die Integration in bestehende Tempo30-Zonen. Dies hat einen hohen Lärminderungseffekt (2 bis 5 dB(A) je nach Straßenbelag) und gleichzeitig positive Effekte in punkto Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung, Aufenthaltsqualität und Förderung des Umweltverbundes. Zudem ist dies ein wichtiger Punkt, an dem ein Lärmaktionsplan gegenüber anderen Planungen eine Außenwirkung entfalten kann.

Für die Integration in **Tempo-30-Zonen** seien beispielgebend folgende Straßen aufgeführt: Bernhard-Göring-Straße, Talstraße, Brüderstraße, Schnorrstraße, Endersstraße, Naunhofer Straße, Rembrandtstraße, Bernhardstraße, Lilienstraße, ...

Für Anordnung einer **Tempo-30-Streckengeschwindigkeit** aus Lärmschutzgründen kommen stark belastete Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen mit schmalen Straßenquerschnitt und dichter Wohnbebauung in Betracht. Beispielgebend seien folgende Abschnitte aufgeführt: Sommerfelder Straße (Wohngebiet Stötteritz), Marschnerstraße (Bereich Bachviertel), Windorfer/Altranstädter Straße, Teilbereiche Arthur-Hoffmann-Straße u. Georg-Schwarz-Straße, ...

Ebenso in Betracht kommen Hauptstraßen in Wohngebieten mit nur nähräumiger Bedeutung für den Kfz-Verkehr, wie z.B.: Gießerstraße (Kleinzschocher), Querstraße, Holsteinstraße, Prinz-Eugen-Straße, Meusdorfer Straße, Industriestraße

Die Akzeptanz einer Tempo-30-Streckengeschwindigkeit kann durch das Aufstellen von **Geschwindigkeitsanzeigen** unterstützt werden.

Darüber hinaus sollte im LAP ein **„Priorisierungsfaktor Lärmschutz“ für das Deckensanierungsprogramm** der Stadt Leipzig festgelegt werden. Es sollte die Sanierung jener Straßenabschnitte vordringlich behandelt werden, an denen eine hohe Lärminderung für eine hohe Anzahl an Betroffenen erzielt werden kann.

Bahnlärm ist vor allen Dingen im Bereich des Güterrings ein zentrales Problem. Die Stadt Leipzig muss auf ein **Lärmsanierungsprogramm von Freistaat Sachsen, Bund und Deutsche Bahn AG** hinwirken und die Einordnung des Leipziger Güterrings in ein solches aktiv befördern.

Die Stadt Leipzig bleibt aufgefordert ihre Bürger vor **gesundheitsschädlichem Fluglärm** zu schützen. Die **Südabkurvung** am Flughafen Leipzig/Halle muss ausgesetzt und ein **Nachtflugverbot** durchgesetzt werden. Dazu müssen Aussagen im LAP getroffen werden.

Für die im aktuellen LAP festgelegten **„Ruhigen Gebiete“** sind konkrete Schutzmaßnahmen vor zusätzlicher Verlärmung festzuschreiben. Dies ist bisher noch nicht der Fall. Über die bereits festgelegten „Ruhigen Gebiete“ hinaus, sind weitere zu benennen. Dazu zählen auch Wohngebiete, kleinere Stadtplätze und andere Rückzugsorte.

Kfz-Verkehrsvermeidung und Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV, Carsharing) konsequent angehen

Im Rahmen einer langfristig angelegten strategischen Lärminderungsplanung müssen Anstrengungen zur **Kfz-Verkehrsvermeidung und Förderung des Umweltverbundes** intensiviert werden.

In Bebauungsplänen ist **im Kernstadtbereich eine stringente Blockrandbebauung** durchzusetzen. So werden ruhige Innenhöfe und die „zweite Reihe“ vor Straßenverkehrslärm effektiv geschützt. Bei einer Zeilenbauweise (quer zur Straße) werden große Flächen verlärm. Eine solche Selbstverpflichtung muss im LAP festgeschrieben werden.

Gründerzeitliche Quartiere mit kompakter Blockrandbebauung weisen Strukturen auf, die eine **hohe Nutzungsmischung** ermöglicht. Die Nahversorgung kann fußläufig bzw. per Rad erfolgen. So werden Autofahrten vermieden und Verkehrslärm gemindert. Diese Quartiere müssen gestärkt und disperse Stadtstrukturen nachverdichtet werden. Für vertiefende Hinweise in diesem Handlungsfeld sei auf das Positionspapier des Ökolöwen zum „Wohnungspolitischen Konzept der Stadt Leipzig“ verwiesen:

http://www.oekoloewe.de/media/documents/1435756305_1.pdf

Im LAP muss der **Ausbau des ÖPNV-Angebots** festgeschrieben werden. Dazu zählt ein Programm zur Haltestellennachverdichtung, Taktverdichtung auf verschiedenen Linien (z.B. 10min.-Takt Linie 14) sowie die Erweiterung und Neueinrichtung von Straßenbahn- und Buslinien. Gleichzeitig müssen die Ticketpreise stabil gehalten werden. So erhalten mehr Menschen die Möglichkeit, vom Auto auf den ÖPNV umsteigen und Kfz-Verkehrslärm vermeiden zu können.

Ein Carsharing-Auto kann je nach Standort 5 bis 12 Privat-PKW ersetzen. Die 230.000-Einwohner-Stadt Freiburg/Breisgau wird in den nächsten Jahren zu den 200 bestehenden rund 400 zusätzliche CS-Stellplätze schaffen. Leipzig sollte sich an dieser Größe orientieren. (Carsharing in Freiburg: <http://www.freiburg.de/pb/Lde/502977.html>)

Abschließend sei auf die **Stellungnahme des Ökolöwen zum Lärmaktionsplan 2013** verwiesen. Wir bitten jene dort angeregten Vorschläge in den LAP aufzunehmen und umzusetzen, die bisher noch nicht realisiert worden sind:

http://www.oekoloewe.de/text,2681,mobil_aktuell.html



*Leipzigs größtes Carsharing-Unternehmen TeilAuto,
Quelle: Herr Zafra CC BY-SA 3.0*

Positionen im Überblick

Positionspapier zur Fortschreibung der Fachpläne

1)

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Sie!

Unterstützen Sie unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Ihre regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html