

Amt für Umweltschutz  
Abteilung Umweltvorsorge  
Technisches Rathaus  
Prager Straße 118 – 136,  
04317 Leipzig



Leipzig, 22. Juli 2011

## Umweltpolitische Arbeit

**Ansprechpartner**  
Enrico Vlach

**Kontakt**  
0341-3065-370  
upa@oekoloewe.de

**Ökolöwe**  
Umweltbund Leipzig e.V.  
Haus der Demokratie Leipzig  
Bernhard-Göring-Str. 152  
04277 Leipzig

Telefon 0341-3065-185  
Fax 0341-3065-179

www.ökolöwe.de  
www.ökofete.de

**Geschäftskonto**  
Sparkasse Leipzig  
Konto 1111105789  
BLZ 86055592

**Spendenkonto**  
Sparkasse Leipzig  
Konto 1121131561  
BLZ 86055592

**Geschäftsführung**  
Nico Singer

**Vereinsvorstand**  
Dr. Sabine Hübert  
Peter Hartelt  
Michael Schaaf  
Holger Seidemann  
Philipp Steuer  
Harald Tillmann  
Marco Böhme

**Steuernummer**  
231/141/02229 (FA Leipzig II)

**Vereinsregister-Nummer**  
VR45 (Amtsgericht Leipzig)

# Stellungnahme des Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. zum Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig

## Einführung

Lärm berührt viele Bereiche des Alltags der Leipziger und wird von jedem Menschen anders wahrgenommen. Die Folgen einer dauerhaften Lärmbelastung äußern sich in einer vermehrten Ausschüttung von Stresshormonen. Die Konzentration fällt schwerer. Wir reagieren schneller gereizt und schlafen unruhiger. Das Risiko eines Herzinfarktes steigt. Lärmbedingt erhöhte Gesundheitsrisiken sind laut Umweltbundesamt 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-Straße Werte von bis zu 80 dB(A) erreicht werden. Allein aufgrund des Straßenverkehrs sind weit mehr als 20.000 Leipziger gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln ausgesetzt.

Verkehrslärm beeinträchtigt nicht nur unsere Gesundheit. Er hat auch Auswirkung auf die Entwicklung unserer Stadt. In Leipzig können die Menschen, anders als in München oder Frankfurt, relativ frei wählen, ob sie an einer lauten Verkehrsschneise oder doch lieber in einer ruhigen Nebenstraße wohnen möchten. Dies ist einer der Gründe, weswegen in Leipzig insbesondere an den Hauptstraßen viele Wohnungen leer stehen. In die Häuser wird nicht investiert, sie verfallen und müssen teilweise sogar abgerissen werden. Durch die Lücken dringt der Lärm in bis dahin ruhig gelegene Häuser in der zweiten Reihe. Das schlechte Image einer Hauptstraße kann auf das Stadtviertel ausstrahlen. Anwohner, die sich attraktivere Wohnlagen auch außerhalb der Stadtgrenzen leisten können, ziehen weg. Den lokalen Geschäften fehlt die Kundschaft. Eine Abwärtsspirale entsteht, die nur schwer umzukehren ist.

Verkehrslärm verursacht also auch Kosten, die in Sachsen auf mehr als 500 Mio. Euro jährlich beziffert werden<sup>1</sup>. Der Wertverlust der Wohngebäude und der Wegzug lärmgeplagter Einwohner in das Umland bedeuten für die Stadt Leipzig weniger Umsatz-, Einkommens-, Grund- und Grunderwerbsteuer. Gleichzeitig muss die Kommune viel Geld in die Hand nehmen, etwa um ungenutzte Häuser an Hauptverkehrsstraßen in ihrem Bestand zu sichern.

Eine engagierte, strategische Lärminderungsplanung kann dieser Entwicklung entgegenwirken. Deren schrittweise Umsetzung dient nicht nur dem Schutz der Gesundheit von tausenden Leipzigern sondern stellt eine Zukunftsinvestition dar, die sich positiv auf die Steuereinnahmen der Stadt auswirken wird.

Daher messen wir dem vorliegenden Entwurf des ersten Lärmaktionsplans große Bedeutung zu. Der Ökolöwe hat im Rahmen des Modellprojekts „Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“ im Leipziger Norden detaillierte Bürgervorschläge sammeln können. Über die Projektseite [www.machs-leiser.de](http://www.machs-leiser.de) konnten weitere Hinweise der Leipziger dokumentiert werden. Die Ergebnisse sind im Anhang 1 und 2 zusammengefasst und stellen einen wichtigen Teil der nachfolgenden Stellungnahme des Ökolöwen dar.

## A Lärmkartierung

Laut EU-Umgebungslärmrichtlinie (EU-ULR) und § 47 Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) hätten die Lärmkarten für den Leipziger Ballungsraum bis zum 30. Juni 2007 vorliegen müssen. Veröffentlicht wurden sie jedoch erst im April 2008 mit Daten, die sich teilweise auf das Jahr 2005 beziehen. Da sich die Erstellung des Lärmaktionsplans (LAP) nun ebenfalls, entgegen der gesetzlichen Vorgaben, verzögert (der beschlossene LAP hätte am 18. Juli 2008 vorgelegt werden müssen), wird der Stadtrat voraussichtlich im Frühjahr 2012 über einen Plan abstimmen, der auf Karten von 2005/06 basiert. Ein Grund dafür ist auch, dass dem Amt f. Umweltschutz erst im Oktober 2008 eine zusätzliche Personalstelle für die Lärmaktionsplanung zugewiesen wurde. Dies zeigt, dass Lärminderung in Leipzig bisher noch nicht als wichtige Zukunftsinvestition begriffen wird.

Wir begrüßen, dass im Entwurf des LAP ausgeführt wird, dass die Kartierung für die zweite Phase innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen (bis zum 30.06.2012) angestrebt wird.

**Damit das Amt für Umweltschutz seine gesetzlichen Pflichten erfüllen kann, müssen dem Amt**

---

<sup>1</sup><http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/6604.htm>

**auch zukünftig die dafür notwendigen Personalstellen und finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.**

Bei der Lärmkartierung und damit auch bei der Lärmaktionsplanung wurde nur ein Teil des Leipziger Stadtgebiets betrachtet. Dafür werden ebenfalls fehlende Rechenkapazitäten sowie Finanzmittel angeführt (vgl. LAP, S. 13) Dies ist aus unserer Sicht als klarer Verstoß gegen § 47b Punkt 2 des BImSchG zu werten. Dort wird das zu kartierende Gebiet wie folgt definiert: „*Ein Ballungsraum [ist] ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer*“ Es ist aus unserer Sicht unzulässig in der Betrachtung des Ballungsraums das Stadtgebiet auf Ortsteilebene zu gliedern und all jene Gebiete abzuschneiden, die einzeln für sich betrachtet weniger als 1000 EW/qkm aufweisen. Ballungsraum meint vielmehr das „*Gebiet mit städtischem Charakter*“ innerhalb der Mitgliedsstaaten (vgl. Artikel 3 k EU-ULR). Es hätte also nicht nur das gesamte Gebiet der Stadt Leipzig betrachtet werden müssen sondern zusätzlich noch mindestens Schkeuditz, Markkleeberg und Taucha.

**Wir halten es daher für zwingend erforderlich, dass so wie es im Entwurf des LAP ausgeführt ist, die Kartierung für die zweite Phase zumindest auf das gesamte Stadtgebiet von Leipzig ausgeweitet wird.**

Die Lärmkarten haben nach BImSchG dem Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu entsprechen. Laut Punkt 6 müssen die Ballungsräume: „*Differenzkarten [erstellen], auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen Situationen verglichen wird.*“ Das ist in Leipzig bisher nicht geschehen. Die Lärmkarten, die im Internet als pdf zur Verfügung stehen sind sehr schlecht lesbar und haben eine unmöglich lange Ladezeit. Da die einzelnen Layer nicht transparent gehalten sind, ist es nahezu unmöglich, den Fassadenpegel bestimmten Hausnummern zuzuordnen. Diese Karten sind nicht geeignet, um die Bürger effektiv an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne zu beteiligen.

Sehr lobenswert ist jedoch die interaktive Lärmkarte, die seit etwa Ende Mai 2011 auf den Internetseiten zum Lärmschutz nutzbar ist. Das neue Instrument des Lärm-Online-Forums hat es in der Form in Leipzig noch nicht gegeben. Leipzig nimmt damit auch im bundesweiten Vergleich eine Vorreiterrolle ein.

**Das Instrument der interaktiven Lärmkarte muss langfristig für die Bürger zur Verfügung stehen und mit weiteren Funktionen angereichert werden. Dazu gehören aus unserer Sicht:**

- das Ablesen des konkreten Fassadenpegels als Zahlenwert für jede Hausnummer
- eine Vorher- / Nachher-Ansicht zu den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan
- die Zahl der Betroffenen, die durch die Maßnahmen im LAP entlastet bzw. neu belastet werden
- Eine Ansicht der Lärmbelastung abgestuft in 3 dB(A)-Intervallen (+/- 3 dB(A)= Halbierung/Verdopplung der Lärmquelle). Nur so werden viele Maßnahmen überhaupt erst in der Lärmkarte sichtbar.
- Eine Gesamtdarstellung von Straßen- und Schienenlärm
- perspektivisch eine Funktion, mit deren Hilfe verschiedene Szenarien (Veränderter Modal Split, Straßenneubau bzw. -rückbau, Anordnung Tempo-30, etc.) durchgespielt werden können

Die Darstellung der von Umgebungslärm Betroffenen im vorliegenden Entwurf entsprechen den Vorgaben der EU-URL. Wir bedauern jedoch, dass von den schützenswerten Einrichtungen nur betroffene Krankenhäuser und Schulen betrachtet wurden. Kindertagesstätten wurden nicht betrachtet, obwohl vielfach nachgewiesen wurde, dass Umgebungslärm die Lernfähigkeit und Gedächtnisfunktionen verschlechtert sowie die Konzentrationsfähigkeit und das Sozialverhalten beeinträchtigt.

**Aus unserer Sicht sollte im Rahmen des LAP auch die Analyse betroffener Kindertagesstätten erfolgen.**

## B Lärmaktionsplan

### 1 Auslösewertewerte

Der Gesetzgeber macht keine Vorgaben, welche Auslösewerte in den Lärmaktionsplänen zum Tragen kommen sollen. Im vorliegenden Entwurf werden Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für anzuordnende Maßnahmen vorgeschlagen. Gesundheitliche Beeinträchtigung sind jedoch bereits ab Werten von 60 dB (A) tags und 50 dB(A) nachts zu erwarten. Daher hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts als einklagbare Grenzwerte für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen festgelegt.

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. langfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen sind laut Umweltbundesamt nachstehende Auslösekriterien für die Aktionsplanung notwendig:

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Quelle: [http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA\\_Kriterien\\_ULR.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA_Kriterien_ULR.pdf)

**Wir halten es deshalb für zwingend notwendig, dass die Auslösewerte für den Leipziger Lärmaktionsplan auf 65 dB (A) tags und 55 dB (A) nachts festgelegt werden. Leipzig kann sich dabei an Städten wie Oberhausen, Gera oder Dresden orientieren. In der 2. Phase müssen die Werte auf 60 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts gesenkt werden.**

**Wir empfehlen abgestufte Auslösewerte für schützenswerte Gebiete wie Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime sowie Kindertagesstätten. Es sind alle Einrichtungen zu ermitteln, die Mittelungspegeln von mehr als 57 / 47 dB (A) ausgesetzt sind. Es sind konkrete Maßnahmen zu definieren, die die Lärmbelastung im Umfeld dieser Einrichtungen signifikant senken.**

Die Festlegung auf die viel zu hohen Werte von 70/60 dB (A) hat zur Folge, dass nur äußerst kritische Lärmschwerpunkte betrachtet werden. Das führt aus unserer Sicht dazu, dass man dann versucht ist mit voneinander losgelösten Einzelmaßnahmen nur einzelne Hot-Spots zu betrachten. Integrierte Lösungsansätze werden damit behindert. Im Vordergrund sollte stehen, die Betroffenenzahlen insgesamt zu senken. Dabei bestehen aus unserer Sicht besonders große Minderungspotentiale in Straßen, die weniger als 70/60 dB (A) aufweisen. Im Rahmen einer strategischen Lärminderungsplanung ist es durchaus sinnvoll, den Verkehr auf bereits hoch belasteten Straßen zu bündeln, wenn dadurch größere Minderungspotentiale in benachbarten Straßen erzielt werden können.

### 2 kurzfristig wirksame Maßnahmen

Die viel zu hohen Auslösewerte von 70 / 60 dB(A) legen laut dem vorliegenden Entwurf den „*sofortigen Handlungsbedarf*“ fest (vgl. LAP, S. 32 ). Für den Straßenverkehrslärm wurden jedoch nur fünf Maßnahmen definiert, die kurzfristig wirksam sein sollen. Dabei handelt es sich vorwiegend um ohnehin schon geplante Straßenbaumaßnahmen.

Es gibt bundesweit viele Beispiele für konkrete verkehrsorganisatorische Maßnahmen, mit deren Hilfe die Belastung in den „Lärm-Hot-Spots“ kurzfristig gesenkt werden kann. Im vorliegenden LAP sind einige davon erläutert. Es sind jedoch keine konkreten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen für bestimmte Straßenabschnitte benannt. Es werden vielmehr für dutzende Straßenabschnitte mit

„sofortigem Handlungsbedarf“ überhaupt keine Maßnahmen benannt. Dazu gehören u.a. Abschnitte in der:

Marschnerstraße, Käthe-Kollwitz-Straße, Arthur-Hoffmann-Straße, Waldstraße, Gohliser Straße, Torgauer Straße, Kurt-Eisner-Straße, Industriestraße, Oststraße, Riebeckstraße, Täubchenweg, Gießlerstraße, Erich-Zeigner-Allee, Lilienstraße, Mockauer Straße, Friedrichshafner Straße, Bornaische Straße, Georg-Schwarz-Straße, Antonienstraße, Landsberger Straße, auf dem gesamten Innenstadtring sowie viele weitere Straßen aus Tabelle 17.6 auf Seite 77 LAP.

**Wir fordern, dass zumindest für alle Straßenabschnitte mit „sofortigem Handlungsbedarf“ aus Tabelle 17.6, die mittelfristig nicht grundhaft saniert werden können, konkrete, kurzfristig wirksame Maßnahmen im LAP benannt werden.**

Als wirksame Maßnahme kommt u.a. die Bündelung des Verkehrs in der Fahrbahnmitte in Frage. Dies kann mit dem kurzfristigen Abmarkieren von PKW-Stellflächen und Radfahrstreifen bewirkt werden.

**Es müssen Straßenabschnitte benannt werden, in denen die Abmarkierung von Radfahrstreifen und PKW-Stellflächen am Straßenrand sowie eine Reduzierung der Fahrspuren kurzfristig umgesetzt werden.**

**Dies kann auch in Verbindung mit dem Deckensanierungsprogramm geschehen. Hierfür empfehlen wir, das Auswahlkriterium „Anzahl der Betroffenen durch Straßenverkehrslärm über 65 / 55 dB (A)“ einzuführen.**

Ein weiteres Mittel kann in bestimmten Straßenabschnitten das Aufheben der Einbahnstraßenregelung sein. Damit wird a) eine Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit erreicht b) wird dadurch das benachbarte Straßennetz entlastet.

**Es sind konkrete Straßenabschnitte zu benennen, in denen die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung kurzfristig umgesetzt wird.**

Ein weiteres, sehr wirksames Mittel ist die Anordnung von Tempo 30. Dies ist auch in Hauptnetzstraßen möglich. Die Anordnung von Tempo 30 statt Tempo 50 bewirkt abhängig vom Straßenbelag eine Pegelminderung von 2,6 bis 6 dB (A) (+/- 3 dB (A) entspricht der Verdopplung bzw. Halbierung der Lärmquelle). Die Anordnung von Tempo 30 ist zudem eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme und weist Synergien mit anderen Zielen der Stadtentwicklung auf (Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit allgemein, Schulwegsicherheit, einfaches Queren in Geschäftsstraßen, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Förderung des ÖPNV, Förderung der Nahversorgung – „Leipziger Läden“, ...) Folgende Städte haben konkrete Straßenabschnitte für die Anordnung von Tempo 30 im Rahmen der strategischen Lärminderungsplanung definiert (unvollständige Auswahl):

Rostock, Berlin, Jena, Gera, Darmstadt, Freiburg, Celle, Cottbus, Frankfurt/M., Ulm, Ravensburg, Potsdam, Trier, Weimar, Chemnitz

Im vorliegenden Lärmaktionsplan wird angeführt, dass die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen vor dem Hintergrund der knappen Haushaltsmittel betrachtet werden muss. Es sind jedoch keine konkreten Straßenabschnitte benannt, in denen das kostengünstige Mittel „Tempo 30“ angeordnet werden soll.

**Es sind daher konkrete Straßenabschnitte zu benennen, die im Rahmen der strategischen Lärminderungsplanung a) kurzfristig in bestehende Tempo-30-Zonen einbezogen werden und b) in denen kurzfristig Tempo 30 nach §45 StVO angeordnet wird.**

Die Straßenabschnitte sind dabei nicht allein nach § 45 1.3. „zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen“ zu prüfen. Die zuständige Behörde ist aufgefordert, sämtliche Prüfanlässe aus §45 StVO zu berücksichtigen. Das Ziel des Schutzes der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichem Umgebungslärm wiegt dabei schwerer als das Ziel der ÖPNV-Beschleunigung. Es muss im Einzelfall geprüft werden, inwieweit ein zusätzlicher Fahrzeugeinsatz zumutbar ist. Für die Auswahl der Straßenabschnitte sind insbesondere die Ergebnisse der Bürgermitwirkung zu berücksichtigen.

Darüber hinaus müssen bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen stärker überwacht werden. Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen sollten für die Steigerung der Akzeptanz als solche gekennzeichnet werden.

**Es sollten im vorliegenden LAP Lärmschwerpunkte definiert werden, in denen verstärkte, temporäre Geschwindigkeitskontrollen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm durchgeführt werden.**

Im vorliegenden Entwurf fehlen nicht nur kurzfristig wirksame Maßnahmen, auch die langfristige Strategie zur Lärminderung wird kaum deutlich.

### **3 langfristige Strategie**

Laut Anhang V, Punkt 1 EU-URL muss der LAP eine langfristige Strategie beinhalten, mit deren Hilfe die Lärmbelastung im Ballungsraum gesenkt werden soll.

Im vorliegenden Entwurf des LAP ist keine ausformulierte langfristige Strategie ablesbar. Es werden kaum konkrete Ziele benannt.

**Es ist daher aus unserer Sicht notwendig eine konsistente, langfristige Strategie auszuformulieren sowie konkrete kurz-, mittel- und langfristige Zielwerte zu definieren.**

Für die Ausformulierung einer konsistenten Strategie mit einer Konkretisierung in Zielwerten ist eine verlässliche Abschätzung des Kostenrahmens nötig.

### **4 Kosten-Nutzen-Analyse:**

Die zuständige Behörde ist laut BImSchG sowie Anhang V Punkt 1 der EU-ULR verpflichtet „finanzielle Informationen“ für die einzelnen Maßnahmen im LAP aufzuführen – wenn sie verfügbar sind. Dazu gehören „Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse“. Die Informationen sind aus unserer Sicht grundsätzlich als verfügbar anzusehen, auch wenn sie erst noch bei der zuständigen Behörde gebündelt/berechnet werden müssen.

Im vorliegenden Entwurf wurden allein die Kosten aufgeführt und dies auch nur für einen Teil der Maßnahmen. Dadurch fehlt a) eine Grundlage, um zwischen kostengünstigen und kostenintensiven Maßnahmen abzuwägen, die das selbe Ziel verfolgen b) eine Darstellung des volkswirtschaftlichen Nutzens der einzelnen Maßnahmen c) Informationen über den jährlichen Betrag, der für die Umsetzung des LAP in den Haushalt eingestellt werden muss

**Wir sehen es daher als unerlässlich an, dass für die einzelnen Maßnahmen im LAP eine Kostenwirksamkeits sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse aufgeführt wird. Daraus sollte die konkrete Zeitplanung abgeleitet und im Plan mit aufgeführt werden. Es muss ein Betrag für die Umsetzung des LAP genannt werden, der jährlich in den Haushalt eingestellt werden muss.**

**Es muss ein Zeitraum angegeben werden, nach dem sich die Maßnahmen a) volkswirtschaftlich (insb. Immobiliensektor) und b) für den Leipziger Haushalt (steuerliche Wirkungen) amortisiert haben.**

Orientieren kann sich die zuständige Behörde an der Kosten-Nutzen-Analyse im Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt. Dort konnte bzgl. der Kostenwirksamkeit bspw. nachgewiesen werden: „Mit Hilfe des Baus von Umgehungsstraßen ist der Lärmschutz voraussichtlich etwa 60 mal so teuer wie mit den „weichen“ Maßnahmen des Szenarios A.“

Bezüglich der Refinanzierungszeiträume konnte folgende Aussage getroffen werden: „Der Lärminderungsplan Norderstedt (Bezug: Szenario D) würde sich in etwas mehr als 1 Jahr amortisieren, wenn ausschließlich die Kosten betrachtet werden, die auf den (Lärm-)Aktionsplan zurück zu führen sind. Unter Einschluss der Maßnahmen, die schon im VEP aufgeführt und im LMP wieder aufgegriffen werden, sind es auch nur 3 Jahre.“<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup>(vgl. [http://www.laermkontor.de/deutsch/Veroeffentlichungen/download/ULR2006/Kurzfassungen\\_Vortr%E4ge\\_ULR2006.pdf](http://www.laermkontor.de/deutsch/Veroeffentlichungen/download/ULR2006/Kurzfassungen_Vortr%E4ge_ULR2006.pdf), S.12)

Der Leipziger LAP kann derzeit nicht vor einem solchen Hintergrund diskutiert werden. Ohne diese Fakten ist daher eine emotional geführte Debatte zu erwarten, die der Umsetzung des LAP nicht förderlich ist.

## 5 Umsetzung

Der LAP entfaltet für die ausführenden Behörden grundsätzlich ein Bindungswirkung.

Für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem LAP müssen im Haushalt ausreichende Mittel eingestellt werden. Die notwendigen Mittel sind noch zu konkretisieren (siehe Punkt 3). Grundsätzlich ist dabei festzuhalten, dass die Umsetzung der Maßnahmen eine Investition in den Wirtschafts- und Wohnstandort Leipzig darstellen. Es ist als wahrscheinlich anzusehen, dass sich die Kosten für die Umsetzung eines Großteils der Maßnahmen mittelfristig durch höhere Steuereinnahmen amortisieren.

Die strategische Lärminderungsplanung ist als eine Daueraufgabe in den europäischen Ballungsräumen anzusehen. Laut EU-URL muss eine langfristige Strategie zur Lärminderung ausgeführt werden. Der vorliegende erste Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig muss alle 5 Jahre fortgeschrieben werden. Die Lärmaktionspläne werden auf Bundes- und EU-Ebene evaluiert. Dort werden nach der Evaluation etwaige ergänzende Richtlinien diskutiert.

**Nach der Beschlussfassung im Stadtrat müssen die aufgeführten Maßnahmen zügig umgesetzt werden. Wir schlagen dafür die Bildung einer „Arbeitsgruppe Lärm“ aus allen beteiligten Ämtern, der Stadtratsfraktionen, der Wohnungswirtschaft, der Verkehrsunternehmen sowie der Verkehrs- und Umweltverbände vor, die die Umsetzung der Maßnahmen begleitet.**

**Wir schlagen für die besondere Thematik des Schienenlärms die Bildung einer „Projektgruppe Schienenlärm“ vor. Hier sollten Vertreter der Stadtverwaltung, der Stadtratsfraktionen und der betroffenen Bürgerinitiativen zusammen mit den Leipziger Mitgliedern des Bundestages Strategien für ein gemeinsames Auftreten gegenüber der Deutschen Bahn AG entwickeln.**

Die Umsetzungschancen können aus unserer Sicht gesteigert werden, wenn die einzelnen Maßnahmen von Bürgern mitgetragen werden. Dazu müssen sie frühzeitig an der Erarbeitung der Lärmaktionspläne sowie in die Maßnahmenumsetzung einbezogen werden.

## 6 Mitwirkung der Öffentlichkeit:

Das eingerichtete Lärm-Online-Forum stellt aus unserer Sicht eine wirkliche Innovation bei der Bürgermitwirkung in Leipzig dar. Die Bürger hatten über einen relativ langen Zeitraum von 3 Monaten die Gelegenheit ihre Hinweise einzubringen. Die Ergebnisse der Abwägung sollten in dem Forum zur Diskussion gestellt werden.

**Das Lärm-Online-Forum ist auch für die weiteren Phasen der Lärminderungsplanung einzusetzen. Der zuständigen Behörde sind dafür die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.**

Defizite bestehen noch in der Bürgermitwirkung abseits des Internets. Einwände über das Internet haben zudem den Nachteil, dass sie nicht effektiv diskutiert werden können. Über das Internet ist es kaum möglich zusammen mit den Bürgern gemeinsame Lösungsansätze zu erarbeiten, da oftmals bestehende Restriktionen nicht effektiv diskutiert werden können.

**Wir schlagen daher für die 2. Stufe eine vertiefende Betrachtung auf Stadtteilebene vor. Für den Leipziger Norden konnte der Ökolöwe dank einer Förderung des Bundesministeriums für Umwelt und des Umweltbundesamtes bereits ein Mitwirkungsverfahren durchführen. Die zuständige Behörde sollte befähigt werden, auch in den übrigen Stadtteilen mit den Bürgern in einen intensiven Dialog zu treten. Für die effektive Bürgermitwirkung sollte der zuständigen Behörde entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.**

**Die Ergebnisse des Modellprojekts des Ökolöwen „Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“ sind in Anhang 1 und 2 zusammengefasst. Sie sind ein Teil der Stellungnahme des Ökolöwen zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans. Die Einwände und Vorschläge in den Anhängen sind im Zuge der weiteren Bearbeitung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.**

Erfahrungen auch aus anderen Städten zeigen, dass die intensive Einbindung von Akteuren vor Ort zum einen zur Konsensbildung beiträgt und zum zweiten die Umsetzungschancen für einzelne Maßnahmen erhöht.

Wir sehen insbesondere in den Sanierungsgebieten große Chancen für die Maßnahmenumsetzung, wenn das jeweilige Quartiers- bzw. Magistralenmanagement sowie die Bürgervereine mit einbezogen werden.

**Wir schlagen vor diese Akteure verstärkt in die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung einzubeziehen.**

Nach diesen allgemeinen Aussagen zum vorliegenden Entwurf des LAP, möchten wir zu einigen der aufgeführten Einzelmaßnahmen Stellung nehmen.

## **C Einwände zu den Einzelmaßnahmen**

### **1 Straßenbaumaßnahmen**

Immer dann, wenn die finanziellen Mittel für die grundhafte Sanierung von Bestandsstraßen mittelfristig nicht zur Verfügung stehen, müssen Maßnahmen angeordnet werden, die kurzfristig wirksam sind. Dazu gehört das Deckensanierungsprogramm, das kurzfristige Abmarkieren von Radfahrstreifen und PKW-Stellflächen, die Anordnung von Tempo 30 und weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen (siehe Punkt B.2 der Stellungnahme).

**Kostenintensive Straßenbaumaßnahmen zur Lärminderung (grundhafte Sanierung, Flüsterasphalt, Austausch des Pflasters) sollten vorrangig dort vorgenommen werden, wo auch in Zukunft der Verkehr gebündelt werden soll.**

### **2 Geschwindigkeitsreduzierung:**

Es wurden leider keine Einzelmaßnahmen definiert. Das ist vor dem Hintergrund der viel zu hohen Auslösewerte und der langen Liste in Tabelle 17.6 mit Straßenabschnitten mit „sofortigem Handlungsbedarf“ sowie angesichts der vielen Bürgerhinweise zu diesem Thema nicht nachvollziehbar.

**Wir fordern daher die Benennung von Maßnahmen, die in Punkt B.2 dieser Stellungnahme beschrieben sind.**

### **3 Verbesserung des Verkehrsflusses/Verkehrsreduzierung**

Die Maßnahmen M. 40-42 (Verkehrsreduzierung Holzhäuser Straße, Rittergutsstraße) werden mit dem Neubau des Mittleren Rings begründet. Damit ist zwar eine Pegelminderung um 3 dB in benannten Straßen verbunden. Gleichzeitig würde jedoch ein weitaus größerer Pegelanstieg in den neu verlärmten Bereichen verursacht und insgesamt zusätzlicher Verkehr induziert. Der Bau dieser Abschnitte des Mittleren Rings widerspricht zudem der Zielstellung der EU-ULR, ruhige Gebiete vor zukünftiger Verlärmung zu schützen. Des Weiteren werden dort finanzielle Mittel gebunden, die dringend im Bestandsnetz benötigt werden.

**Auf den Neubau von Straßen sollte nach der Fertigstellung des Tangentenvierecks und der**

## **B6neu grundsätzlich verzichtet werden.**

Im Rahmen der strategischen Lärminderungsplanung ist die Förderung des Umweltverbunds einer der wichtigsten Bausteine.

Die Erhöhung des Verkehrsflusses durch eine „Grüne Welle“ ist dem Ziel der Lärminderung insgesamt nur bei der Programmierung auf stadtverträgliche Geschwindigkeiten förderlich.

In anderen Städten (z.B. Kopenhagen) wird auf ausgewählten Strecken die „Grüne Welle“ auf die Geschwindigkeit des Radverkehrs ausgerichtet. Wir schlagen vor dies an einer wichtigen Route für den Radverkehr in Leipzig modellhaft zu erproben.

An zahlreichen Knotenpunkten in der Stadt wird der Fuß- und Radverkehr durch Ampelschaltungen benachteiligt. An vielen Stellen können Kreuzungen nicht in einem Zug gequert werden. Oftmals sind die Grünphasen zu kurz. Grundsätzlich fehlen an vielen Stellen sichere Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr.

Die ÖPNV-Bevorrechtigung ist grundsätzlich höher zu bewerten als ein besserer Verkehrsfluss für den Autoverkehr.

**Bestehende Ampelschaltungen sollten daraufhin überprüft werden, ob sie zur Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit animieren und/oder die Verkehrsträger des Umweltverbunds benachteiligen. Es sollten die zahlreichen Hinweise aus der Bürgerbeteiligung bzgl. zusätzlicher Querungshilfen berücksichtigt werden.**

Wichtiger als die „Grüne Welle“ für den Autoverkehr ist die Dosierung von KfZ-Verkehrszuflüssen. Hier zeichnet sich insbesondere nach der Eröffnung der A72 neuer Handlungsbedarf ab.

## **4 Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmission**

Die geplanten Schallschutzwände/-wälle M 31.1-M 32.2 lehnen wir ab. Klassische Lärmschutzwände und -wälle sind aus unserer Sicht an Straßen mit Randbebauung im kernstädtischen Gebiet keine vertretbare Maßnahme. Zuerst müssen alle anderen Potentiale im Straßenraum (Verkehrsorganisation, Sanierung) ausgeschöpft werden. Falls dies insbesondere im Bereich der schützenswerten Einrichtungen nicht ausreichen sollte, müssen vertiefende Untersuchungen vorgenommen werden, wie an den Gebäuden selbst bzw. durch eine behutsame Abschirmung weitere Minderungspotentiale erschlossen werden können. Die Bürger müssen bei der Umsetzung mit einbezogen werden.

In Gebieten mit Zeilenbebauung ist ebenfalls eher eine Abschirmung durch Nachverdichtung mit Komplementärnutzungen (z.B. Gewerbeeinheiten, Fahrradgaragen) anzustreben. Klassische Lärmschutzwände sind auch hier abzulehnen. Es müssen in jedem Fall individuelle Lösungen unter Einbeziehung der Anwohner und Vermieter gesucht werden.

Es muss zukünftig vielmehr darauf hingewirkt werden, dass bei der Ausweisung von Neubaugebieten an lauten Hauptnetzstraßen eine konsequente Blockrandbebauung angeordnet wird und die Ruheräume möglichst auf die Innenhofbereiche ausgerichtet sind.

An autobahnähnlichen Straßen, wie der südlichen B2 können klassische Lärmschutzwände durchaus ein probates Mittel sein

Die Wiederauflage eines Schallschutzfenster-Förderprogramms der Stadt Leipzig ist grundsätzlich zu begrüßen.

**Im Rahmen der strategischen Lärminderungsplanung muss sich jedoch auch angesichts der Kosten verstärkt auf aktive Lärminderungsmaßnahmen bzw. Lärmvermeidungsstrategien konzentriert werden.**

## **5 Lärminderungskonzepte im Bereich des Stadt- und Straßenbahnverkehrs**

Es müssen seitens des Landes und der Kommune die Investitionsmittel erhöht werden, um Tatra-Wagen schneller auszutauschen

**Gleise mit Großverbundplatten müssen weiter kontinuierlich ausgetauscht werden. Es sollten verstärkt eingedeckte, gedämpfte Gleise Verwendung finden. Rasengleise sollten nur dort vorgesehen werden, wo sie städtebaulich vertretbar sind**

Das ist aus unserer Sicht nur dann der Fall, wenn ein ausreichend breiter Straßenquerschnitt vorhanden ist, der Raum für die übrigen Funktionen lässt. Dabei muss eine barrierefreie Querung in kurzen Abständen gewährleistet sein. Insbesondere in Geschäftsstraßen müssen Gleise in der gesamten Fläche gequert werden können und nicht nur an ausgewählten Stellen.

**Die Maßnahmen Stadtbahnausbau M24 Lützner Str., M34.1 Georg-Schumann-Straße und M34.2 Karl-Liebknecht-Straße lehnen wir ab, wenn dabei die Straßenraumbreite keine Radfahrstreifen und breite Fußwege zulässt.**

In diesem Fall sind aus unserer Sicht eher das Mittel der Pfortnerampel sowie eingedeckte Gleise, eingehüllt in dämpfende Materialien zu nutzen.

Unabhängig von baulichen Maßnahmen am Fahrweg sehen wir in der regelmäßigen und effektiven Wartung der Gleise und Fahrzeuge mit das größte Potential, um eine nennenswerte Lärminderung zu erreichen. Es ist daher sehr verwunderlich, dass seitens der LVB angeblich keine Informationen über den Umfang des Schienenschleifen vorliegen. Auf Seite 49 LAP heißt es dazu: *„Leider liegen bis jetzt keine Informationen vor, ob diese Maßnahme überhaupt umgesetzt wird.“* Aufgrund dieser Aussage und zahlreichen Beschwerden, die an uns heran getragen werden, gewinnen wir den Eindruck, dass das nur unzureichend passiert. Ein regelmäßiges Schleifen der Wagenräder wird im LAP gar nicht erwähnt. Aus schalltechnischen Gründen ist es jedoch zwingend erforderlich, dass sowohl Räder als auch Gleise über glatte Ablauflächen verfügen, damit eine spürbare Pegelminderung erreicht wird.

**Es muss also seitens der zuständigen Behörde intensiv darauf hingewirkt werden, dass das Schleifen der Gleise und Wagenräder in möglichst kurzen Intervallen geschieht.**

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie besagt dazu in Anhang V, Punkt 2.6: *„Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen: - verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.“*

**Es müssen aus unserer Sicht im LAP konkrete wirtschaftliche Anreize definiert werden, die sicher stellen, dass seitens der LVB, das regelmäßige Schleifen der Gleise und Wagenräder, in möglichst kurzen Intervallen erfolgt.**

Grundsätzlich vermissen wir Maßnahmen im LAP, die auf die Bus-Flotte der LVB abzielen.

Ein etwaiger Ausbau der ÖPNV-Bedienung bzw. Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes werden nicht konkret benannt. Die Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den ÖPNV stellt aber eine wirksame Strategie zur Lärminderung dar.

## **6 Lärminderungskonzepte im Bereich des Schienenverkehrs**

Eine Dokumentation und Veröffentlichung der Bemühung der Stadtverwaltung gegenüber der Deutschen Bahn AG wäre wünschenswert.

Die Schallschutzmaßnahmen im Schienenverkehr sind nicht konkret bzw. beziehen sich auf bereits umgesetzte Projekte. Konkrete Maßnahmen zur Förderung des schienengebundenen Regionalverkehrs fehlen im vorliegenden LAP. Konkrete Hinweise bzgl. des Schienenlärms der Bahn können Sie den Anhängen entnehmen.

**Wir schlagen für die besondere Thematik des Schienenlärms die Bildung einer „Projektgruppe Schienenlärm“ vor. Hier sollten Vertreter der Stadtverwaltung, der Stadtratsfraktionen und der betroffenen Bürgerinitiativen zusammen mit den Leipziger Mitgliedern des Bundestages Strategien für ein gemeinsames Auftreten gegenüber der Deutschen Bahn AG entwickeln.**

**Es ist ein offensiveres, gebündeltes Vorgehen gegenüber der Deutschen Bahn AG notwendig, um effektive Lärmschutzmaßnahmen insbesondere im Bereich des Güterrings-Nord zu erwirken.**

## **7 Fluglärm**

Der Flughafen Leipzig/Halle hatte zum Stichtag der Lärmkartierung weniger als 50.000 Flugbewegung zu verzeichnen. Daher bewegt sich die zuständige Behörde zwar im gesetzlichen Rahmen, wenn sie die Betrachtung von Maßnahmen gegen den Fluglärm im vorliegenden LAP unterlässt. Es hätte jedoch für einen respektvollen Umgang mit den Betroffenen gesprochen, wenn das Themenfeld Fluglärm dennoch im vorliegenden LAP behandelt würde. Im LAP Berlin wird beispielsweise ein Abschnitt dem noch im Bau befindlichen BBI Schönefeld gewidmet, obwohl dies formal nicht verlangt ist.

**Die Stadtverwaltung ist aufgefordert, die Interessen der von gesundheitsschädlichem Fluglärm Betroffenen in der Fluglärmschutzkommission energischer zu vertreten. Dabei muss darauf hingewirkt werden, dass insbesondere der aktive Lärmschutz am Flughafen Leipzig-Halle deutlich verbessert wird, u.a. indem die Maßnahmen aus dem Stadtratsbeschluss vom 19.01.2011<sup>3</sup> umgesetzt werden. Es muss weiterhin darauf hingewirkt werden, dass ein Nachtflugverbot zumindest für besonders laute Maschinen eingeführt wird. Es muss grundsätzlich dazu übergegangen werden, zusammen mit den Betroffenen einvernehmliche Lösungen zu finden. Die Bürgerinitiativen müssen in die Entscheidungsprozesse eingebunden werden.**

## **8 Sonstige Lärminderungsmaßnahmen**

Generell müssen aus unserer Sicht auch im LAP konkrete Maßnahmen benannt werden, die auf die Verkehrsvermeidung und die Verlagerung auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes abzielen.

Abgesehen von der Nutzung des Car-Sharings, können die Stadtverwaltung sowie die kommunalen Eigenbetriebe selbst zur Lärminderung beitragen:

**Aus unserer Sicht sollte im LAP der Gebrauch von geräuscharmen Reifen (Umweltzeichen „Blauer Engel“ (RAL-UZ 89) für den Fuhrpark der Stadtverwaltung und der kommunalen Eigenbetriebe verpflichtend festgeschrieben werden. Durch den geringen Rollwiderstand können Reifen mit dem Blauen Engel den Kraftstoffverbrauch um bis zu 5% senken und damit Kosten sparen. Diese Vorbildwirkung sollte durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden.**

Die strategische Lärminderungsplanung in Leipzig sollte generell durch eine anhaltende, intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Neben konkreten Lärminderungsmaßnahmen müssen im Lärmaktionsplan Gebiete definiert werden, die vor zusätzlicher Verlärmung geschützt werden sollen. Der Gesetzgeber macht bei der Definition keine strengen Vorgaben. Es wird eher auf die Berücksichtigung der Ergebnisse der Bürgermitwirkung abgezielt.

---

<sup>3</sup>[http://notes.leipzig.de/app/laura/wp5/kais02.nsf/docid/5897E4591258AB53C1257822002A2786/\\$FILE/V-rb-650-ausfertigung.pdf](http://notes.leipzig.de/app/laura/wp5/kais02.nsf/docid/5897E4591258AB53C1257822002A2786/$FILE/V-rb-650-ausfertigung.pdf)

## 9 Schutz ruhiger Gebiete

Aus unserer Sicht ist die Erstausswahl ruhiger Gebiete unzureichend. Es ist daher sehr wichtig, die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung mit in die Definition konkreter ruhiger Gebiete einfließen zu lassen. Insbesondere kleinere Stadtparks, Spielplätze, Schulhöfe und Kita-Freigelände fehlen bisher, obwohl sie nach § 47a BImSchG ebenfalls zu den ruhigen Gebieten zu zählen sind.

**Die Hinweise aus der Bevölkerung insbesondere zu kleineren, lärmempfindlichen Gebieten müssen mit aufgenommen werden. Der Auswahlprozess muss dabei transparent gestaltet werden.**

Bereits aufgeführte Gebiete werden teilweise willkürlich geteilt, nämlich genau dort, wo diese durch den geplanten Mittleren Ring zerschnitten werden sollen. Das ist nicht nachvollziehbar, denn ein bestehendes ruhiges Gebiet ist nicht weniger schützenswert, weil dort eine Straße geplant ist.

**Wir fordern, die im Vorgriff auf den Mittleren Ring geteilten Gebiete zwingend als Einheit zu betrachten.**

Der Aktionsplan hat nach BImSchG dem Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu entsprechen. In Punkt 1 heißt es dort: *„Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten: - die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, **einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete.**“* Im vorliegenden Entwurf des LAP sind jedoch keine konkreten Maßnahmen für die definierten ruhigen Gebiete benannt. Es sind im Gegenteil Maßnahmen benannt, die die Gebiete im Ergebnis weiter verlärmern werden. Dazu zählt der im Plan aufgeführte Mittlere Ring.

**Es müssen nach der Auswahl der ruhigen Gebiete konkrete Schutzmaßnahmen benannt werden.**

Die strategische Lärminderungsplanung bleibt auch nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans im Stadtrat eine Daueraufgabe. Um die Lebensqualität in Leipzig spürbar verbessern zu können, müssen die konkreten Probleme in den Stadtteilen einer integrierten Betrachtung unterzogen werden. Wir gehen deswegen davon aus, dass die zu hohen Auslösewerte nicht dazu genutzt werden sollen, all jene Problemlagen auszuklammern, die unterhalb dieser Schwelle liegen. Eine wirkungsvolle Lärminderungsplanung muss als Querschnittsaufgabe verstanden werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen müssen die verschiedenen Ämter, politischen Parteien und Interessenverbände zusammenarbeiten. Die zuständige Fachabteilung im Amt für Umweltschutz darf nicht mit dem Problemen allein gelassen werden.

Denn das ernsthafte Engagement für weniger Verkehrslärm und damit für ein lebenswerteres Leipzig bietet neben dem Schutz der Gesundheit von weit mehr als 20.000 Leipzigern, große Entwicklungschancen für unsere Stadt. Das wird sich nicht nur in zusätzlichen Einwohnergewinnen und steigenden Steuereinnahmen ausdrücken.