



Stellungnahme des ADFC Leipzig e. V. zur Lärmaktionsplanung der Stadt Leipzig

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.**

Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

Tel. 0341 | 22 54 03 13
Fax 0341 | 22 54 03 14
info@adfc-leipzig.de
www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten:
Di. – Do. 14 – 18 Uhr

Bankverbindung

Sparkasse Leipzig
BLZ 860 555 92
Kto. 113 113 1661

Sie erreichen uns mit
öffentlichen
Verkehrsmitteln
wie folgt:
Haltestelle Roßplatz
TRAM 2, 9, 16
BUS 100

Vor dem ADFC
gibt es 10 Leipziger Bügel
zum Parken ihres Fahrrades

Leipzig, 18. Juli 2011

Vorbemerkung

Der ADFC Leipzig e. V. möchte mit seiner Stellungnahme auf die Wichtigkeit des Themas Lärmschutz hinweisen. In Leipzig sind nahezu sämtliche Hauptverkehrsstraßen von Dauerlärmpegeln betroffen. Eine Schlüsselrolle bei der Bekämpfung des Verkehrslärms spielt die Verkehrsmittelwahl und deren Organisation. Fuß- und Radverkehr erfolgen nahezu lautlos. Der ÖPNV und der Kfz-Verkehr sorgen dagegen auf weiten Teilen des Leipziger Verkehrsnetzes für immense Verlärmung. Gelingt es, den Anteil des Kfz-Verkehrs in den nächsten Jahren weiter zu senken, wird auch die Verlärmung im Verkehrsnetz weiter zurückgehen.

Im Folgenden werden theseartig die Forderungen und Hinweise des ADFC aufgeführt und anschließend erklärt.

Zum Plan als solchen ist anzumerken, dass die Fußnoten nicht durchgehend gezählt wurden und teilweise die Erklärungen der Fußnoten fehlen. Dadurch kommt es zu Irritationen und wichtige Informationen werden vorenthalten (z.B. S. 57).

Die Hinweise des ADFC Leipzig zum Lärmaktionsplan

1. Lärmschutz muss als Daueraufgabe seitens der Politik und der Verwaltung begriffen werden.

Hierzu sollte ein Gremium (Arbeitsgruppe, Forum, Runder Tisch) mit Beteiligung von Umweltverbänden, Mobilitäts- und Bürgervereinen eingerichtet werden, das sich kontinuierlich mit dem Thema beschäftigt.

2. Priorität ist auf den aktiven Lärmschutz zu legen.

Durch den aktiven Lärmschutz ergeben sich positive Wirkungen sowohl im Bereich Lärmschutz als auch im Bereich Feinstaub und oft auch anderer Luftschadstoffe. Mit aktiven Maßnahmen wird im Allgemeinen die Lebensqualität und Aufenthaltsqualität nicht nur für Anwohnende erhöht. Z.B. kann durch Geschwindigkeitsreduzierung neben der Verringerung des Lärms auch die Luftbelastung gesenkt werden.

3. Prioritätensetzung muss im Lärmaktionsplan erkennbar sein.

Aus dem Entwurf des Lärmaktionsplans geht nicht hervor, welche Maßnahmen mit welcher Priorität umgesetzt werden sollen. Eine Prioritätensetzung ist in Absprache mit den Betroffenen und den entsprechenden Ämtern vorzunehmen.

4. Die Begründung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist zu ergänzen.

Dem Lärmaktionsplan ist keine Begründung für die vorgeschlagenen Maßnahmen zu entnehmen. Um eine Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz zu erreichen, sind die Begründungen zwingend zu ergänzen.

5. Die zeitliche Festsetzung wird ausdrücklich begrüßt.

Einziges Manko hierbei ist der Finanzierungsvorbehalt, unter dem die

vorgeschlagenen Maßnahmen stehen. Es ist daher zu prüfen, ob und welche Ersatzmaßnahmen kurzfristig umgesetzt werden können.

6. Die Liste der Maßnahmen muss ergänzt werden.

Die aufgeführten Maßnahmen spiegeln weitestgehend nur bereits durch das VTA oder andere Ämter angestrebte Maßnahmen wider. Zum Teil sollten die Maßnahmen bereits in den 1990er Jahren umgesetzt werden. Es ist daher zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen stattdessen aufgenommen werden können. Durch den Finanzierungsvorbehalt ist zu erwarten, dass sich einige Maßnahmen zeitlich noch weiter nach hinten verschieben. Im Besonderen sind die

- Einrichtung von Geschwindigkeitsreduzierung,
- Kfz-Verkehrsvermeidung,
- Einrichtung von Fahrradstraßen,
- Ausweitung der Tempo-30-Zonen,
- Schaffung weiterer FußgängerInnen-Zonen (mit Rad frei) und
- Markierung von Schutzstreifen

in den Maßnahmenkatalog aufzunehmen.

7. Die konsequente Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht ist als eigenständige Maßnahme in den Maßnahmenkatalog aufzunehmen.

Mit der weitestgehenden Aufhebung nicht regelkonformer Radwegebenutzungspflicht innerorts strebt der Gesetzgeber auch ausdrücklich eine Verlangsamung und gleichzeitige Verstetigung des Verkehrsflusses an (siehe hierzu auch Anhörung des BMVBS zum Grundsatzurteil „Radwegebenutzungspflicht“, [BverwG 3C 42.09](#)). Langsamere Verkehrsteilnehmende sorgen für einen allgemein ruhigeren Verkehrsfluss mit wenigen Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Unter sicherheitsrelevanten aber auch stadträumlichen Aspekten sind die nutzungsabhängigen Einsatzgrenzen und Ausschlusskriterien für eine gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr gemäß ERA 2010 umzusetzen.

8. Die Zielwerte der Umweltqualitätsziele sind als Auslösewerte festzulegen.

Der Stadtrat hat die [Umweltqualitätsziele](#) mit großer Mehrheit beschlossen. Die dort für Lärm festgelegten Zielwerte für den baulichen Bestand entsprechen den Vorgaben des Bundesgesetzgebers ([BlmSchG](#)). Die Weltgesundheitsorganisation [WHO](#) geht von gesundheitlichen Schäden bei Werten über 40 dB (A) nachts und 55 dB (A) tags aus. Die Festlegung auf 60 dB (A) nachts und 70 dB (A) tags als Auslösewerte zu definieren, ist insbesondere für eine familienfreundliche Kommune unangemessen.

9. „Verkehr“ umfasst ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Kfz-Verkehr.

Im Entwurf des Lärmaktionsplans wird Verkehr fast ausschließlich als Kfz-Verkehr verstanden. Das ist ungenau und führt zu Missverständnissen und bisweilen zu Irritationen, besonders wenn pauschal von Verkehrsreduzierung gesprochen wird, jedoch explizit Kfz-Verkehr gemeint ist. Es muss daher im Plan konsequent herausgestellt werden, um welchen Verkehr es sich im jeweiligen Fall handelt.

10. Für Ruhige Gebiete ist als Auslösewert 49 dB (A) tags anzusetzen.

Ruhige Gebiete dienen der Erholung. Daher ist es folgerichtig, dass lärmindernde Maßnahmen bei geringerer Verlärmung einsetzen als im sonstigen Stadtgebiet. Dieser Wert sollte der niedrigste Wert der Umweltqualitätsziele sein.

11. Ruhige Gebiete müssen zwingend beruhigt bleiben.

Die Stadtverwaltung ist gehalten, alles Erdenkliche zu tun, um ruhige Gebiete vor Lärm zu schützen. Es sind daher auch zwingend Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen, die eine Lärmreduzierung in den Querungen und Begleitstraßen um oder durch ruhige Gebiete erreichen. Das gilt insbesondere für die Gustav-Esche-Straße, die Brückenstraße, die Koberger Straße und den Schleußiger Weg. Zudem müssen die Wege zu den ruhigen Gebieten für Radfahrende und Zufußgehende auch lärmarm sein. Den Schutz ruhiger Gebiete muss die Stadtverwaltung als Daueraufgabe begreifen und entsprechend agieren. Für Ruhige Gebiete muss ein Verschlechterungsverbot gelten. (In Tabelle 32 fehlt die Erklärung der Fußnoten.)

12. Der ADFC Leipzig begrüßt ausdrücklich die angestrebte Reduzierung des Kfz-Verkehrs.

Wichtig ist hierbei auch die Untersetzung mit Maßnahmen. Der ADFC bietet gern seine Mitarbeit an, um auch in anderen Straßen eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu erreichen. Es geht aus dem Plan nicht hervor, warum nur in der Holzhäuser Straße und in der Rittergutsstraße eine Verringerung angestrebt wird.

13. Begleitmaßnahmen zu Straßenneubauten müssen zeitnah und konsequent umgesetzt werden.

Die zahlreichen Straßenneubauten (Tangenten, Mittlerer Ring, B 6n) werden gerechtfertigt mit der Kfz-Verkehrsverringering in den anderen Straßen durch Bündeln der Kfz-Verkehrsströme. Nur mit konsequenter Umsetzung entsprechender Begleitmaßnahmen wird der Kfz-Verkehr in den „alten“ Straßen reduziert und somit die Lärminderung erreicht.

14. Alle verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind mit Zielstellung Modal Split 2015 und langfristig zu prüfen.

Mit dem STEP Verkehr und öffentlicher Raum (2003) sind Zielwerte für den Modal Split durch den Stadtrat beschlossen worden. Sämtliche Planungen der Stadt Leipzig müssen als maßgebliches Kriterium das Erreichen der Zielwerte haben. D.h. auch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans müssen sich daran messen lassen, was sie zum Erreichen der Zielwerte beitragen können.

15. Kurzfristige „Interims-Maßnahmen“ müssen überall dort ergriffen werden, wo eine zeitnahe Umsetzung der geplanten Maßnahme nicht absehbar ist.

Durch den Finanzierungsvorbehalt und die Haushaltslage der Stadt Leipzig werden mehrere geplante Maßnahmen seit Jahren geschoben. Eine Umsetzung ist realistisch betrachtet für mehrere Maßnahmen des Plans selbst mittelfristig nicht absehbar. Zum Schutze der Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden sind daher kostengünstige Interimslösungen (siehe Punkt 6) umzusetzen. Hierzu zählen u.a.

Geschwindigkeitsreduzierungen oder Fahrverbote für bestimmte Verkehrsarten wie bspw. LKW.

16. Lärmschutzwände an bewohnten Straßen sind abzulehnen.

Die Stadt ist menschengerecht, nicht fahrzeuggerecht zu planen. Nach diesem Grundsatz sind auch der Lärmaktionsplan sowie sämtliche Stadtplanung auszurichten. Lärmschutzwände z.B. in der Richard-Lehmann-Straße sind daher abzulehnen. Mit einer Lärmschutzwand kann höchstens die Auswirkung, jedoch nicht die eigentliche Ursache, angegangen werden. Mit den Lärmschutzwänden sinken die Lebens- und die Aufenthaltsqualität. Als wirksamere und kostengünstigere Maßnahmen sind bspw. in der inneren Richard-Lehmann-Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 und/oder die Einrichtung von Parkstreifen mit gleichzeitiger Reduzierung der Fahrspuren anzusehen. Damit wird auch das Problem der zugeparkten Radfahrstreifen behoben. Die Radfahrstreifen sind dann zwischen Parkstreifen und verbliebener Fahrspur einzuordnen.

17. Lärmschutzwände zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ sind abzulehnen.

Ruhige Gebiete müssen jederzeit und von überall per Rad und Fuß erreichbar sein und nachts auch gewisse Sicherheitsstandards gewährleisten. Lärmschutzwände sind städtebaulich nicht vertretbar.

18. Lärmschutzwälle sind nur als letzte Maßnahme zu errichten.

Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind prinzipiell vorzuziehen. Lärmschutzwälle haben eine segregierende Wirkung und sind daher nur bedingt als Lärmschutzmaßnahme innerorts auch städtebaulich vertretbar. Zum Schutze „Ruhiger Gebiete“ können Lärmschutzwälle in absoluten Ausnahmefällen sinnvoll sein.

19. Die Ursachen müssen bekämpft werden, nicht die Auswirkungen.

Besonders das Schallschutzfenster-Förderprogramm lässt den Eindruck gewinnen, als sei mit dem Einbau von Schallschutzfenstern das Problem behoben. Lärmschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Adäquater Lärmschutz ist nur durch Beseitigung der Lärmquellen zu erreichen. Mit aktivem Lärmschutz können auch Hauptverkehrsstraßen zu attraktiven Wohnlagen mit starker Wirtschaftsleistung werden. Hieran sollten nicht nur die Vermietenden, sondern vor allem auch die Kommunen Interesse haben und müssen entsprechend handeln. Besonders an den Leipziger Hauptverkehrsstraßen wohnen finanzschwache Menschen, die sich gegen die Folgewirkungen des Lärms kaum zur Wehr setzen können. Lärmschutz ist also auch eine soziale Frage.

20. Straßen als öffentlichen Raum begreifen und gestalten

Stadtstraßen werden bisher zumeist auf ihre Verkehrsfunktion reduziert. Dabei prägen sie als öffentlicher Raum maßgeblich die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Stadtquartiere. Die bisherige Strategie, die Innenstadt oder Erholungsgebiete möglichst schnell und kostengünstig mit dem Auto erreichen zu können, ist einer nachhaltigen Stadtentwicklung abträglich. Sie führt zu übermäßigem Ausbau, Belastung und Kosten des Straßennetzes und hohem Kfz-Stellplatzbedarf. Das beeinträchtigt die Attraktivität der gesamten Stadt. Insbesondere am

Promenadenring sind grundsätzliche Änderungen in Funktion und Gestaltung erforderlich. Auch die Karl-Liebknecht-Straße würde durch wirksame verkehrsberuhigende Maßnahmen als beliebte Kneipen- und Einkaufsmeile erheblich an Qualität gewinnen. Lärm, Stickstoffdioxid und Feinstaub haben unmittelbare und entscheidende Auswirkung auf die Aufenthaltsqualität.

21. Stärkung des Verkehrsverbundes durch Restriktionen beim MIV

Die angestrebte Stärkung des Verkehrsverbundes muss konsequenterweise mit einer Angebotsverknappung beim motorisierten Individualverkehr (MIV) einhergehen. Spätestens die Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Netzes sollte als Anlass genommen werden, Pendler und Besucher zur Nutzung des Verkehrsverbundes zu bewegen. Die Stadtverwaltung muss selbstbewusster die Vorteile für ihre Bürger durch eine umweltverträgliche Verkehrsgestaltung herausstellen. Etliche europäische Stadtentwicklungen belegen, dass ein attraktives Flair und die Nutzung des ÖPNV einander bedingen und von der Bevölkerungsmehrheit akzeptiert und gelebt werden können.

22. Der kommunale Fuhrpark ist dem tatsächlichen Bedarf anzupassen.

Mit dem Einkauf von Elektroautos hat die Stadtverwaltung einen kleinen Anteil zur Lärminderung im städtischen Fuhrpark beitragen können. Größere Effekte würden durch die allgemeine Reduzierung des Fuhrparks auch für den städtischen Haushalt und die Vorbildwirkung der Stadtverwaltung erreicht.

Der Kauf von Elektroautos wird seitens des ADFC kritisch betrachtet und muss auch in der Stadtverwaltung kritisch als Maßnahme des Lärmaktionsplans betrachtet werden. Jedes Kfz erzeugt Rollgeräusche, unabhängig von der Antriebsart. Rollgeräusche sind auf Leipzigs Straßen jedoch die Hauptlärmquellen, besonders bei Tempo 50 und darüber. Es sei an dieser Stelle noch darauf verwiesen, dass auch im Bereich Feinstaubemissionen die Bilanz der Elektroautos gegenüber einem Benziner mit Euro 5 durch den Reifenabrieb nicht so viel besser ausfällt.

23. Die Nutzung des Fahrrades für Dienstwege muss intensiviert werden.

Hierzu bedarf es nicht der Anschaffung von Elektrorädern. Bei der Anschaffung von Diensträdern muss beachtet werden, dass diese auch regelmäßig gewartet werden. Die Nutzung ist explizit zu fördern (siehe auch die Stellungnahme des ADFC Leipzig zum Radverkehrsentwicklungsplan).

24. Der ADFC Leipzig begrüßt ausdrücklich die städtische AG Car-Sharing.

In Rücksprache mit der Politik und dem ansässigen CarSharer musste jedoch festgestellt werden, dass diese AG bisher keinen offiziellen Charakter hat. Das gilt es zu ändern. Der ADFC schlägt daher vor, dass neben der Stadtverwaltung, den ansässigen CarSharing-Unternehmen, auch Umweltvereine, der Seniorenbeirat und die Studierendenvertretungen in der AG vertreten sind, um das CarSharing in Leipzig noch attraktiver zu machen.

25. Der Einsatz von Rasengleis ist zu begrüßen.

Der lärmmindernde Einsatz von Rasengleis hat städtebauliche Vorzüge und sorgt für eine angenehme Atmosphäre. Zusätzlich zu den geplanten Abschnitten mit

Rasengleis (M 20.1 bis M 20.9) muss auch

- am Klingerweg (Clara-Zetkin-Park, Linien 1 und 2),
- am Roßplatz,
- in der Zwickauer Straße, von Arno-Nitzsche-Straße bis Endstelle Lößnig,
- in der Berliner Straße, zwischen Vollbedingstraße und Apelstraße,
- in der Waldstraße, zwischen Am Mückenschlösschen und Parthebrücke,
- in der Paunsdorfer Allee, zwischen Torgauer Straße und Endstelle Sommerfeld,
- in der Leipziger Straße, zwischen Forstweg und Endstelle Böhlitz-Ehrenberg,
- in Grünau, überall dort, wo ein separater Gleiskörper mit Schotter vorhanden ist und keine Holzschwellen,
- und in der Karl-Liebknecht-Straße, zwischen Kurt-Eisner-Straße und Richard-Lehmann-Straße,

Rasengleis Anwendung finden.

Allerdings sieht der ADFC das grundsätzliche Bestreben nach separaten Gleiskörpern kritisch. Durch die Barrierewirkung und den erheblichen Platzbedarf, häufig zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs, werden städtische Straßenräume unattraktiv. Zumeist wird beim kostenintensiven Stadtbahn-Ausbau eine Separierung aller Verkehrsarten angestrebt, mit dem Resultat der Geschwindigkeitserhöhung und anhaltender Verlärmung.

26. Mit der Erhöhung des Radverkehrsanteils erhöht sich die Verkehrssicherheit.

Der angestrebte Sicherheitsgewinn für Radfahrende auf Hochbordradwegen hat sich in der Realität nicht eingestellt. Die Verkehrsunfallforschung hat in den letzten Jahrzehnten zuhauf bewiesen, dass Hochbordradwege lediglich der Beschleunigung des Kfz-Verkehrs dienen, die Sicherheit für Radfahrende jedoch zumeist stark mindern. Der Gesetzgeber hat daher mit der Novelle der StVO 1997 das Fahren mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn zum Regelfall gemacht. Die Benutzungspflicht für Radwege ist nur bei erheblich erhöhten Gefahrenlagen auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse erlaubt. Das gilt auch für Radfahrstreifen, da diese grundsätzlich nicht zur Fahrbahn gehören. Mit Schutzstreifen kann stattdessen den Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrbahn die Führung des Radverkehrs verdeutlicht werden. Für den Kfz-Verkehr verbleibt bei eingerichteten Schutzstreifen für beide Richtungen insgesamt eine Breite von 4,50 m (Vgl. [ERA 2010](#)). Die Schutzstreifen dürfen nur bei Gegenverkehr überfahren werden, wodurch es auch zu einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und Lärminderung durch Verlagerung des Kfz-Verkehrs in die Fahrbahnmitte kommt.

27. Kleinpflaster im Bereich der Straßenbahngleise sind zu ersetzen.

Besonders in der Wolfgang-Heinze-Straße, aber auch an manchen Straßenbahnhaltestellen, entstehen durch das Kleinpflaster erhebliche Rollgeräusche, wenn der Kfz-Verkehr drüber fährt.

28. Das Fahrradparken auf der Fahrbahn muss zum Regelfall werden.

Um mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, bedarf es sicherer Anschließmöglichkeiten am Zielort. Die Leipziger Bügel dürfen nicht weiterhin zu Lasten des Fußverkehrs auf den Gehbahnen installiert werden. Mit dem Aufstellen

auf der Fahrbahn können auch weitere positive Effekte erzielt werden. Z.B. wird durch Leipziger Bügel auf der Fahrbahn der Kfz-Einparklärm an entsprechender Stelle stark reduziert.