

Lärm und Lärminderung in Leipzig II

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Leipzig.

Roland Quester, Stadtrat
planungs- und verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis90/Die Grünen

Juli 2011

Inhalt

1 Vorbemerkung	2
2 Kritikpunkte	3
2-a) Planungsgrundlagen	3
1. Unzulässige und kontraproduktive Gebietsabgrenzung des Ballungsraumes Leipzig	3
2. Lärmkarten zum Eisenbahnverkehr versteckt und unvollständig	4
3. Fehlende Fluglärmkarten	5
4. Lärmkarte Gewerbe- und Industriegebiete unvollständig	6
5. Lärmdarstellung mittels standardisierter 5 dB (A)- Isophonenbänder unpraktisch	6
6. Gesamtlärmbelastung nicht dargestellt und folgenlos	6
7. Ruhige Gebiete unzureichend erfasst, beschrieben und ohne Maßnahmen	7
8. Unzureichende Angabe der Anzahl der Betroffenen	7
9. Veraltete Stadtkartengrundlage	7
10. Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen schwammig und meist folgenlos	8
11. Kosten des Lärms und der Lärminderungsmaßnahmen weitgehend unbestimmt	9
12. Mitwirkung der Öffentlichkeit verbesserungswürdig	10
2-b) Maßnahmenplanung	11
1. STEP Verkehr und öffentlicher Raum überprüfen und ggf. modifizieren	11
2. Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung koppeln und mit Verkehrskonzepten abstimmen	13
3. Besonders lärmbelastete Straßen bei Sanierungen bevorzugt berücksichtigen, lärmarme Asphalte einsetzen.	14
4. Geschwindigkeitsreduzierungen planen und umsetzen	15
5. Fehlende Maßnahmen planen	15
3 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	15

1 Vorbemerkung

Bereits im Mai 2009 hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen umfangreich zum damaligen Stand der Lärmaktionsplanung in Leipzig Stellung genommen.

(Quester, Roland: Lärm und Lärminderung in Leipzig. Informationen, Anforderungen, Bewertungen und Forderungen zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Eine kritische Stellungnahme, 2009; www.gruene-fraktion-leipzig.de/fileadmin/dokumente/Stellungnahmen/Stellungnahme_Laerm.pdf)

Die Stellungnahme von 2009 hat insbesondere auf Termine, Methodik, Umfang und Aussagekraft der laufenden Planungsarbeiten Bezug genommen und sie mit den Anforderungen der europäischen Umgebungslärmrichtlinie / des Bundes-Immissionsschutzgesetzes abgeglichen. Dabei wurden zahlreiche Mängel des damaligen Arbeitsstandes deutlich, der zudem bereits einen deutlichen Verzug zu den eigentlich einzuhaltenden Fristen aufwies, nach denen die Lärmkartierung zum 30.6.2007 und der darauf aufsetzende Lärmaktionsplan zum 18.7.2008 schon hätten abgeschlossen sein müssen. Wir verweisen explizit noch einmal auf die Ausführungen dieser Stellungnahme, um diese hier nicht noch einmal im vollen Umfang zu wiederholen.

Unsere heutige Stellungnahme unterzieht den jetzt vorliegenden (und nun zwei weitere Jahre im Verzug befindlichen) Entwurf eines Lärmaktionsplanes sowohl einer kritischen Betrachtung hinsichtlich der 2009 benannten Defizite der Planungsgrundlagen, als auch einer Kritik der vorgeschlagenen Maßnahmen und der zeitlichen Rahmenbedingungen für Planverabschiedung, -fortschreibung und Maßnahmenumsetzung.

2 Kritikpunkte

2-a) Planungsgrundlagen

„Grundlage für die Erarbeitung von Lärminderungsstrategien ist die Lärmkartierung. Daraus kann der Handlungsbedarf abgeleitet und verkehrliche Analysen durchgeführt werden. Auf gesamtstädtischer Ebene werden daraus Strategien und Rahmenkonzepte zur Lärminderung entwickelt.“ (S. 31 Entwurf Lärmaktionsplan)

So richtig dieses theoretische Herangehen ist, so mangelhaft ist die praktische Umsetzung. Unsere Kritik von 2009 am damaligen Stand der Lärmkartierung muß auch heute noch in weiten Teilen als gültig betrachtet werden:

1. Unzulässige und kontraproduktive Gebietsabgrenzung des Ballungsraumes Leipzig

(Kritik 2009: Der Untersuchungs- und Darstellungsraum der Lärmkarten wurde unzulässiger Weise nur auf ein Teilgebiet von Leipzig reduziert.)

Stand 2011: Dieser grundlegende und substantielle Mangel wurde im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht ausgeräumt, eine Lärmkartierung des gesamten Stadtgebietes ist erst für die zweite Phase der Lärmaktionsplanung im kommenden Jahr angekündigt.

Laut gesetzlicher Vorgabe ist ein zu kartierender *Ballungsraum* ein *Gebiet mit städtischem Charakter*, einer *Einwohnerzahl* von über 250.000 (erste Phase) bzw. 100.000 (zweite Phase) und einer *Bevölkerungsdichte* von mehr als 1.000 Ew/qkm. Dementsprechend hätte die vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie vorgenommene Festlegung des *Ballungsraumes Leipzig* mindestens noch die Städte Markkleeberg, Taucha, Schkeuditz und Markranstädt umfassen müssen (siehe Entwurf Lärmaktionsplan S.3: *„Leipzig ist von einem dichten Ring aus Gemeinden und Städten umgeben, die sowohl baulich als auch strukturell eng mit der Stadt Leipzig verbunden sind.“*; siehe z.B. den Ballungsraum Hamburg/Schleswig-Holstein, zu dem neben der Stadt Hamburg 14 an die Stadt angrenzende und damit sogar in einem anderen Bundesland liegende Städte gehören, die jede für sich alleine nicht unter die Kartierungspflicht gefallen wären).

Ist diese, nicht von der Stadt zu verantwortende, Festlegung des *Ballungsraumes Leipzig* als *Stadt Leipzig* schon unkorrekt, ist die von der Verwaltung vorgenommene Aufteilung noch einmal des eigenen Stadtgebietes in Ortsteile mit mehr (wurden kartiert) und weniger (wurden nicht kartiert) als 1.000 Ew/qkm, nicht nur gänzlich an den Anforderungen und dem Sinn der

rechtlichen Regelung vorbei gehandelt, sondern auch an den kommunalpolitischen Verantwortlichkeiten und planerischen Notwendigkeiten.

Die aus Aufwandsgründen vorgenommene Minimierung des in der Lärmkartierung untersuchten und dargestellten Stadtgebietes (es fehlen u.a, Teile oder die ganzen Ortslagen von Baalsdorf, Burghausen, Engelsdorf, Grosszschocher, Holzhausen, Knauthain, Liebertwolkwitz, Lindenthal, Lützschena, Meusdorf, Miltitz, Stahmeln, Thekla, Wiederitzsch, Windorf) führt zu unmöglichen Ergebnissen: an den innerhalb der Stadt und quer durch die Ortslagen gezogenen falschen Ballungsraumgrenzen enden die Lärmkartendarstellungen, z.B. manchmal genau entlang von Bahnlinien. So gibt es dann an Bahnstrecken nur Lärmpegeldarstellungen zur „Ballungsraumseite“ hin, auf der anderen Seite der Bahnlinie gelegene Gebäude oder ruhige Gebiete werden dagegen nicht in ihrer Lärmbelastung dargestellt - und haben somit scheinbar kein Lärmproblem. Städtische (Haupt)straßen enden in der Lärmkartierung ebenfalls an der innerstädtischen Ballungsraumgrenze - 10 Meter weiter fließt der gleiche Verkehr mit den gleichen Lärmemissionen und wohnen ebenfalls Leipziger Bürgerinnen und Bürger, die aber weder Auskunft über ihre konkrete Lärmsituation bekommen, noch scheinbar in die Verantwortung der Stadt für ihren Gesundheitsschutz fallen oder von verkehrlichen Veränderungen betroffen wären. Auch ruhige Gebiete, wie nördlicher und südlicher Auewald, werden in ihrer Lärmbelastung nur innerhalb des verkleinerten Stadtgebietes dargestellt, so das weder ihr ganzes Erholungspotential noch ihre gesamte Lärmbeeinträchtigung erkennbar wird.

Die Betroffenenzahlen der Lärmbelastung geben durch diese Gebietsverkleinerung auch kein reales Bild der in Leipzig von Lärm in unterschiedlicher Intensität beeinträchtigten Bevölkerung, sondern beziehen sich nur auf des kartierte Stadtgebiet.

2. Lärmkarten zum Eisenbahnverkehr versteckt und unvollständig

(Kritik 2009: Es lagen keine Lärmkarten zum Eisenbahnverkehr vor. Das dafür verantwortliche Eisenbahnbundesamt hatte hierzu noch keine Daten geliefert.)

Stand 2011: Die Lärmkarten liegen vor - allerdings wird sie kaum jemand kennen. Sie sind nämlich weder im Lärmaktionsplan noch auf der städtischen Internetseite enthalten oder dort zumindest verlinkt. Nur in der Textfassung des Lärmaktionsplanes wird auf die Internetseite des Eisenbahnbundesamtes verwiesen, auf der die Karten aufgerufen werden können.

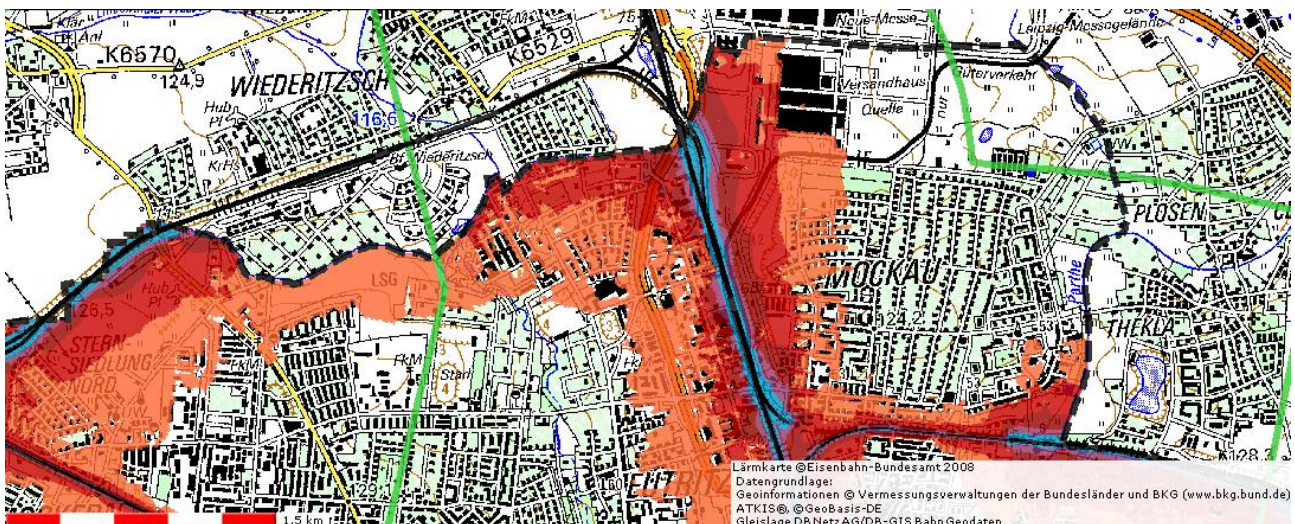
Die Darstellung der Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr endet an der von der Stadt vorgegebenen Ballungsraumgrenze - hier wird deren Unsinnigkeit besonders deutlich. Wurde die Ballungsraumgrenze entlang einer Eisenbahnstrecke gezogen, ist nur die zum definierten Ballungsraum gehörige Sei-

te mit Isophonenbändern der Lärmbelastung ausgewiesen. So z.B. an der zwischen den Stadtteilen Thekla und Schönefeld gelegenen Eisenbahnstrecke, die auch Ballungsraumgrenze ist: südlich der Eisenbahn (Schönefeld) ist die Lärmbelastung ausgewiesen, nördlich (Thekla) fehlen die Angaben. Noch skurriler: im Norden wurde die Ballungsraumgrenze zwischen den Stadtteilen Wiederitzsch und Eutritzsch / Gohlis Nord etwas südlich der Bahnlinie gezogen. Ergebnis: es fehlt nicht nur die Darstellung der Lärmbelastung nördlich der Bahnlinie komplett, auch südlich setzt die Darstellung erst ab der Ballungsraumgrenze ein, womit für die höherbelasteten Wohngebiete direkt an der Bahnlinie keine Lärmbelastungsdarstellung vorliegt.

Die für den Ballungsraum Leipzig auf der Internetseite des Eisenbahnbundesamtes ausgewiesenen Betroffenenzahlen von Eisenbahnlärm weichen z.T. erheblich (nach oben) von den im Lärmaktionsplan der Stadt aufgeführten Zahlen ab.

(<http://laermkartierung.eisenbahn->

bundesamt.de/Eba/statistik_BR.aspx?id=95352&Gemeinde=Leipzig%20%28Sachsen%29&site=EBA)



Beispiel der Konsequenzen der falsch gezogenen 'Ballungsraumgrenze' mitten im Leipziger Stadtgebiet Nord: der Eisenbahnlärm wird in seiner Ausbreitung nicht vollständig beiderseits der Bahnlinien wiedergegeben, sondern nur auf der Ballungsraumseite. So sind Wiederitzsch und Thekla zwar von Eisenbahnlärm belastet, werden aber aus der Darstellung und Betrachtung ausgeschlossen. Sie die dortigen Bewohner keine Einwohner des Ballungsraumes Leipzig?

3. Fehlende Fluglärmkarten

(Kritik 2009: Es lagen keine Lärmkarten zum Fluglärm vor. Der Flughafen Halle-Leipzig war zum geltenden Stichtag noch nicht als in der ersten Frist zu kartierender Großflughafen einzustufen, die Nicht-Kartierung 2007 somit erst einmal rechtskonform. Allerdings hatte er schon 2009 länger die dafür definierte Schwelle von 50.000 Flugbewegungen im Jahr überschritten, die Verwaltung hatte auf eine Stadtratsanfrage im Januar 2009 noch Fluglärmkar-

ten angekündigt. („Die Verwaltung geht davon aus, dass im Spätsommer 2009 konkrete Aussagen zur Fluglärmbelastung getroffen werden können.“)

Stand 2011: Eine Fluglärmkarte liegt weiterhin nicht vor, obwohl gerade im Nordraum Leipzigs der Fluglärm für viele Einwohner das dominierende Lärmproblem darstellt.

4. Lärmkarte Gewerbe- und Industriegebiete unvollständig

(Kritik 2009: Es lagen keine Lärmkarten zu den Immissionen von Gewerbe- und Industriegebieten vor.)

Stand 2011: Diese liegen jetzt vor - allerdings auch nur innerhalb des zu klein gezogenen Ballungsraumes. Die wesentlichen potentiellen Lärmquellen des Industrie- und Gewerbelärms (z.B. Werksgelände und Teststrecke von Porsche, BMW-Werk, Güterverkehrszentrum) liegen jedoch außerhalb und bleiben so unberücksichtigt.

5. Lärmdarstellung mittels standardisierter 5 dB (A)-Isophonenbänder unpraktisch

(Kritik 2009: Die Lärmkarten zeigen die Lärmbelastung anhand so genannter Isophonenbänder entlang der Lärmquellen mit einer farblichen Abstufungen entsprechend einer Lärmzu- bzw. -abnahme von jeweils 5 dB (A), was zwar rechtskonform aber von mangelnder Aussagekraft ist.)

Stand 2011: Die Darstellung der Lärmbelastung erfolgt weiterhin ausschließlich in der Abstufung von 5 dB (A). Eine erfolgreiche Maßnahme, die den Lärmpegel um 3 bis 4 dB (A) vermindert, muß so noch zu keiner Darstellungsänderung führen, dabei entspricht dies einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Der Erfolg wäre da, aber die Kartierung, die der Information aller Beteiligten und Betroffenen dient, würde ihn nicht ausweisen.

6. Gesamtlärmbelastung nicht dargestellt und folgenlos

(Kritik 2009: Es fehlt eine zusammenfassende Darstellung der Gesamtlärmbelastung, die nur getrennte Darstellung der Lärmbelastung durch KfZ- und Straßenbahnlärm zeigt nicht die in vielen Hauptverkehrsstraßen dominante Situation, in der beide Lärmquellen zusammen auftreten und zu besonders hohen Lärmbelastungen führen.)

Stand 2011: Für KfZ- und Straßenbahnlärm gibt es jetzt zwei Karten (Gesamttag und Nacht), welche die Überlagerung dieser beiden Lärmarten darstellen. Damit ist jedoch a) noch keine Gesamtlärmdarstellung für das Stadtgebiet gegeben, da Bahn-, Flug- und Gewerbe- und Industrielärm in diesen Karten fehlen. Die beiden Karten sind zudem b) praktisch unbrauchbar,

da sie nicht als skalierbare Lärmkarten auf der Internetseite der Stadt existieren, sondern nur als durch die geringe Größe unentzifferbarer A3-Anhang im Lärmaktionsplan. Der Plan geht zudem weder im Text noch in Maßnahmen auf die Gesamtlärbetrachtung ein, es ist nicht zu erkennen, daß daraus Handlungserfordernisse bzw. Prioritäten abgeleitet wurden.

7. Ruhige Gebiete unzureichend erfasst, beschrieben und ohne Maßnahmen

(Kritik 2009: So genannte „ruhige Gebiete“, die vor Lärmzunahme zu schützen sind, wurden nicht ausgewiesen und in Karten dargestellt.)

Stand 2011: Große und größere Naherholungsräume sind jetzt in einer Karte ausgewiesen. Eine feinere Betrachtung kleinräumigerer und für den alltäglichen Erholungswert wichtiger 'Ruheinseln' auf Stadtteilebene (z.B. von Stadtteilparks und Kleingartenanlagen) fehlt noch. Auf den Erhalt oder die Verbesserung der Situation in den ruhigen Gebieten gerichtete Maßnahmen fehlen komplett. Ebenso eine dafür notwendige Beschreibung der Eigen- und Nutzungsarten der ruhigen Gebiete sowie der vorhandenen oder absehbaren Störeinflüsse.

8. Unzureichende Angabe der Anzahl der Betroffenen

(Kritik 2009: Es fehlt eine graphische Darstellung der Betroffenenanzahlen auf der Stadtplangrundlage der Lärmkarten. Die Zahl der betroffenen Einwohner wird nur als tabellarischer Summenwert wiedergegeben (Anzahl Betroffene je Lärmstufe für die ganze [kartierte] Stadt), es fehlt eine straßen-/grundstückskonkrete Darstellung der Anzahl der Betroffenen.)

Stand 2011: Unverändert. Damit können keine örtlichen Schwerpunkte der Betroffenheit ermittelt (und vermittelt) werden und es fehlt ein wichtiges Kriterium für eine Prioritätensetzung und Kosten-Nutzen-Abschätzungen in der Planung von Maßnahmen zur Lärminderung. (Für wieviele Bürger wird mit welchem Finanzaufwand die Lärmbelastung um welchen Wert gesenkt?)

9. Veraltete Stadtkartengrundlage

(Kritik 2009: Die für die Lärmkarten verwendete Stadtkarte ist veraltet (teilweise fehlt vorhandene Bebauung) und enthält kaum Straßennamen, was in der Nutzung die Orientierung erschwert. Die technische Umsetzung, die Qualität und Bedienbarkeit im Internetauftritt ist mangelhaft.)

Stand 2011: Qualität und Bedienbarkeit der Karten im Internet sind deutlich verbessert worden. Grundstückskonkrete Fassadenpegel können allerdings nach wie vor nicht abgerufen werden.

10. Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen schwammig und meist folgenlos

(Kritik 2009: Die Auslösewerte für eine Maßnahmenplanung liegen mit 70 (24h) bzw. 60 dB (A) (Nacht) deutlich über den zum Gesundheitsschutz empfohlenen Werten und relativieren den Handlungsbedarf in nicht vertretbarer Weise.)

Stand 2011: Das Umweltbundesamt empfiehlt bereits für den kurzfristigen Handlungsbedarf Auslösewerte von 65 / 55 dB (A), langfristig von 55 / 45 dB (A), die WHO mittlerweile für den Nachtzeitraum sogar von 40 dB (A). Die Auslösewerte für Handlungsbedarf im Leipziger Lärmaktionsplan sind jedoch unverändert (hoch) geblieben. Begründet wird dies mit dem bereits großen Handlungsbedarf, der bereits bei diesen hohen Lärmpegeln in Leipzig besteht und der Notwendigkeit, diesen mit den realen Handlungs- und insbesondere Finanzierungsmöglichkeiten in Übereinstimmung zu bringen. Dieses Herangehen wird von uns als sinnvoller Ansatz der Konzentration auf Hot-Spots des Lärms für die erste Handlungsperiode unterstützt. Dies jedoch unter zwei, bisher nicht gegebenen Voraussetzungen:

Es braucht dann Erstens den jetzt fehlenden längerfristigen Zielhorizont, der die gesundheitlich relevanten Schwellenwerte in den Blick nimmt. Hier wird bisher nur zeitlich unbeziffert von, den Umweltqualitätszielen der Stadt entnommenen, *„langfristigen Zielwerten 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts“* gesprochen, die erreicht werden sollen - und gleich darauf jedoch betont, dass davon ausgegangen wird, *„dass diese Zielwerte als finanziell und technologisch nicht erreichbar einzustufen sind“*. Ein Ziel das a) inhaltlich unbegründet von den aktuellen offiziellen Empfehlungen abweicht, b) zeitlich unbestimmt bleibt und c) als sowieso nicht erreichbar postuliert wird, ist keine sinnvolle Planungs- und Handlungsperspektive.

Zweitens und grundlegend: es braucht dann zumindest Handlungsvorschläge für die vom Überschreiten der hohen Auslösewerte betroffenen Straßenabschnitte. Diese sind nur zum Teil im Aktionsplan vorhanden. Der umfangreichen Tabelle, welche Straßenabschnitte mit wieviel betroffenen Anwohnern Lärm oberhalb 70 / 60 dB (A) aufweisen, folgt eine Tabelle mit kurzfristigen Maßnahmen im Bereich KfZ-Verkehr, die jedoch gar nicht aus ersterer Tabelle entwickelt wurden. Diese führt vielmehr schlicht die Maßnahmen auf, die bereits aus unterschiedlichen Gründen im Straßennetz Leipzigs geplant sind und auch Auswirkungen auf die Lärmbelastung haben. Zum Teil betreffen sie Straßen mit geringerer Lärmbelastung, z.T. sind sie auch bereits realisiert, da die lange Bearbeitungszeit der Lärmaktionsplanung schon darüber hinweggegangen ist.

Diese führt zudem dazu, dass extra eine Tabelle eingefügt werden musste, in welcher für viele Straßen die Verkehrsbelegungszahlen, die in die 2005-2007

durchgeführte Lärmkartierung eingeflossen sind, mit Korrekturwerten für die für 2011 prognostizierten Belegungszahlen versehen sind, da diese bereits zu einer Schallpegelveränderung von bis zu +/- 4 dB (A) geführt haben. Es zeigt sich auch an dieser Stelle sehr deutlich, dass der extrem lange Bearbeitungszeitraum von Lärmkartierung und Lärmaktionsplan höchst kontraproduktiv ist, da die Planungsgrundlage bei der Maßnahmenaufstellung schon wieder in großen Teilen überholt ist. Gleichfalls werden dadurch auch noch Maßnahmen mit Realisierungszeiträumen benannt (z.B. Sanierung Könnertzstraße in 2011), die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Entwurfes schon unrealistisch waren, weil gar nicht im Haushalt veranschlagt. Es muss somit als substantieller Mangel festgehalten werden, dass es keine aus den Ergebnissen der Lärmkartierung abgeleitete strategische Lärmminierungsplanung gibt. Weder gibt es systematische Handlungsvorschläge für die hochbelasteten Straßenabschnitte, noch wurden konkrete Maßnahmen für den Schutz der ruhigen Gebiete ausgewiesen.

11. Kosten des Lärms und der Lärminderungsmaßnahmen weitgehend unbestimmt

(Kritik 2009: Das Thema der lärmbedingten Kosten (insbesondere Immobilienwertverluste) ist bisher nicht ermittelt und dargestellt, wird aber für die in den Lärmaktionsplänen zu erbringende Kosten- Nutzenanalyse benötigt.)

Stand 2011: Unverändert. Der Aspekt von Kosten, sowohl der durch Lärmbeeinträchtigung verursachten, wie auch der Kosten von Lärminderungsmaßnahmen, ist nur zum Teil bis gar nicht dargestellt. Damit fehlt bereits rein formal eine rechtlich an die Lärmaktionsplanung gestellte Anforderung aber auch vor allem ein wesentliches Element zur Maßnahmenpriorisierung und -bewertung. Ohne Darstellung der Kosten des Lärms und einer Kosten-Nutzen-Abschätzung von Maßnahmen kann weder der städtische Nutzen von Lärminderungsmaßnahmen untersucht und verdeutlicht werden, noch eine Priorisierung unter den Maßnahmen begründet werden.

Orientieren sollte man sich an der Prüfmatrix der Stadt Norderstedt bei Hamburg (Planungsbüro Richter-Richard: Lärminderungsplanung Norderstedt. Lärmaktionsplan, 2008). In der vom Oberbürgermeister Leipzigs zusammen mit anderen deutschen OBM beim Deutschen Institut für Urbanistik beauftragten Sammlung guter Beispiele nachhaltiger Stadtentwicklung (DifU: Städte für ein nachhaltiges Deutschland. Gemeinsam mit Bund und Ländern für eine zukunftsfähige Entwicklung, 2011), die den Leipziger Stadträten vor wenigen Wochen zur Kenntnis gegeben wurde, ist diese Prüfmatrix zum Lärmaktionsplan eines der guten, zur Nachahmung empfohlenen Beispiele. Dargestellt werden dort zu den Maßnahmen deren Wirkungen, Kosten, Umsetzungszeitraum und Verantwortliche.

Welches große Problem Lärm auch in finanzieller Sicht darstellt, kann z.B. der aktuellen Stadtratsvorlage V/1487: *Durchführung des EU-Projektes*

„EPOurban“ zur Weiterentwicklung der Eigentümerberatung im Stadtumbau entnommen werden, in der es heißt: „Der Lagenachteil „Hauptstraße/Magistrale“ schlägt in Verbindung mit starker Luftverschmutzung, Geruchs- und Lärmbelästigung massiv auf die Vermietbarkeit und damit die Finanzierbarkeit bzw. Rentabilität von Sanierungsmaßnahmen, insbesondere für private Einzeleigentümer durch.“ Eine weitere Auswirkung zudem: „Durch ihre zentrale verkehrstechnische Lage wirken die unsanierten Blockseiten entlang der Magistralen negativ auf die angestrebte positive Außenwirkung Leipzigs.“

In Leipzig wird entsprechend seit Jahren ein hohes Maß an personellen und finanziellen Ressourcen für Stadtsanierungsprojekte gebunden. Ein Teil davon wäre auch als Eigenentwicklung durch die Eigentümer geschehen und möglich, wenn eine Vermietbarkeit (zu auskömmlichen Preisen) zu erwarten wäre. Diese ist aber durch die hohen Verkehrsbelastungen insbesondere an Hauptverkehrsstraßen oft nicht gegeben, weshalb sich dort Leerstand und Immobilienverfall konzentrieren. Ohne eine auch monetäre Bewertung und Darstellung dieser Lärmauswirkungen, bleiben Kosten für Lärminderungsmaßnahmen als bloße Ausgabenposition sichtbar, denen jedoch ganz real Minderausgaben in anderen Bereichen und Steuer-Mehreinnahmen gegenüberstehen. So gibt Frau Prof. Dr. Giering von der FH Trier für Gesamtdeutschland den Immobilienwertverlust / Mietmindereinnahmen durch Verkehrslärm mit 7,3 Mrd. Euro an. (Giering: Ermittlung der externen Verkehrskosten. Vortrag zum parlamentarischen Abend des ALD am 25.11.2010) Für Dresden, in der Stadtgröße vergleichbar mit Leipzig, wurden durch Frau Giering die Kosten des Lärms (Gesundheit und Immobilien) auf 77,4 Mio. €/Jahr berechnet.

12. Mitwirkung der Öffentlichkeit verbesserungswürdig

(Kritik 2009: Es hatte noch überhaupt keine - rechtlich vorgeschriebene - Information und Mitwirkungsmöglichkeit der Öffentlichkeit gegeben, die Internetseite der Stadt enthielt außer den Lärmkarten keinerlei weiterführende Informationen.)

Stand 2011: Auffindbarkeit, Umfang und Inhalt der Informationen zum Thema Lärm und Lärmaktionsplanung auf der Internetseite der Stadt wurden sehr deutlich und erfreulich verbessert. Insbesondere das interaktive Lärmforum ist zu begrüßen. Gleichwohl wurde mit den Aktivitäten über das Internet nur ein Kanal der Information und Mitwirkung genutzt und damit auf lokale, direkte und für nicht internetaffine Bevölkerungsgruppen zugehende Mitwirkungsformen verzichtet. Ergebnis davon sind auch höchste Zustimmungswerte für im Internetforum vorgeschlagene Maßnahmen, für die örtliche Bürgerinitiativen in ihrem Umfeld geworben haben, die aber nicht unbedingt Schwerpunkte höchster Lärmpegel oder größter betroffener Bevölkerungskreise abbilden.

2-b) Maßnahmenplanung

„Die Rahmenkonzepte zur Lärminderung beruhen auf verschiedenen Handlungsstrategien:

- Vermeidung von Lärmemissionen (Reduzierung der Emissionen im Verkehr durch Förderung lärmarmen Verkehrsträger und eindämmender Maßnahmen des lärmrelevanten Pkw- und Lkw-Verkehrs),*
- Verlagerung von Lärmemissionen (Belastungen sollen gebündelt und/oder aus hochsensiblen in weniger sensible Bereiche verlagert werden),*
- Verminderung von Lärmemissionen (kleinräumige Strategien der stadtverträglichen und lärmarmen Abwicklung von Verkehren im Straßenraum) und*
- Verminderung von Lärmimmissionen (Reduzierung der Lärmbelastungen an lärmsensiblen Flächen oder Gebäuden).“ (S. 31)*

Die Maßnahmenplanung bezieht sich im wesentlichen auf den als Lärmquelle dominierenden Straßen- sowie Straßenbahnverkehr, auf dessen Beeinflussung im Gegensatz zum Eisenbahn- und Flugverkehr die Stadt noch den größten Einfluß hat. Damit geraten richtigerweise die diesbezüglichen Fachplanungen (Stadtentwicklungskonzept, Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum, Nahverkehrsplan, Radverkehrsförderkonzept) und andere Umweltplanungen (Luftreinhalteplan) als Grundlagen und Instrumente der Lärminderungsplanung in den Fokus. Die Konsequenzen aus dieser Betrachtung sind jedoch in Teilen mangelhaft, zu hinterfragen und unverbindlich. Eine Zuordnung zu den plausiblen Handlungsstrategien erfolgt bei den Maßnahmen nicht, ihre tatsächliche Anwendung ist daher nicht nachvollziehbar.

1. STEP Verkehr und öffentlicher Raum überprüfen und ggf. modifizieren

Die bisherige Verkehrsplanung der Stadt setzt auf eine Bündelung des Verkehrs auf Haupttrassen, um dadurch die Wohngebiete vom Verkehr und seinen negativen Auswirkungen zu entlasten. Die Verkehrsbündelung gilt auch in der Fachliteratur als eine mögliche wirksame Maßnahme zur Lärmreduktion. Diese insbesondere im STEP Verkehr und öffentlicher Raum niedergelegte Strategie wird nun im Lärmaktionsplan unhinterfragt als 'gesetzt' übernommen - obwohl die damit verbundenen schwierigen Konsequenzen selbst benannt werden:

„Die Tatsache, dass dieses Verkehrskonzept bereits beschlossen und in Teilen auch umgesetzt ist, führt dazu, dass die Lärmaktionsplanung auf wesentliche Instrumentarien, nämlich das der Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation, nur noch in beschränktem Maße zurückgreifen kann. Eine Folge des Verkehrskonzept ist, dass in der Regel in Bereichen mit hoher Lärmbelastung, wie dem Mittleren Ring, dem Tangentenviereck und die Ringe verbindenden

den Straßen, die Möglichkeiten des Lärmschutzes stark eingeschränkt sind."
(S. 25)

Gerade erstmals durchgeführte Umweltplanungen wie die Luftreinhalte- und die Lärminderungsplanung müssen jedoch andersherum zu einer Überprüfung der Fachplanungen führen, denen bisher die detaillierte Kenntnis der dort erhobenen Umweltauswirkungen fehlte. Der STEP Verkehr und öffentlicher Raum stammt von 2003 und beschäftigt sich gar nicht mit den konkreten Auswirkungen seiner geplanten Verkehrsverlagerungen und -bündelungen auf Luftschadstoffe und Lärmwerte, während der letzte Luftreinhalteplan von 2009 und die Lärmkartierung von 2005-2007 stammen und erst die diesbezüglichen Auswirkungen erfassen, weil sie die notwendigen Belastungsdaten liefern. Somit müssen aus den Erkenntnissen der Umweltplanungen Anforderungen für eine (auch bereits für 2013 geplante) Fortschreibung der Fachplanung Verkehr formuliert werden, anstatt zu konstatieren, man können nur noch beschränkt auf Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation zugreifen.

So braucht eine der Verkehrsplanung entstammende und mittlerweile vor dem Abschluß stehende Maßnahme wie der Ausbau des mittleren Ringes über die Max-Liebermann-Straße, mit der u.a. die Georg-Schumann-Straße von Verkehr entlastet werden soll, vor dem Hintergrund der Daten der Lärmkartierung, nach der die Max-Liebermann-Straße bereits in ihrer untergeordneteren Verkehrsfunktion mit 70-75 dB (A) und somit über dem Auslösewert für Lärminderungsmaßnahmen belastet ist, zumindest eines neuen Begründungszusammenhangs und sowohl einer expliziten Betrachtung zusätzlicher lärmindernder Maßnahmen (dies hätte z.B. ein besonders lärmarmen Asphalt sein können), als auch klarer verkehrsorganisatorischer Maßnahmen für die Georg-Schumann-Straße, um die dort beabsichtigten Verkehrsentslastungen auch zu sichern und Lärm- und Schadstoffreduzierungen zu erreichen.

Gerade die Georg-Schumann-Straße ist ja ein Paradebeispiel dafür, dass die Bündelungsfunktion des Verkehrs auf Haupttrassen unter den Bedingungen ausreichender Wohnraumverfügbarkeit an besseren Standorten, zu gravierenden Konsequenzen von abwärts gerichtete und teuren Stadtentwicklungsprozessen führen kann und auch eine Demotivation der ansässigen Bevölkerung droht. Ganz abgesehen davon, dass es in vielen Fällen keinen Dualismus von (ruhig zu haltenden) Wohngebieten und (unschädlich lauten) Hauptstraßen gibt, da diese in der gründerzeitlichen Stadt regelmäßig Teil der Wohngebiete sind und selbst einen hohen Wohnanteil aufweisen. Ebenfalls muß es ein Thema sein, dass sich an hochbelasteten Hauptstraßen mit ihrem dadurch niedrigeren Mietniveau in besonderem Maße Segregationsprozesse vollziehen und somit insbesondere eine sozial schwächere Bevölkerung die Belastungen des Verkehrs der sozial stärkeren Bevölkerungsteile zu tragen hat.

Die umgesetzte Verkehrslösung der Parallelstraßen Jahnallee / Gustav-Adolf-Straße / Emil-Fuchs-Straße soll als ein positives Beispiel genannt sein,

wie mit einer austarierten Verkehrsverteilung und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen Entlastungswirkungen auf mehreren Trassen erreicht und positive Stadtentwicklungsprozesse initiiert werden können.

2. Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung koppeln und mit Verkehrskonzepten abstimmen

„Zu einer effektiven Planung und Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen gehört auch die Integration von Umweltplanungen, wie dem Luftreinhalteplan, der gerade erst neu fortgeschrieben wurde ...“ (S. 27)

Dies ist nicht nur eine richtige Herangehensweise, sondern auch explizite Forderung der zugrunde liegenden EU-Richtlinien. Allerdings kann ein Vollzug dieses postulierten Herangehens nicht nachvollzogen werden, obwohl beide Planungen in Leipzig sogar zeitgleich hätten ablaufen können und müssen.

Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan haben das selbe Ziel Gesundheitsschutz, weitgehend den selben räumlichen Umgriff des Stadtgebietes, der größte Teil der möglichen Minderungsmaßnahmen betrifft den Verkehr und dient gleichzeitig der Lärm- und Schadstoffminderung. Eine integrierte Planung könnte z.B. Maßnahmen mit dem höchstem Gesamtnutzen priorisieren. Auch für die Öffentlichkeit ist die gleichzeitige Information und Mitwirkung klarer und strukturierter; die gesamte Planung dürfte zudem kostengünstiger als in der Einzelbearbeitung sein.

Grundproblem: für die Aufstellung beider Pläne ist das Amt für Umweltschutz zuständig, die entscheidenden verkehrlichen Maßnahmen fallen aber in das Ressort des Verkehrsplanungs- und Tiefbauamtes. Wenn dort die Aufgabe vor allem in der (planerischen) Organisation des Verkehrs gesehen wird, ohne die Zielkriterien Luftqualität und Lärmpegel mit genügender Priorität in die Netz- wie in die Einzelmaßnahmenplanung einzustellen, bleiben die Umweltpläne von sehr beschränkter Wirkung. Exemplarisches Beispiel ist der B-Plan für die Höfe am Brühl, der mit einer überdimensionierten Stellplatzgenehmigung die Voraussetzungen für eine weitere Verkehrszunahme und Überschreiten der Luftschadstoffgrenzwerte am Standort geschaffen und zur Bewältigung dieses Konfliktes dann auf die Luftreinhalteplanung verwiesen hat. Die aber wiederum gar nicht über die verkehrsplanerischen Steuerungsmöglichkeiten verfügt – wie eben der Ausweisung von Stellplätzen. Auch die Sperrung der Harkortstraße für LKW als Folge der Luftreinhalteplanung, die wiederum zu heftigen Protesten der Anwohner der Ausweichstrecke Karl-Tauchnitz-Straße (nicht nur) im Rahmen der Lärmaktionsplanung geführt hat, zeigt die Notwendigkeit, beide Umweltplanungen und die Verkehrsplanung tatsächlich eng miteinander zu verschränken. Dazu sollten die zeitlichen Ab-

läufe der Planerarbeiten koordiniert, und die kontinuierliche Umsetzungsbegleitung und Weiterentwicklung der Pläne und Maßnahmen durch eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung sichergestellt werden.

3. Besonders lärmbelastete Straßen bei Sanierungen bevorzugt berücksichtigen, lärmarme Asphalte einsetzen.

„Gerade bei Sanierung und Verbesserung des Straßenbestandes sollten entsprechend prioritäre Straßenabschnitte aus dem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.“ (S. 24)

Aufgabe des Lärmaktionsplanes ist es nicht, Postulate an die eigene Verwaltung zu formulieren, sondern konkrete Straßen für konkrete Zeiträume für die Belagssanierung festzulegen. Dieses fehlt bisher – aufgeführt werden stattdessen bereits umgesetzte Straßensanierungen und vorgesehene Sanierungen ohne Realisierungszeitpunkt. Der Austausch von Kopfsteinpflaster gegen Asphalt führt nach Literaturangaben zur Lärmabsenkung von minus 3-8 dB(A) bei 30 km/h und minus 6-12 dB(A) bei 50 km/h; ein zweilagiger offenporiger Asphalt (2OPA) statt Asphaltbeton zu minus 5(LKW)-8(PKW) dB(A); ein Lärm-Optimierter-Asphalt (z.B. LOA 5D) statt offenporigem Asphalt zu minus 3-5 dB(A) bei 30-50 km/h.

„In Leipzig ist die Mehrzahl der Straßen asphaltiert. Für Straßenabschnitte, an denen jedoch bereits eine Sanierung des Straßenbelages vorgesehen ist (Tabelle 19), sollte der Einsatz von LOA geprüft werden. Aber auch für andere Streckenabschnitte sollte der Einsatz des LOA in Betracht gezogen werden. Allerdings sollte diesbezüglich die wissenschaftliche Auswertung aller Nutzungseffekte, wie beispielsweise Haltbarkeit und Wirkungszeitraum, abgewartet werden. Im Falle der Verfügbarkeit der finanziellen Mittel soll in Leipzig zunächst eine Teststrecke zur Erprobung des LOA 5 D eingerichtet werden.“ (S. 36)

Auch hier gilt, dass man praktisch an sich selbst einen Handlungsauftrag zur Prüfung und mit mehreren Vorbehalten postuliert, anstatt ihn zu vollziehen und konkrete Erprobungsstraßen und Zeiträume für den Einbau eines LOA 5 D-Asphalts festzulegen, wie es Sinn und Zweck eines Aktionsplanes ist (und auf eine entsprechende Anfrage unserer Fraktion auch bereits einmal durch die Verwaltung zugesagt wurde.)

Ein offenporiger Asphalt trägt zudem nicht nur zur Lärminderung, sondern auch zur Senkung der Feinstaubbelastungen bei. (Alexander Ropertz u.a.: Einfluss von offenporigem Asphalt (PA) auf die Feinstaubbelastung an Straßen; in: Kolloquium Luftqualität an Straßen 2011, FGSV Verlag 2011)

4. Geschwindigkeitsreduzierungen planen und umsetzen

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes beschreibt zutreffend die verringernden Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf die Lärmpegel und die weiteren positiven Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Luftqualität (S. 38-40) - um dann aber keine einzige (!) Geschwindigkeitsreduzierung für eine Straße vorzusehen.

Geschwindigkeitsreduzierungen sind effektiv, kurzfristig und vergleichsweise kostengünstig umsetzbar, erfordern aber eine effektive Überwachung. Einzelmaßnahmen der Geschwindigkeitsminderung sollten möglichst in ein gesamtnetzbezogenes Geschwindigkeitskonzept eingebunden sein, um ungewollte Verlagerungseffekte des Verkehrs vermeiden zu können.

Das der Lärmaktionsplan hier jegliche Maßnahmenplanung (aus Angst wovor oder Blockade von wem?) vermissen lässt, ist ein weiterer substantieller Mangel.

5. Fehlende Maßnahmen planen

Eine ganze Reihe von zur Lärminderung im Einzelfall geeigneter Maßnahmen fehlen in der Planung: die Parkraumsteuerung und -bewirtschaftung, die Anlage von Rad- und Parkstreifen zur Abstandsvergrößerung zwischen Quellort (Fahrstreifen) und Wohnbebauung, der Einsatz lärmarmen Reifen im öffentlichen Fuhrpark (gekennzeichnet mit dem 'Blauen Engel' für lärmarme und kraftstoffsparende Kraftfahrzeugreifen), Aussagen zum Schienenschleifen bei den LVB, Regelungen zum LKW-Verkehr (City-Logistik mit Elektromobilität, Nachtfahrverbote, Streckenverbote), Einsatz von Kreisverkehren zur Verkehrsverstärkung etc.

3 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes kann nicht überzeugen. Der größte Teil der von unserer Fraktion bereits im Frühjahr 2009 festgestellten Kritikpunkte der Planungsgrundlagen ist bis heute entweder gar nicht oder nur in Teilen behoben. Insbesondere die nur teilweise Abdeckung des Leipziger Stadtgebietes mit Lärmkarten ist ein grundlegender und unakzeptabler Mangel. Gleiches gilt für die fehlende Erhebung und Darstellung der Kosten des Lärms. Die Maßnahmenplanung orientiert sich kaum an den Ergebnissen der Lärmkartierung, ist in großen Teilen unsystematisch, unkonkret, unverbindlich, unterminiert, unfinanziert, unvollständig und überholt. Sie spiegelt

deutlich unsere ebenfalls 2009 geäußerte Kritik wieder, dass „von Anfang an und bis heute, keine ausreichenden finanziellen und personellen Ressourcen zur Bearbeitung zur Verfügung gestellt wurden. Das Thema ist nicht als dezernats- und fachamtsübergreifende Aufgabe verankert.“ Insgesamt macht sie eher den Eindruck eines etwas hilflosen Appells der Umweltplanung an eine sich kaum „reinreden lassen“ wollende Verkehrsplanung.

Da eine Vervollständigung der Lärmkarten über das gesamte Stadtgebiet sowie auch zum Fluglärm rechtskonform bereits im kommende Jahr erfolgen und die Fortschreibung des Aktionsplanes dementsprechend 2013 erfolgen muss, sehen wir in der beabsichtigten Verabschiedung des vorliegenden ungenügenden Lärmaktionsplanes im Frühjahr 2012 durch den Stadtrat keine sinnvolle Handlung mehr.

Zu diesem Zeitpunkt ist der Haushalt 2012 bereits verabschiedet, Maßnahmen die nicht sowieso zur Realisierung vorgesehen waren, finden damit erst Eingang in den Haushalt 2013. Die Verabschiedung eines Planes, der mit seiner Verabschiedung wegen des immensen Zeitverzugs bereits wieder fortgeschrieben werden muss, bis dahin gar keine Wirkung entfalten kann und dessen Nichtbeschluss auf Grund des Fehlens von 'eigenständigen', d.h. nicht bereits an anderer Stelle verankerten Maßnahmen schadlos ist, stellt keinen Mehrwert dar.

Insbesondere ist auch der Bevölkerung ein Planungsverfahren, bei dem sie 2012/2013 erneut an einer Fortschreibung mitwirken sollen, ohne dass Ergebnisse ihrer ersten Mitwirkung sichtbar werden konnten, nicht vermittelbar und muss eher demotivierend wirken.

Wir plädieren daher dafür, mit im kommenden Jahr qualifizierten Planungsgrundlagen die Lärmaktionsplanung ebenfalls zu aktualisieren, zu qualifizieren und zu konkretisieren und nach einer zweiten Runde der erweiterten Bürgermitwirkung in 2013 zu beschließen. Dies hat zudem den großen Vorteil, die Lärmaktionsplanung tatsächlich mit der ebenfalls für 2013 vorgesehenen Fortschreibung des STEP Verkehr und öffentlicher Raum und einer dann wahrscheinlich anstehenden ersten Überprüfung des Luftreinhalteplanes koordinieren und so zu einer abgestimmten Planung kommen zu können.