

TEXTE

57/2017

Lärminderung durch Bürgerbeteiligung

Das Modellprojekt: Mach's leiser – Mitwirken bei der
Fortschreibung von Lärmaktionsplänen in Leipzig

TEXTE 57/2017

Lärminderung durch Bürgerbeteiligung

Das Modellprojekt: Mach's leiser – Mitwirken bei der Fortschreibung von
Lärmaktionsplänen in Leipzig

von

Tino Supplies
Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V., Leipzig

Fritjof Mothes
StadtLabor, Träger + Mothes GbR, Leipzig

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt

Durchführung der Studie:

Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.
Haus der Demokratie
Bernhardt-Göring-Straße 152
04277 Leipzig

StadtLabor, Träger + Mothes GbR
Hinrichsenstraße 3
04105 Leipzig

Abschlussdatum:

Juni 2017

Redaktion:

Fachgebiet I 3.4 Lärminderung bei Anlagen und Produkten, Lärmwirkungen
Annett Steindorf

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4359

Dessau-Roßlau, Juli 2017

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Kurzbeschreibung

Mit dem Projekt „Mach's leiser – Mitwirken bei der Fortschreibung von Lärmaktionsplänen in Leipzig“ wurde Leipzigs Stadtverwaltung über zwei Jahre hinweg in ihrem Bestreben unterstützt, Bürger aktiv in die Erarbeitung von Strategien zur Lärminderung einzubeziehen. Mittels eines modellhaften, mehrstufigen Bürgermitwirkungsverfahrens, sollten Wege für eine intensive und umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit an der Fortschreibung von Lärmaktionsplänen aufgezeigt werden. Der Fokus des Projekts liegt in einem Stadtgebiet, in welchem im Rahmen der Beteiligung zur ersten Stufe der Lärmaktionsplanung eine Vielzahl von Bürgervorschlägen an die Verwaltung gerichtet worden sind, die teilweise inhaltlich im Widerspruch zueinander standen. Es sollte hier beispielhaft erprobt werden, inwieweit mit Hilfe moderner Beteiligungsmethoden das bestehende Konfliktpotential überwunden und daraufhin im fortgeschriebenen Lärmaktionsplan konkrete Maßnahmen zur Lärminderung initiiert werden können, die innerhalb und über die mitwirkende Öffentlichkeit hinaus, konsensfähig sind. Eine neuerliche Aufnahme von Vorschlägen stand daher nicht im Fokus. Das Projekt sollte eher eine konsensorientierte Priorisierung und Umsetzung für jene eingebrachten Maßnahmen befördern, deren Realisierung im Fortschreibungszeitraum des Lärmaktionsplans von fünf Jahren realisierbar erscheint. Die erarbeiteten Maßnahmen wurden bis zur Umsetzung begleitet. Durch die frühzeitige Einbindung von Verwaltung und Handlungsträgern in den Prozess sowie eines erfahrenen Planungsbüros, wurde das Wissen lokaler Bürgerexperten vor Ort mit der Fach- und Verfahrenskompetenz professioneller Akteure verbunden. So konnten ausgereifte Lärminderungsmaßnahmen für den Betrachtungsraum im Leipziger Südosten entwickelt, priorisiert und zur Umsetzung gebracht werden.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Kurzbeschreibung | 4 |
| Inhaltsverzeichnis | 5 |
| Abbildungsverzeichnis | 6 |
| Abkürzungsverzeichnis | 7 |
| 1 Einleitung | 8 |
| 1.1 Veranlassung..... | 8 |
| 1.2 Zielstellung..... | 9 |
| 1.3 Umsetzungsstruktur | 10 |
| 1.4 Projektgebiet | 12 |
| 2 Die Methodik der Projektdurchführung | 13 |
| 2.1 Der Anspruch der Bürgermitwirkung aus der Umgebungslärmrichtlinie | 13 |
| 2.2 Anspruch Ökolöwe..... | 14 |
| 2.3 Zielgruppen der Bürgermitwirkung im Projekt..... | 15 |
| 2.4 Übersicht zur Methodik des Projektes | 16 |
| 3 Projektergebnisse | 21 |
| 3.1 Ergebnisse aus den Workshops | 21 |
| 3.2 Begleitung der Bürgervorschläge bis zur Umsetzung | 25 |
| 4 Fazit und Ausblick | 31 |
| 5 Quellenverzeichnis..... | 33 |
| 6 Anlagen | 34 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1: | Bürgerbeteiligung als elementarer Teil des Projekts..... | 10 |
| Abbildung 2: | Projektbeirat | 11 |
| Abbildung 3: | Projektgebiet | 12 |
| Abbildung 4: | Übersicht Prozessablauf | 16 |
| Abbildung 5: | Hauptetappen des Projektes | 17 |
| Abbildung 6: | Auftaktveranstaltung | 18 |
| Abbildung 7: | Einführungsveranstaltung..... | 18 |
| Abbildung 8: | 1. Workshop - Vorstellungsrunde..... | 18 |
| Abbildung 9: | 1. Workshop - Arbeitsgruppen | 18 |
| Abbildung 10: | 2. Workshop - Arbeitsgruppen | 19 |
| Abbildung 11: | Blanko - Maßnahmenblatt..... | 19 |
| Abbildung 12: | 3. Workshop – Aushang und Bewertung der Maßnahmenblätter | 21 |
| Abbildung 13: | Ampelsystem | 21 |
| Abbildung 14: | Tempo-30-Zone Sommerfelder Straße..... | 22 |
| Abbildung 15: | Tempo-30-Zone und Zebrastreifen..... | 22 |
| Abbildung 16: | Bündelung und Kenntlichmachung ÖPNV-Verknüpfung Bahnhof Stötteritz | 22 |
| Abbildung 17: | Lärmsensible Einmündung Ecke Holzhäuser-/Arnoldstraße | 22 |
| Abbildung 18: | Visualisierung Straßenmarkierung, Ludolf-Colditz-Straße | 23 |
| Abbildung 19: | Visualisierung Schutzstreifen Schönbachstraße, Höhe Weißestraße..... | 23 |
| Abbildung 20: | Mögliche Umgestaltung östlicher Vorplatz Stötteritzer Bahnhof | 23 |
| Abbildung 21: | Visualisierung von Straßenbegrünung in Stötteritz..... | 23 |
| Abbildung 22: | Vorstellung des Maßnahmenkataloges | 25 |
| Abbildung 23: | Abstimmung der Umsetzungsschritte im Projektbeirat | 26 |
| Abbildung 24: | Einbringung von Vorschlägen in stadtweite Beteiligungsprozesse z.B. für das Straßenbaumkonzept der Stadt Leipzig | 27 |
| Abbildung 25: | Bürgervorschläge zeitnah nach der Beteiligung zur Umsetzung bringen. Einzelhandelsunternehmen errichten gewünschte Fahrradstellplätze noch innerhalb der Projektlaufzeit. | 28 |
| Abbildung 26: | Nachfolgeprojekt ExWost - Fahrradexkursion..... | 30 |
| Abbildung 27: | Nachfolgeprojekt ExWost - 1. Bürgerforum | 30 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|---|
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| ExWoSt | Experimenteller Wohnungs- und Städtebau |
| ADFC | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. |

1 Einleitung

1.1 Veranlassung

Fast zwei Drittel der Bevölkerung in Deutschland fühlen sich von Lärm belästigt oder gestört. Jede oder jeder Zehnte meint sogar, Lärm belästige sie oder ihn stark oder äußerst stark. Lärm kann jedoch auch unabhängig von der eigenen Wahrnehmung krank machen. So kann eine kontinuierliche Exposition durch Verkehrslärm zu einem erhöhten Risiko führen, an Herz-Kreislaufkrankheiten oder Depressionen zu erkranken. Allein in einer Stadt wie Leipzig sind mehr als 40.000 Menschen von gesundheitsschädlichen Verkehrslärmimmissionen von über 65 Dezibel ($L_{den} > 65 \text{ dB (A)}$) betroffen.

Der Straßenverkehr zählt zu den Umgebungslärmquellen, die am häufigsten zu Belästigung führen. Nach einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamts aus dem Jahr 2016 fühlen sich rund 48 Prozent der Bevölkerung durch Straßenverkehr gestört oder belästigt. Umgebungslärm schränkt somit das Leben vieler Menschen in Deutschland ein.

Um die Bevölkerung von schädlichem Lärm zu entlasten, wurde im Juni 2002 die sogenannte EU-Umgebungslärmrichtlinie verabschiedet. Diese wurde 2005 mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in deutsches Recht umgesetzt. Danach ist auch Leipzig verpflichtet, die Belastung der Bürger in Lärmkarten darzustellen und einen Aktionsplan zu erarbeiten, der beschreibt, wie die Gesundheit der Leipziger zukünftig geschützt werden soll. Die EU-Richtlinie verfolgt dabei den sogenannten Managementansatz, der auch in deutsches Recht übernommen wurde. Das bedeutet, es sind nicht schlicht Grenzwerte umzusetzen, sondern Ziele und Zielwerte zu realisieren.

Die Maßnahmen zur Lärminderung sollen mit den Bürgern abgestimmt sein. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt dabei, angesichts des Verzichts auf konkrete Grenzwerte, hohe Anforderungen an die Kommunen. Sie müssen ihren Bürgern die Möglichkeit geben, rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Rechtzeitig meint: Die Einbeziehung der Bürger hat zu einem solchen Zeitpunkt stattzufinden, wo Entscheidungen noch nicht getroffen worden sind, und sie hat effektiv zu erfolgen, also unter einem bestimmten Zeit-, Ziel- oder Wirkungsbezug. Die Bürger müssen tatsächlich gestalten können. Die geforderte aktive Mitwirkung geht damit über eine passive Beteiligung der Öffentlichkeit, mittels Auslegung und Prüfung darauf reagierender Stellungnahmen, weit hinaus.

Die Aktionspläne müssen mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden. In dieser Phase der strategischen Lärminderungsplanung befinden sich viele Kommunen in Deutschland, so auch Leipzig. Insbesondere für die kontinuierliche Fortschreibung gilt der anspruchsvolle Mitwirkungsansatz der EU-Umgebungslärmrichtlinie weiterhin. Es ist nicht vorgesehen, die Lärmaktionspläne lediglich amtsintern anzupassen. Es müssen somit Verfahren entwickelt werden, die auch in dieser und folgenden Phasen, eine frühzeitige und effektive Mitgestaltung seitens der Bürger gewährleisten.

Die Stadt Leipzig hat seit 2013 einen ersten Leipziger Lärmaktionsplan. Die Leipziger waren zuvor aufgerufen, den Planentwurf öffentlich zu diskutieren. In einem Online-Forum konnte jede/r die vorgesehenen Maßnahmen bewerten und konkrete Handlungsschwerpunkte aufzeigen, die durch die Stadtverwaltung bis dahin nicht vorgesehen waren. Zusätzlich hatten viele Bürgerinnen und Bürger rund 400 Kommentare, Hinweise, Vorschläge und Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans verfasst. Im Ergebnis der 1. Phase der Lärmaktionsplanung hat sich herausgestellt, dass in einigen Stadtgebieten seitens der Bürgerschaft Lösungsansätze vorgeschlagen wurden, die sich diametral gegenüberstehen. An dieser Stelle setzt das vorliegende Projekt „Mach's leiser – Mitwirken bei der Fortschreibung von Lärmaktionsplänen in Leipzig“ an.

1.2 Zielstellung

Aktuell erfolgt die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Leipzig gemeinsam mit dem Luftreinhalteplan. Im Unterschied zum stadtweiten Ansatz der Verwaltung sollte das Projekt „Mach's leiser – Mitwirken bei der Fortschreibung von Lärmaktionsplänen in Leipzig“ in einem abgegrenzten Stadtgebiet, Konfliktpunkte aus der ersten Beteiligungsphase herausarbeiten und mit Hilfe geeigneter Bürgerbeteiligungsmethoden zu konsensfähigen Maßnahmen für den neuen Lärmaktionsplan führen. In einem unabhängigen, parallel verlaufenden Verfahren wurden mit dem Projekt neue Methoden der Bürgermitwirkung erprobt und eigene Projektziele definiert.

Minimierung der Belastung durch Umgebungslärm

- Sammeln, Analysieren, Aufbereiten und Vermitteln von bereits vorhandenen Vorschlägen, Bürgerideen und Konzepten zur Lärmminimierung u.a. aus erstem Lärmaktionsplan
- Identifizieren und Qualifizieren derjenigen Lärminderungskonzepte, die seitens der Bürgerschaft konsensfähig sind
- Initiierung und Begleitung konkreter Maßnahmen, die durch „lokale Experten“ angeregt werden und im Ergebnis die Lärmbelastung senken

Aktivierung und Stärkung der Beteiligten

- Konsensfähigkeit für verschiedene Maßnahmen in der Bevölkerung eruieren und schaffen
- Eigenverantwortung der „lokalen Experten“ aufzeigen und fördern
- Einflussmöglichkeiten schaffen und damit das Demokratieverständnis stärken
- Unterstützung der Stadtverwaltung bei der geforderten Bürgermitwirkung im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans sowie bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen
- Aufklärung und Motivation weiterer Handlungsträger neben der Stadtverwaltung
- Begleitung konkreter Initiativen, die über den Projektzeitraum hinaus wirken

Modellcharakter und Vorbildfunktion

- Erfahrungen mit den angewandten Methoden der Bürgermitwirkung sammeln, aufbereiten und weitergeben
- Ableitung der Übertragbarkeit der Methode und der Ergebnisse auf andere Stadtteile
- Vorbildfunktion für andere Städte

Die aufgeführten Ziele sollten während der zweijährigen Projektlaufzeit mit Hilfe verschiedener Projektbausteine umgesetzt werden. Das Kernelement des Projekts bildete die Durchführung eines mehrstufigen Workshopverfahrens. In der anschließenden Anschubphase sollten die Initiativen vor Ort aktiv dabei unterstützt werden, die erarbeiteten Bürgervorschläge der Umsetzung näherzubringen. Diese Form der intensiven Bürgermitwirkung sollte sich auf ein abgegrenztes Projektgebiet fokussieren, in dem in der Überprüfung des ersten Lärmaktionsplans eine hohe Anzahl, sich teilweise diametral gegenüberstehenden Bürgerhinweise, registriert worden sind.

1.3 Umsetzungsstruktur

Projektträger

Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. ist seit der politischen Wende 1989 Leipzigs Umweltschutzverein und Mitglied der GRÜNEN LIGA Sachsen e.V. Er zeigt sich für die Konzeption und Organisation des Projekts „Mach's leiser“ verantwortlich. Der Verein fungierte im Rahmen des Projekts als Vermittler zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen.

Projektteam

Für die Sicherstellung einer hohen Prozessqualität hat der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. ein Leipziger Planungsbüro in die Projektdurchführung eingebunden. Mit der Organisation und Moderation des Workshopverfahrens sowie der Bürgerforen wurde das Planungsbüro StadtLabor Träger + Mothes GbR beauftragt, welches über umfangreiche Erfahrungen sowohl bei der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung als auch bei der Steuerung von Bürgerbeteiligungsprozessen verfügt. Durch das Planungsbüro wurde gleichermaßen die planerische und fachliche Begleitung sichergestellt.

Abbildung 1: Bürgerbeteiligung als elementarer Teil des Projekts



Projektbeirat

Ziel des Projektes war es, die von den Bürgern erarbeiteten Maßnahmen zur Umsetzung zu führen und dafür Partner in der Bürgerschaft, Politik und Verwaltung zu gewinnen. Daher wurden die wichtigsten Handlungsträger frühzeitig in einem Projektbeirat beteiligt. Hier wurden die Vorgehensweise und die Ergebnisse des Projektes kontinuierlich besprochen. In dieser Konstellation war es sehr gut möglich, ein Klima der Unterstützungsbereitschaft für die Anliegen des Projektes aufzubauen und bessere Voraussetzungen für die Umsetzung einzelner Maßnahmen zu schaffen. Je nach Problemlage ging der Projektträger auch auf weitere Institutionen zu.

Folgende Akteure waren in den Projektbeirat eingebunden:

- Bürgerverein Stötteritz e.V.
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- Stadtbezirksbeirat Südost
- Stadt Leipzig – Amt für Umweltschutz
- Stadt Leipzig – Stadtplanungsamt
- Stadt Leipzig – Verkehrs- und Tiefbauamt
- Stadtratsfraktionen von CDU, DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen,
- Umweltbundesamt

Abbildung 2: Projektbeirat



1.4 Projektgebiet

Das definierte Projektgebiet erstreckt sich im südöstlichen Raum Leipzigs und umfasst den Ortsteil Stötteritz. Es gibt jedoch keine starren Gebietsgrenzen, sodass auch Auswirkungen auf angrenzende Ortsteile wie Reudnitz, Mölkau, Probstheida und Holzhausen im Projekt berücksichtigt werden können. Im Projektgebiet befinden sich eine Vielzahl relevanter Lärmquellen, vom Kfz-Verkehr in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, bis hin zu Emissionsquellen des Personennahverkehrs.

Das Projektgebiet ist als kernstädtischer Bereich determiniert, in welchem während der ersten Phase der Lärmaktionsplanung ein besonderer Konfliktbereich zwischen divergierenden Bürgerinteressen identifiziert wurde. So schließt es die Konfliktlinie „Trassenverlauf Mittlerer Ring Ost/Südost“ ein, dessen Wegführung seit Jahren Unstimmigkeiten zwischen unterschiedlichen Bürgerinitiativen hervorruft. Für den Neubau einer mehrspurigen Hauptverkehrsstraße im Südosten wurden ursprünglich zwei Trassenvarianten untersucht und planerisch offengehalten. Während eine Variante den Ringverlauf über vorhandene Straßen in Mölkau und Stötteritz führt, sieht ein zweiter Vorschlag einen Trassenverlauf entlang der Bahnlinien vor. Letzterer Vorschlag hätte zwar eine gewisse Entlastungswirkung für die Ortsteile Mölkau und Stötteritz, würde allerdings andere Gebiete stärker belasten und im Lärmaktionsplan ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ beeinträchtigen. Daher sollten vor der aktuellen Entscheidungsfindung die Eingriffe in bestehende Strukturen nochmals detailliert bilanziert und Entlastungswirkungen abgewogen werden. In der Folge wird die sogenannte Wohngebietsvariante grundsätzlich nicht weiter verfolgt. Auch ein Straßenneubau entlang der Bahnlinie wird im Gültigkeitszeitraum des Stadtentwicklungsplan (STEP) Verkehr- und Öffentlicher Raum bis zum Jahr 2025 nicht weiterverfolgt. Konkret heißt es in dem Planwerk: „Die Trassenfreihaltung für eine nur noch zweistreifige Variante wird deshalb für die nächsten 10 Jahre beibehalten, eine Finanzierungsmöglichkeit ist allerdings zurzeit nicht absehbar. Bei Beibehaltung der vorhandenen Tangentialverbindung über Mölkau und Stötteritz sind dort umfeldverträgliche Möglichkeiten zur Entschärfung der verkehrsbedingten Probleme für die Wohngebiete zu prüfen.“ (Stadt Leipzig 2015).

Somit nimmt das „Mach's leiser“-Projekt in Stötteritz eine besondere Rolle ein, um durch kleinteilige Maßnahmen kurz- bis mittelfristig eine verkehrliche Entlastung für die Menschen vor Ort zu erlangen. Zudem nimmt Stötteritz eine besondere Rolle in der Bürgermitwirkung ein, da in diesem Projekt Bürgerinitiativen mit unterschiedlichen kontrovers diskutierten Zielen an einen Tisch gebracht werden können, um gemeinsam an einer Lösung für das Lärm- und Verkehrsproblem zu arbeiten.

Abbildung 3: Projektgebiet



2 Die Methodik der Projektdurchführung

2.1 Der Anspruch der Bürgermitwirkung aus der Umgebungslärmrichtlinie

Die Erarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen soll unter Mitwirkung der Öffentlichkeit stattfinden. In der Richtlinie der EU „(..) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (RICHTLINIE 2002/49 – Umgebungslärmrichtlinie) heißt es dazu in Artikel 8, Absatz (7): „Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“

Dies stellt weitgehendere Ansprüche an die Bürgerbeteiligung als bei vielen anderen gesetzlich geregelten Planungsverfahren, eröffnet aber auch große Spielräume für die Ausgestaltung der Verfahren.

Zu den Grundsätzen einer guten Bürgerbeteiligung bei Planungsverfahren gehören folgende Prinzipien:

- Der Gegenstand der Beteiligung muss beteiligungsrelevant, d.h. grundsätzlich im Rahmen der Beteiligung beeinflussbar sein.
- Die Beteiligung muss so frühzeitig einsetzen, dass die entscheidenden Handlungsspielräume für die Planung auch tatsächlich Gegenstand der Beteiligung sind.
- Die Verfahren der Beteiligung müssen transparent gestaltet sein. Die Beteiligten müssen beispielsweise erkennen können, in welcher Phase der Planung sie sich befinden, welche bestimmenden Randbedingungen vorhanden sind, wie mit den Ergebnissen von Seiten der Verwaltung und der Politik umgegangen wird und warum und wie sich die eigenen Vorschläge im Kontext der gesamten Bürgerbeteiligung einordnen.
- Die für die Beteiligung genutzten Formen der Kommunikation müssen in ihrer Gesamtheit für alle relevanten Zielgruppen geeignet sein.

Die Ausführungen in der Umgebungslärmrichtlinie sind so zu interpretieren, dass diese Prinzipien sowohl bei der Aufstellung als auch bei der Fortschreibung von Lärmaktionsplänen ernsthaft eingehalten werden sollen. Wenn die Kommunen dies sinnentsprechend umsetzen würden, würde damit eine Praxis geschaffen, die bei üblichen kommunalen Planungsverfahren (Bauleitplanung, Planfeststellungsverfahren u.a.) noch kein allgemeiner Standard ist.

2.2 Anspruch Ökolöwe

Bürgerinnen und Bürger zu Akteuren machen

Mit dem Projekt „Mach's leiser“ möchte der Ökolöwe nicht nur inhaltlich Lärmschwerpunkte herausarbeiten und konkrete Lösungsmöglichkeiten aufzeigen. Das Projekt dient auch als methodisches Modell für eine effektive Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern bei der Herausarbeitung von Problemen und Konflikten, der Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten und der Mitwirkung bei der Umsetzung von Maßnahmen – sowohl für die Stadt Leipzig, als auch für andere Kommunen.

Insbesondere die Auflösung von Konfliktlinien, die in dem Projektgebiet in der Vergangenheit zu einer Blockade von Lärmschutzmaßnahmen geführt haben, war von Interesse. Daher reicht der Anspruch des Ökolöwen in Bezug auf die Bürgermitwirkung weiter, als die gesetzlichen Vorgaben zu interpretieren sind.

Bei der klassischen Bürgerbeteiligung spielen die Bürgerinnen und Bürger im besten Fall eine gutachterliche Rolle bei der Erarbeitung eines Plans. Sie bleiben dabei ein Objekt der Beteiligung aus der Perspektive des Planungsträgers.

Im Unterschied dazu sollen sie mit dem Projekt „Mach's leiser“ zur Mitwirkung bei der Konsensfindung und der Umsetzung der Vorschläge aktiviert werden. Sie werden damit zu handelnden Subjekten.

Dies wird gerade bei der weiteren Fortschreibung von Lärmaktionsplänen immer wichtiger. Nachdem die grundlegenden Problemlagen durch eine erste Beteiligung bekannt und immer mehr unstrittige Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt sind, verbleiben diejenigen Stadträume oder Problemlagen, für die ein intensiverer Diskurs geführt werden muss. In Leipzig steht dafür das Projektgebiet von „Mach's leiser“ mit dem Ortsteil Stötteritz exemplarisch.

Die Bürger identifizieren hier mit Hilfe des Projekts geeignete Vorschläge z.B. aus der ersten Phase der Lärmaktionsplanung und entwickeln sie gemeinsam so weiter, dass sie darüber eine weitgehende Übereinstimmung erreichen können. Sie erarbeiten gewissermaßen aus bereits vorhandenen Bürgerideen ihr eigenes Verkehrsberuhigungskonzept für den Stadtteil und engagieren sich für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen. Für diese kann nach einem solchen Prozess eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung erwartet werden.

Fachliche Kompetenz sicherstellen

Eine erfolgreiche Organisation von Bürgermitwirkung setzt voraus, dass geeignete fachliche Kompetenz in das Verfahren eingebunden ist. Dies wurde im Rahmen des Projektes „Mach's leiser“ in zweifacher Hinsicht organisiert.

Durch den Ökolöwen wurde mit dem StadtLabor ein Planungsbüro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung in das Projektteam hinzugezogen, das sämtliche Ideen, Konzepte und Pläne für das Projektgebiet recherchiert, aufbereitet und den Bürgern als Arbeitsgrundlage bereitgestellt hat. Das Büro war zudem bei allen Workshops und Arbeitsgruppensitzungen mit Bürgern als fachlicher Berater anwesend. Dadurch konnten die Ideen der Bürger schnell auf grundsätzliche Realisierbarkeit abgeprüft werden und es konnten zu grundsätzlichen Zielvorstellungen Varianten für konkrete Lösungsmöglichkeiten eingebracht werden, die sofort durch die Beteiligten mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen diskutiert werden konnten. Dadurch wurde die fachliche Qualität der Bürgervorschläge verbessert und gleichzeitig ein Weiterbildungseffekt für die beteiligten Bürgerinnen und Bürger erreicht.

Der Ökolöwe bildet darüber hinaus Brücken zu den im Projektbeirat beteiligten Handlungsträgern aus Unternehmen, Politik und Verwaltung, die sich letztlich für die Umsetzung verantwortlich zeigen. Er

versteht seine Rolle dabei als Ermöglicher und Unterstützer des Engagements der Bürgerinnen und Bürger.

2.3 Zielgruppen der Bürgermitwirkung im Projekt

Für die Mitwirkung wurden drei Zielgruppen von Bürgerinnen und Bürgern einbezogen:

1. Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen, die in der Vergangenheit bereits Vorschläge und Hinweise für das Projektgebiet eingebracht hatten
2. engagierte Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter von Initiativen und Vereinen aus dem Projektgebiet, die die jeweils gegenläufige Seite konfliktbehafteter Themen vertreten
3. ein möglichst breiter Querschnitt von Anwohnerinnen und Anwohnern aus dem Projektgebiet

Dieser Auswahl lagen drei Hauptziele zugrunde:

- Würdigung vorangegangener Beteiligungsprozesse u.a. aus der ersten Phase der Lärmaktionsplanung
- Einbeziehung von Konfliktparteien
- Abbildung eines annähernd repräsentativen Meinungsbildes

aktive Bürgerinnen und Bürger aus vorangegangenen Beteiligungsprozessen

Leipzig ist eine Stadt mit ausgeprägter Beteiligungskultur. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Beteiligungsverfahren durchgeführt, die sowohl das Thema Umgebungslärm, als auch das Projektgebiet Stötteritz berührten. Dazu gehören, neben vielen weiteren, die erste Phase der Lärmaktionsplanung, der Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ oder ein Bürgerworkshop „Verkehrskonzept Stötteritz/Mölkau“. Für das Projekt „Mach's leiser“ wurden die relevanten Vorschläge aus vergangenen Beteiligungsprozessen identifiziert. In den Fällen, wo das möglich war, wurden die Vorschlaggeber kontaktiert und befragt. Ideengeber aus dem Projektgebiet selbst wurden eingeladen. In jedem Fall stellte das Projektteam sicher, dass die Ideen dieser Akteure, die Grundlage für die Bürgermitwirkung in „Mach's leiser“ bilden, auch für den Fall, dass eine Kontaktaufnahme nicht möglich war.

Einbeziehung von Konfliktparteien

Das Projekt sollte explizit jenen Menschen offen stehen, die sich bereits im Stadtteil in konkurrierenden Bürgerinitiativen engagierten. Dazu gehören Vertreter der Bürgerinitiative „Mittlerer Ring Ost/Südost/ Stötteritz/ Mölkau“ und der Bürgerinitiative "Mittlerer Ring Ost/Südost - CONTRA Bahnvariante". In der Plan- und Akteursanalyse wurde im Vorfeld deutlich, dass die Umsetzung von Maßnahmen nur möglich erscheint, wenn eine Annäherung organisiert werden kann.

Diese Konstellation birgt die Gefahr in sich, dass sich die bereits Engagierten aufgrund ihrer Erfahrung und ihrer Betroffenheit dominierend in die Diskussionen einbringen. Bei der Moderation der Veranstaltungen wurde daher immer darauf geachtet, dass „überparteiliche“ Anwohnerinnen und Anwohner mindestens den gleichen Raum in der Diskussion erhielten und ihre Ansichten gleichberechtigt einbringen konnten.

Im günstigsten Fall sollten die bereits existierenden Initiativen durch ein breites Spektrum an Anwohnerinnen und Anwohnern, die aus unabhängigen Interesse zum Projekt gekommen waren, reflektiert, verstärkt und unterstützt werden.

Mitwirkung von Anwohnerinnen und Anwohnern

Neben den bestehenden Initiativen sollte ein möglichst großer Personenkreis aus dem Stadtteil für die Teilnahme aktiviert werden, der nicht bereits in Initiativen organisiert ist. Eingeladen wurde mit Hilfe von intensiver Pressearbeit, nicht nur über die stadtweite Tagespresse sondern insbesondere auch über Stadtteilzeitungen und Stadtteil-Weblogs im Netz und den sozialen Medien. In Geschäften und sozialen Einrichtungen wurden 14.000 Projekt-Postkarten ausgelegt. Über den Stötteritzer Bürgerverein wurde der Aufruf per E-Mail-Verteiler im Viertel bekannt gemacht. Darüber hinaus wurde seitens des Ökolöwen an alle 7.500 Haushalte im entsprechenden Postleitzahlgebiet eine schriftliche Einladung und ein Faltblatt versandt.

2.4 Übersicht zur Methodik des Projektes

Die Erarbeitung der Maßnahmen erfolgte einschließlich der Plananalyse und den Abschluss durch einen Arbeitsprozess in vier aufeinander aufbauenden Phasen.

Dabei wurde das Projekt über die gesamte Laufzeit durch einen Projektbeirat begleitet, in welchem neben dem Projektteam u. a. auch Handlungsträger der Stadtverwaltung, der Verkehrsbetriebe sowie der Stadtratsfraktionen vertreten waren.

Während der Plananalyse wurden zunächst Planunterlagen zusammengetragen und geprüft, wobei Maßnahmenvorschläge sondiert und für eine Diskussion vorbereitet wurden. In den Veranstaltungen der Mitwirkungsphase wurden die vorbereiteten Vorschläge durch Ideen der Teilnehmer und Teilnehmerinnen ergänzt sowie dessen Umsetzbarkeit diskutiert. Die darauf folgende Anschubphase diente der Aufbereitung und Bewertung der Maßnahmenvorschläge auf Realisierbarkeit. Am Ende des Prozesses konnten eine Vielzahl von Maßnahmen mit den Handlungsträgern grundsätzlich auf Umsetzbarkeit geklärt und eine Vereinbarung getroffen werden.

Abbildung 4: Übersicht Prozessablauf

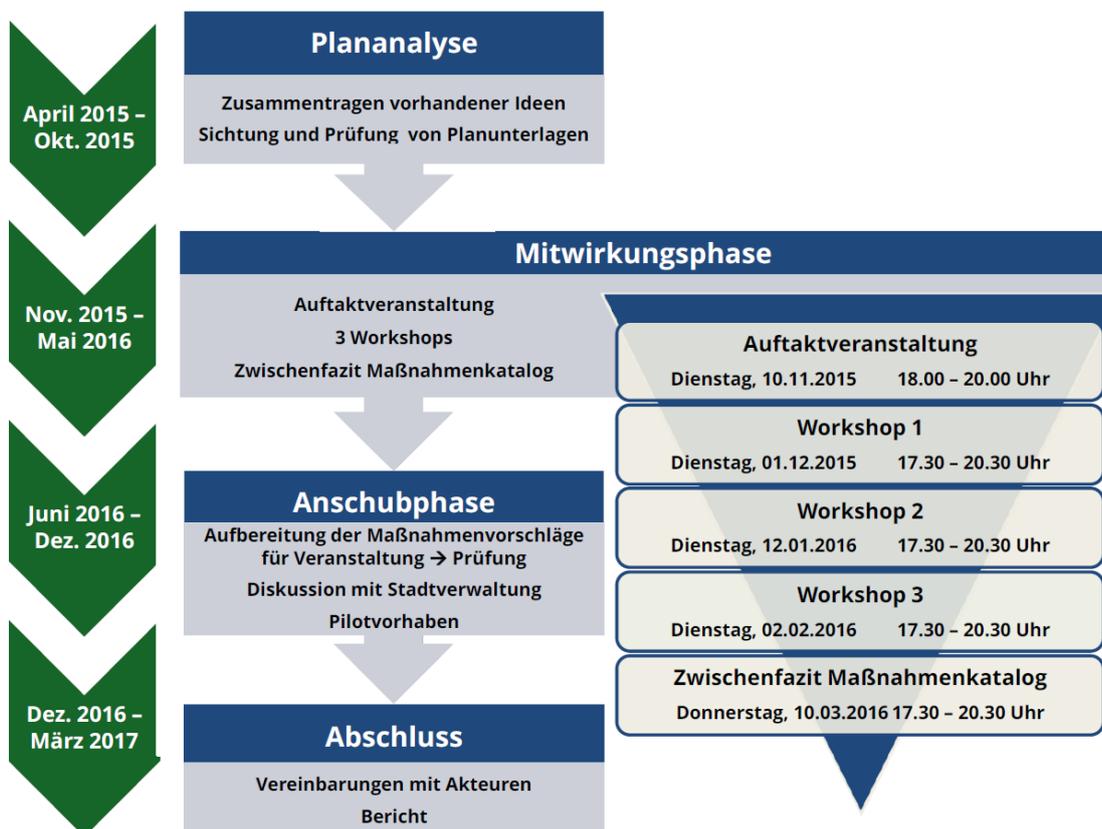
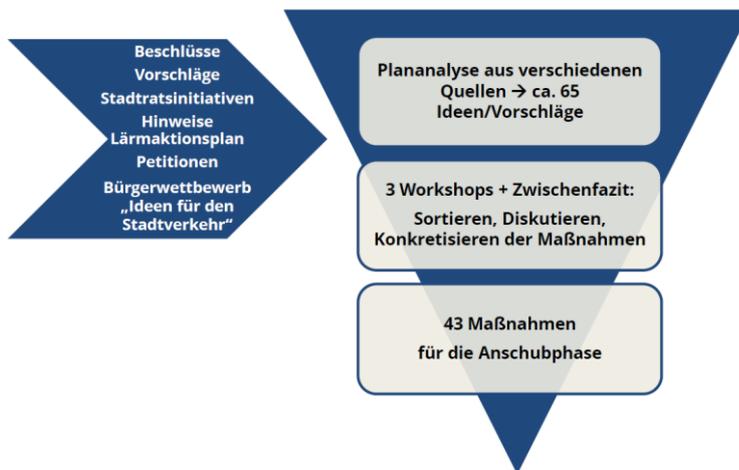


Abbildung 5: Hauptetappen des Projektes



Phase I: Plananalyse

In Vorbereitung auf die Mitwirkungsphase des „Mach's leiser“- Projektes, wurden im Rahmen der Plananalyse aus den verschiedensten Quellen bereits vorhandene Materialien und Projektideen für das Untersuchungsgebiet Stötteritz gesichtet und in Form von standardisierten Maßnahmenblättern gesammelt. Als Grundlage dafür dienten:

- Ideen aus dem Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr
- Hinweise aus dem Lärmaktionsplan
- Ideen aus dem Projekt Mach's leiser 2012
- Ideen aus dem Bürgerworkshop: „Verkehrskonzept Stötteritz/Mölkau“
- Ideen aus dem Bürgerworkshop: „Untersuchungen zur Verbesserung der umwelt- und mobilitätsgerechteren Erschließung des Krankenhausstandortes in Leipzig Probstheida“
- Offizielle Beschlüsse, Stadtratsinitiativen sowie Petitionen für das Untersuchungsgebiet

Insgesamt konnten so rund 65 Ideen, Vorschläge und Problemlagen für die anstehenden öffentlichen Workshops gesammelt werden.

Phase II: Mitwirkungsphase

Auftaktveranstaltung

Der offizielle Startschuss der Öffentlichkeitsbeteiligung fand in der Aula der Franz-Mehring Schule in Stötteritz statt. Zahlreiche Anfragen, Hinweise und Ideen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu ihrem Wohnumfeld wurden im Vorfeld, während und nach der Veranstaltung gesammelt und ausgewertet.

Einig waren sich die Besucher aber vor allem darüber, dass nicht nur über Ideen und Maßnahmen gesprochen werden soll, sondern auch über deren Umsetzung.

Die gesammelten Anregungen dienten zusammen mit den bereits vorbereiteten Maßnahmenblättern als Arbeitsgrundlage für den ersten Bürgerworkshop.

Abbildung 6: Auftaktveranstaltung



Abbildung 7: Einführungsvortrag



Workshops

1. Workshop

Nach der kurzen Projektvorstellung wurde das geplante Beteiligungskonzept sowie das weitere Verfahren mitsamt Zeitschiene erläutert. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten anschließend die Möglichkeit im Rahmen einer Vorstellungsrunde ihre Problemwahrnehmung und Wünsche für den Stadtteil zu formulieren, welche an einer Pinnwand gesammelt wurden. Nach einem knappen theoretischen Input zu Aufbau und Inhalt der vorbereiteten Maßnahmenblätter, formulierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gemeinsam mit dem Projektteam aus allen vorhandenen Ideen vier übergeordnete Themenschwerpunkte (Cluster):

1. Öffentlicher Verkehr, Alternativen zum Auto, Parken, städtisches Grün
2. Verlauf des Straßenhauptnetzes/ Verkehrsleitung/ Lenkung
3. Temporeduzierung – Tempo 30
4. Fuß- und Radverkehr

Sämtliche bestehenden Maßnahmen sowie die Ideen aus der Auftaktveranstaltung und der Vorstellungsrunde wurden diesen vier Überschriften zugeordnet und in Kleingruppen diskutiert. Diese Themenschwerpunkte bildeten am Ende die Struktur für den nächsten Workshop.

Abbildung 8: 1. Workshop - Vorstellungsrunde



Abbildung 9: 1. Workshop – Arbeitsgruppe



2. Workshop

Ziel des zweiten Bürgerworkshops war es, die in den letzten Veranstaltungen bereits eingebrachten Ideen und Vorschläge weiterzuentwickeln und zu konkreten Maßnahmenvorschlägen für Stötteritz zusammenzuführen.

An sechs Tischen konnten die im ersten Workshop erarbeiteten Cluster in Gruppen diskutiert werden. Insgesamt wurden pro Tisch zwei Runden zu je einem Thema durchgeführt, sodass insgesamt 12 Themenkomplexe besprochen wurden. Mit der Hilfe je eines Tischmoderators und verschiedener Stadtpläne wurden die Ideen weiterentwickelt und auf Blanko-Maßnahmenblättern festgehalten.

Dabei galt: Die zu entwickelnden Maßnahmen sollten möglichst kleinteilig, kurzfristig umsetzbar und kostengünstig sein.

Die entstandenen Maßnahmenblätter wurden im Nachgang der Veranstaltung seitens des Projektteams ausformuliert, gegebenenfalls zusammengeführt oder geteilt und so weiterentwickelt und bebildert, dass sie im nächsten Workshop gemeinsam und konstruktiv besprochen werden konnten.

Abbildung 10: 2. Workshop - Arbeitsgruppen



Abbildung 2: Blanko-Maßnahmenblatt



3. Workshop

Die von den Bürgerinnen und Bürgern eingebrachten Ideen und Vorschläge wurden für den dritten Workshop vom Projektteam redaktionell aufgearbeitet und am Veranstaltungsabend anhand von 39 Maßnahmenblättern ausführlich vorgestellt. Darüber hinaus wurde auf offene Punkte - während der Plananalyse eingebrachte Ideen, die von den Bürgern bisher noch nicht diskutiert wurden - hingewiesen.

Die Bürgerinnen und Bürger nutzten aktiv die Gelegenheit, Hinweise und Anregungen zu geben, um die Entwürfe zu präzisieren.

In Arbeitsgruppen wurden diese Hinweise diskutiert und auf den Entwürfen festgehalten. Anschließend wurden im Plenum 33 von diesen Maßnahmen samt Diskussionsstand für so ausgereift befunden, dass sie in die Anschubphase übernommen werden konnten. Für die sechs restlichen Maßnahmen wurde weiterer Diskussionsbedarf ausgemacht.

Abbildung 3: 3. Workshop - Aushang und Bewertung der Maßnahmenblätter



Abschlussveranstaltung

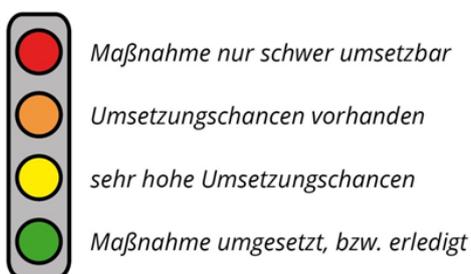
Die Veranstaltung zum Zwischenfazit des Maßnahmenkatalogs diente vor allem zur Präsentation des überarbeiteten Stands der bereits abgesegneten Maßnahmen sowie zur Abklärung kleinerer redaktioneller Hinweise. Außerdem wurden die letzten Maßnahmen mit Diskussionsbedarf vertiefend besprochen. Durch die gemeinsame Arbeit im Plenum, hatten die rund 50 TeilnehmerInnen die Chance das Gesamtergebnis des „Mach's leiser“- Projektes zu betrachten und Hinweise zu allen Maßnahmen zu geben. Damit konnte der Maßnahmenkatalog in dieser Veranstaltung finalisiert werden.

Phase III: Anschubphase

Die Relevanz von Bürgermitwirkung steht und fällt mit der Verwirklichung von Vorschlägen aus dem Beteiligungsverfahren. Dabei kommt es nicht darauf an, dass jeder Bürgerwunsch erfüllt wird. Entscheidend ist die erkennbare Ernsthaftigkeit, mit der die Bürgervorschläge durch die verantwortlichen Handlungsträger behandelt werden. Die praktische Umsetzung ausgewählter Maßnahmen ist dabei jedoch der sichtbarste und überzeugendste Beweis dieser Ernsthaftigkeit. In diesem Sinne konnten bisher bereits einige konkrete Maßnahmen im Bereich des ÖPNV und der Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

Zur allgemeinen Untersuchung der Umsetzbarkeit wurde schon während der Bearbeitungsphase ein Ampelsystem eingeführt. Dieses bewertet die Realisierungschancen jeder Maßnahme in vier Abstufungen (siehe Abb. unten). Dabei hängt die Umsetzung im Allgemeinen von der Art der Maßnahme sowie den dazugehörigen Handlungsträgern ab.

Abbildung 4: Ampelsystem



Phase IV: Abschluss

Nachdem der Maßnahmenkatalog mit den Bürgerinnen und Bürgern im Werkstattverfahren ausreichend besprochen wurde, konnten die Vorschläge den Handlungsträgern als Umsetzungsempfehlung übergeben werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung der erarbeiteten Empfehlungen, Ideen und Kleinprojekte die Laufzeit des Projektes überschreiten wird. Der Ökolöwe wird daher auch nach Abschluss des Projektes in einem regelmäßigen Rhythmus bei den entsprechenden Institutionen und Akteure den Umsetzungsstand erfragen und ein Umsetzungsmonitoring durchführen.

3 Projektergebnisse

3.1 Ergebnisse aus den Workshops

Das übergeordnete Ziel des Projekts war die Erarbeitung eines Pakets aus kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in Stötteritz und den angrenzenden Stadtteilen.

Aus dem Mitwirkungsverfahren gingen insgesamt 43 konkrete Maßnahmenvorschläge hervor, die aus Sicht der beteiligten Bürger für das Projektgebiet umgesetzt werden sollen. Hiervon betreffen 8 den Bereich der Verkehrsorganisation – weitere 16 stellen straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen im Bereich des Kfz-Verkehrs dar. Bezüglich der möglichen Reduzierung des Lärms im Straßenbahnverkehr wurden 5 Maßnahmenvorschläge unterbreitet. 14 Maßnahmen beschäftigen sich mit der Förderung des Fuß- und Radverkehrs als eine langfristige Lärminderungsstrategie.

Innerhalb der einzelnen Lärmarten reichen die Ergebnisse der Workshops von kurzfristig umsetzbaren, vorrangig verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bis hin zu aufwendigen baulichen Veränderungen. Die einzelnen Teilkonzepte wurden graphisch veranschaulicht und in einer kompakten Handreichung als Maßnahmenblätter zusammengefasst. (siehe Anlage)

Inhalt des Maßnahmenkatalogs

Verkehrsorganisation des Kfz-Verkehrs

Der Straßenverkehrslärm stellt eine der größten Lärmquellen im Gebiet dar. Während des Workshopverfahrens wurde daher zunächst nach den Ursachen dafür gesucht. Ein wesentlicher Punkt für die Teilnehmer war dabei die aus ihrer Sicht unzureichende Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem übergeordneten Hauptstraßennetz und der Schutz der im Nebenstraßennetz befindlichen Wohngebiete. Dabei haben die Teilnehmer zahlreiche konkrete Vorschläge für eine bessere Verkehrslenkung über ausgebaute Hauptverkehrsstraßen gemacht, um Wohngebiete im Idealfall komplett umfahren zu können. Auch die Umorganisation von Knotenpunkten und Fahrbahnmarkierungen wurden als Lösungsmöglichkeit zur effizienteren Verkehrsabwicklung aufgezeigt. Im Bereich des ruhenden Verkehrs wurden unterschiedliche Maßnahmen eines effizienten Parkraummanagements überprüft.

Bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm wurden von den Teilnehmern in nur zwei konkreten Fällen eingebracht. Eine sehr gute Umsetzungschance dabei haben Gehwegvorstreckungen in Einmündungsbereichen von Nebenstraßen. Diese ziehen eine relativ kostengünstige Umgestaltung des Straßenraumes mit sich und in der Folge die Verringerung der Kfz-Geschwindigkeit. Schwieriger wird dagegen die Umsetzung einer Straßensanierungsmaßnahme, von dessen Lärmreduktion jedoch viele Anwohner profitieren würden.

Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen des Kfz-Verkehrs

Unterstützt werden die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen durch die Beruhigung des fließenden Verkehrs. Dazu ist ein häufig angewandtes Mittel das Herabstufen von Hauptverkehrsstraßen, die im Folgenden in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Das betrifft insgesamt 7 Straßenabschnitte sowie die zusätzliche Einführung von Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-30-Strecken vor Schulen und Kitas. Für stark befahrene Verkehrsachsen wurden häufigere Geschwindigkeitskontrollen in Form von Blitzern und Geschwindigkeitsanzeigen gefordert.

Auch eine angepasste Ampelschaltung bzw. deren Nachtabschaltung wird als Lärmschutzmaßnahme vorgeschlagen, da ein gleichmäßiger Verkehrsfluss weniger Lärm-Emissionen erzeugt als häufiges Anfahren und Bremsen.

Abbildung 5: Tempo 30 an der Sommerfelder Straße



Abbildung 6: Tempo 30 und Zebrastreifen



Öffentlicher Personennahverkehr

Zur Senkung der Lärmbelastung durch die Straßenbahn der Leipziger Verkehrsbetriebe haben die Teilnehmer konkrete Abschnitte benannt, in denen durch das Schleifen der Schienen ungewöhnliche starke Rollgeräusche bzw. das Quietschen in Kurven beseitigt werden sollen. In einem Fall wird ein Lückenschluss des Rasengleisbettes vorgesehen. Weiter wurden Vorschläge zu lärmdämpfenden Materialien oder Fahrzeugen mit Kurvenschmierung diskutiert.

Lärmschutz durch Effizienzsteigerung des Schienenpersonenverkehrs bildete einen zusätzlichen inhaltlichen Schwerpunkt. Es wurden Orte benannt an denen eine Vorrangschaltung des Straßenbahnverkehrs sinnvoll scheint. Linienspezifisch wurde der Einsatz größerer und leiserer Fahrzeuge besprochen. Zudem wurden Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs betrachtet, an denen künftig Bus und Bahn besser miteinander vertaktet werden sollen.

Abbildung 7: Bündelung und Kenntlichmachung ÖPNV-Verknüpfung Bhf. Stötteritz



Abbildung 8: Lärmsensible Einmündung Ecke Holzhäuser-/Arnoldstraße



Förderung Rad- und Fußverkehr

Zur Vermeidung von Verkehrslärm stellt der Fuß- und Radverkehr eine nachhaltige und langfristige Alternative zum Pkw dar. Dieser Bereich nahm während der Bearbeitungsphase eine bedeutende Rolle ein. Daraus ging eine entsprechend große Anzahl an Maßnahmenblättern für den Fuß- und Radverkehr hervor.

Unter Beachtung wichtiger Verkehrsachsen, die die umliegenden Stadtteile ver- und anbinden verwiesen die Workshopteilnehmer auf insgesamt neun konkrete Bereiche, an denen das Fahrradnetz durch einfach umzusetzende Radmarkierungen ausgebaut werden soll. Diese Maßnahmen weisen tendenziell sehr hohe Umsetzungschance auf.

Ein weiterer Fokus lag auf der Sicherheit der Fußgänger. Um diese zu erhöhen, wurden an stark befahrenen Straßen sowie an sensiblen Punkten (z.B. vor Schulen) Querungshilfen empfohlen, Gehwegnasen vorgeschlagen oder Zebrastreifen angedacht.

Abbildung 9: Visualisierung Straßenmarkierung, Ludolf-Colditz-Straße



Abbildung 10: Visualisierung Schutzstreifen Schönbachstraße, Höhe Weißestraße



Aufwertung des öffentlichen Raumes

Einige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung erwirken gleichzeitig eine Aufwertung des öffentlichen Raumes. Beispielhaft dafür sind die perspektivische Umgestaltung einer Kreuzung zu einem Stadtplatz, Straßenbegrünung sowie zahlreiche Gehwegerverweiterungen.

Abbildung 20: Mögliche Umgestaltung östlicher Vorplatz Stötteritzer Bahnhof



Abbildung 11: Visualisierung von Straßenbegrünung in Stötteritz



Ideenspeicher für weitere Lärminderungsmaßnahmen

Neben den kurzfristig umsetzbaren, kleinteiligen und kostengünstigen Maßnahmen im Stadtteil Stötteritz, wurden stadtweite Problemlagen durch die Teilnehmer aufgerufen. Diese werden nicht mit in die Anschubphase übernommen, sollen jedoch an die Stadtgesellschaft adressiert werden. Möglich ist die Weiterbehandlung der stadtweiten Themen beispielsweise in Stellungnahmen von Bürgerinitiativen und des Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V.

Fluglärm wird durch die geringe Flughöhe direkt über dem Stadtgebiet wahrgenommen. Besonders Stötteritz und Mölkau sind davon betroffen. Derzeit läuft ein Klageverfahren des Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. bezüglich der Südabkurvung, die auch über Stötteritz führt und einen Hauptanteil an dem wahrgenommenen Fluglärm, insbesondere in der Nacht, hat. Der Ökolöwe wird im Zuge der Stellungnahme zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans nochmals auf dieses Problem hinweisen.

Auch **Freizeitflieger und Rundflüge**, die sich über dem Völkerschlachtdenkmal aufhalten, werden durch die hohe Verweildauer als lärmend empfunden. Die Stadt Leipzig soll für das Problem sensibilisiert werden.

Bahnlärm ist ein wichtiger Lärmfaktor, der unbedingt mehr Beachtung finden sollte. Schallschutzwände sind nicht ausreichend vorhanden. Ein Beispiel ist die Güntzstraße, wo im Zuge einer wesentlichen Änderung im Bereich des Stötteritzer Bahnhofs Schallschutzmaßnahmen im Bereich eines Teils der Wohnbebauung unterlassen worden sind. Der Ökolöwe wirbt mit einem Schreiben an das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und die Lärmbeauftragten der Deutschen Bahn AG für die Implementierung eines Lärmsanierungsprogrammes sowie um eine priorisierte Einordnung des Leipziger Güterrings in ein etwaiges Lärmsanierungsprogramm.

Eine allgemeine Verbesserung des **Öffentlichen Personennahverkehrs** wird als dringend notwendig erachtet. Eine Angebotsverbesserung des ÖPNV würde zur Vermeidung von Autoverkehr und dadurch zur Lärminderung führen. Dazu schlagen die Stötteritzer vor, den ÖV günstiger zu machen, die kostenfreie Fahrradmitnahme im ÖPNV zu gewährleisten, ein Bürgerticket oder Angebote für „jüngere“ Ältere zu entwerfen. Darüber hinaus regen die Stötteritzer an, schnellstmöglich die alten Tatra-Wagen zu ersetzen. Diese Vorschläge werden der Ökolöwe und die Teilnehmenden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes einbringen. Die Fortschreibung findet im Zeitraum von Anfang 2016 bis Mitte 2017 statt.

3.2 Begleitung der Bürgervorschläge bis zur Umsetzung

Der Anspruch des Gesamtprojektes war es von Anfang an, nicht nur unter bestehenden Vorschlägen für Lärmschutzmaßnahmen, jene zu identifizieren, für die im Stadtteil eine weitgehende Übereinstimmung erzielt werden kann. Ein möglichst großer Teil davon sollte auch der Umsetzung näher gebracht werden. Aus diesem Grund war eine „Anschubphase“ vorgesehen, in der die Bürger vor Ort bei der Realisierung ihrer Vorhaben unterstützt werden sollten. Für diese Phase wurde mit zwölf Monaten fast doppelt so viel Projektzeit anberaumt, wie für die Bürgerworkshops in der vorangegangenen Mitwirkungsphase. Während der Projektträger als unabhängiger Umweltverein im Rahmen des Workshopverfahrens die Rolle eines neutralen Vermittlers einnahm, ging es nun vorrangig darum für die abgestimmten Maßnahmen einzutreten. Nachfolgend wird ein Überblick über die Aktivitäten in dieser Phase gegeben.

Maßnahmenkatalog

Die Basis für die Unterstützung von Einzelvorhaben bestand in der Erstellung eines Maßnahmenkatalogs, der dieser Publikation im Anhang beigelegt ist. Durch das Projektteam wurden Planskizzen, Visualisierungen und Fotomontagen für jedes der insgesamt 43 Teilkonzepte erstellt und zusammen mit Bürgern und Projektbeirat fortgeschrieben und aktualisiert. So konnten die Bürgervorschläge bildhaft, übersichtlich und in ihrer Bedeutung gleichrangig dargestellt und präsentiert werden. Die einzelnen Maßnahmenblätter beinhalten neben dem abgestimmten Vorschlag der Workshopteilnehmer auch eine transparente Darstellung des jeweils aktuellen Diskussions- und Umsetzungsstandes. Darüber hinaus wird ein Ausblick gegeben, wie mit den Konzepten nach Beendigung des Projekts weiterverfahren werden kann. Die Bürger vor Ort konnten die Handreichung nutzen, um die Akzeptanz für die Maßnahmen im Stadtviertel zu steigern. Der Katalog wurde darüber hinaus an wichtige Entscheidungsträger versandt. Er bildete eine zentrale Gesprächsgrundlage für vielseitige Arbeitstreffen mit den jeweils verantwortlichen Ansprechpartnern.

Abbildung 12: Vorstellung des Maßnahmenkataloges



Kommunikation mit Handlungsträgern und Gremienarbeit

In der ersten Phase der Lärmaktionsplanung war es vorerst notwendig in der Bevölkerung das allgemeine Problembewusstsein für das Thema Lärmschutz zu stärken, um die Akzeptanz für die Umsetzung von Maßnahmen zu befördern. Dem ist das erste „Mach's leiser“-Projekt im Leipziger Norden im besonderen Maße durch intensive Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit nachgekommen. Das Problembewusstsein selbst ist auch dadurch im aktuell bearbeiteten Projektgebiet Stötteritz bereits deutlich ausgeprägt. Bei der Fortschreibung galt es nun den Fokus verstärkt auf die Verabredung konkreter Umsetzungsschritte mit verantwortlichen Handlungsträgern zu legen. Dem ist das Projektteam in vielfältiger Weise nachgekommen.

Ein wichtiges Element war der frühzeitig gebildete Projektbeirat. Hier konnten nach dem Workshopverfahren in regelmäßigen Abständen Umsetzungsschritte abgestimmt werden. Dies hat dazu geführt, dass bereits innerhalb der Projektlaufzeit erste Konzepte umgesetzt wurden, die in direkter Verantwortlichkeit von Mitgliedern des Projektbeirates lagen. Der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. als Projektträger ist darüber hinaus in etablierten Gremien vertreten, die sich mit gesamtstädtischen Umwelt- und Verkehrsfragen befassen, und konnte so die einzelnen Maßnahmen in weiteren wichtigen Teilöffentlichkeiten zur Diskussion stellen. So wurden beispielsweise konkrete Standorte für den Ausbau des Fahrradparkens mit der verwaltungsinternen „AG Radbügel“ verabredet. Konkrete Standorte für die Neupflanzung von Bäumen wurden in den Beteiligungsprozess für die Erarbeitung des Leipziger Straßenbaumkonzept eingebracht. Maßnahmen, die den Radverkehr im Allgemeinen betrafen wurden am „Runden Tisch Radverkehr“ den Vertretern wichtiger Leipziger Institutionen, wie ADFC, Polizei und Wirtschaftsverbänden vorgestellt.

Mit einzelnen Vertretern des Projektbeirates wurden darüber hinaus themenspezifische Arbeitsgruppengespräche vereinbart. Themen, die den ÖPNV betreffen, wurden mit den jeweilig verantwortlichen Mitarbeitern der Leipziger Verkehrsbetriebe vertiefend diskutiert. Mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt fanden in regelmäßigen Abständen Konsultationen statt, da an diesen Partner naturgemäß die meisten Vorschläge adressiert waren.

Abbildung 13: Abstimmung der Umsetzungsschritte im Projektbeirat



Abbildung 14: Einbringung von Vorschlägen in stadtweite Beteiligungsprozesse z.B. für das Straßenbaumkonzept der Stadt Leipzig



Insbesondere die Einbeziehung von Vertretern des Stadtrates und des Stadtbezirksbeirates hat dazu geführt, dass parlamentarische Initiativen entstanden, mit denen aktuelle Projektergebnisse frühzeitig aufgegriffen wurden. So wurden unter Absprache mit Projektbeirat und Bürgerverein Haushaltsanträge für einzelne Vorhaben aus dem Maßnahmenkatalog gestellt. Die Vorschläge wurden im Fachausschuss Stadtentwicklung und Bau vorgestellt.

Darüber hinaus hat das Projektteam, als wichtiger Kümmerer für die Ergebnisse des Workshopverfahrens, in der schriftlichen und persönlichen Auseinandersetzung mit verantwortlichen Entscheidern, die nicht direkt im Projektbeirat vertreten waren, eine wichtige Aufgabe gesehen. Es wurden Arbeitsstände abgefragt und in persönlichen Gesprächen Lösungen für teilweise vorhandene Blockadesituationen gesucht.

Beispielhaft kann hier der Maßnahmenvorschlag für besseres Fahrradparken an den zwei größten Discountern im Stadtteil angeführt werden, um die Nutzung des Fahrrads als leisestes Verkehrsmittel zu befördern. Die Bürger bemängelten, dass es zu wenige Parkieranlagen für die Fahrräder und dann auch nur sogenannte „Felgenkiller“ vorgehalten wurden. Das Projektteam hat daraufhin das Gespräch gesucht und über Möglichkeiten für das eigenständige Installieren von Fahrradbügeln aufgeklärt, so wie sie seitens der Verwaltung als einheitlicher Standard im Stadtgebiet zum Einsatz gebracht werden. Die Einzelhandelsunternehmen haben noch innerhalb der Projektlaufzeit auf eigene Kosten die Situation entsprechend verbessert. Sie haben weiterführend die Gespräche in Zusammenhang mit dem Projekt „Mach's leiser“ zum Anlass genommen, Fahrradbügel einheitlich an allen Filialen in der gesamten Stadt sukzessive nachzurüsten.

Abbildung 15: Bürgervorschläge zeitnah nach der Beteiligung zur Umsetzung bringen.
Einzelhandelsunternehmen errichten gewünschte Fahrradstellplätze noch innerhalb der Projektlaufzeit.



Plakative Darstellung des Umsetzungsstandes

Im Verlauf des Projekts konnten für einen Großteil der vorgeschlagenen Konzepte wichtige Schritte in Richtung Umsetzung gegangen werden. Der jeweilige Umsetzungsstand wurde durch ein Ampelsystem im Projektbeirat und auf der Internetseite des Projekts transparent gemacht. Von allen interessierten Bürgern konnte eingesehen werden, in welchem Stadium sich die Maßnahmen befinden. Die Verwaltung konnte so demonstrieren, dass an der Umsetzung gearbeitet wird. Auf der anderen Seite wurde die Verstetigung des Bürgerengagements befördert. Mit dem Ampelsystem wurden die Maßnahmen in folgende vier Gruppen gegliedert:

Grün - Maßnahme bereits umgesetzt bzw. erledigt

In dieser Gruppe wurden sämtliche Vorhaben zusammengefasst, die schon innerhalb der zweijährigen Projektlaufzeit gänzlich oder teilweise umgesetzt werden konnten

Gelb - Einigung mit Handlungsträgern ist vorhanden, sehr hohe Umsetzungschancen

Hier wurden die Maßnahmen eingeordnet, die sowohl seitens der Handlungsträger in den Verkehrsunternehmen und der Verwaltung als auch seitens der Bürger uneingeschränkte Unterstützung fanden, eine Umsetzung aber bis zum Ende der Projektlaufzeit aus verschiedenen Gründen nicht zu schaffen war.

Orange - Umsetzungschancen vorhanden

Die Farbe Orange stand für alle Konzepte, die noch in einem oder mehreren Punkten strittig waren, bei denen aber noch die Chance auf eine Einigung bestand. In der Mehrzahl der Fälle war nur der Zeitpunkt der Umsetzung strittig. Die Teilnehmer des Workshopverfahrens forderten hierbei zumeist eine kurzfristig wirksame Lärminderung, auch durch kleine, temporäre Interventionen, während die Verwaltung eher auf Langfristigkeit bedacht war. Die Lösung sollte aus Sicht der Verwaltung in einem einmaligen, dafür aber aufwendigeren, baulichen Eingriff gesucht werden.

Rot - Maßnahme erscheint mittelfristig kaum oder nur schwer umsetzbar

Mit dieser Kategorie sollte ehrlich kommuniziert werden, welche Konzepte im Rahmen des Projekts kaum eine Chance haben, der Umsetzung näher zu kommen. Die Gründe dafür wurden offen gelegt.

Das Ampelsystem unterstütze die Orientierung auf Konzepte mit relativ hohen Umsetzungschancen. Es ermöglichte eine stete und differenzierte Betrachtung des gesamten Maßnahmenbündels. So war es möglich, wichtige Etappen darzustellen. Denn abseits der tatsächlichen, oftmals medial begleiteten Umsetzung, ist es durchaus als ein ebenso großer Erfolg zu werten, wenn die Ampel für eine konkrete Maßnahme z.B. von Orange auf Gelb umgeschaltet werden kann.

Nachfolgend ist der Umsetzungsstand zum Ende der Projektlaufzeit tabellarisch dokumentiert:

- 02 Bevorrechtigung Öffentlicher Verkehr – z.B. Arnoldstraße / Holzhäuser Straße
- 03 Lärmreduktion Straßenbahnlinie 4
- 05 Verringerung des Autoverkehrs am Einkaufszentrum Holzhäuser Straße
- 13 Integration der Straße ‚Lange Reihe‘ in die Tempo-30-Zone
- 16 Rechts-vor-Links in Tempo-30-Zonen Naunhofer Straße
- 17 Rechts-vor-Links in Tempo-30-Zonen Kolmstraße
- 22 Gehwegvorstreckungen - Schmale Einmündungen in Tempo-30-Zonen
- 23 Naunhofer Straße ins Radnetz
- 32 Fahrradbügelprogramm für Stötteritz
- 38 Fußgängerfreundliche Kreuzung Kommandant-Prendel-Allee / Naunhofer Straße
- 39 Tempo 30 vor Schulen, Kitas und Senioreneinrichtungen

Einigung mit Handlungsträgern ist vorhanden, sehr hohe Umsetzungschancen

- 01 Kapazitätserhöhung im ÖPNV
- 04 ÖPNV Verknüpfung Bahnhof Stötteritz und Umfeldaufwertung
- 11 Integration der westlichen Naunhofer Straße in die Tempo-30-Zone
- 14 Neusortierung der Hauptstraßenführung Schönbachstraße / Ludolf-Colditz Straße
- 24 Radmarkierung Holzhäuser Straße
- 26 Radmarkierung Stötteritzer-/Papiermühlstraße
- 28 Tempo 30 Strecke – Sommerfelder Straße innerhalb des Wohngebietes
- 43 Radmarkierung auf der Schönbachstraße

Maßnahme ist strittig, aber Umsetzungschancen vorhanden

- 08 Optimierung des Knotens An der Tabaksmühle / Prager Straße
- 10 Integration der Güntzstraße in die Tempo-30-Zone
- 12 Integration der Naunhofer Straße im mittleren Abschnitt in die Tempo-30-Zone
- 18 Verkehrsberuhigung - Verhinderung Schleichverkehr in Sonnenwinkel
- 21 Anzeige zur aktuellen Geschwindigkeit
- 25 Radmarkierung Kolmstraße
- 27 Straßenbegrünung in Stötteritz
- 29 Öffnung der Schönbachstraße für den Radverkehr zwischen Naunhofer- und Prager Straße

- 30 Rasengleisbett Prager Straße
- 31 Zweirichtungsradverkehr in der Ludolf-Colditz-Straße zwischen Naunhofer- u. Prager Straße
- 34 Östlicher Vorplatz zum Stötteritzer Bahnhof
- 36 Zebrastreifen vor Schulen
- 37 Neue Carsharing-Stationen für Stötteritz
- 38 Oststraße als Radverbindung stärken
- 41 Tempo-30 in der Oberdorfstraße

Maßnahme erscheint mittelfristig kaum oder nur schwer umsetzbar

- 06 LKW-Leitung und -Begrenzung
- 07 Grüne Welle in der Prager Straße
- 09 Verkehrsbündelung auf der Autobahn
- 15 Parkraummanagement Stötteritz
- 19 Zusätzliche Blitzer
- 20 Straßensanierung zur Lärmreduzierung auf der Kolmstraße
- 35 Querungshilfe Sommerfelder Straße / Kärnerweg
- 40 Nachtabstaltung von Ampeln
- 42 Sperrung Augustinerstraße für Durchgangsverkehr

Akquise von Finanzierungsquellen für die Umsetzung

In der Anschubphase konnte für die überwiegende Mehrheit der Bürgervorschläge inhaltliche Übereinstimmung mit den verantwortlichen Handlungsträgern erzielt werden. Ein wesentlicher Hinderungsgrund war in vielen Fällen lediglich die Finanzierbarkeit der Maßnahmen. Daher richteten sich die Bemühungen des Projektbeirates nach der inhaltlichen Abstimmung auf das Erschließen von Finanzierungsquellen für die Umsetzung. Neben den benannten Haushaltsanträgen der beteiligten Stadträte bemühte sich die Stadtverwaltung um Förderprogramme, damit die Umsetzung von Maßnahmen in Stötteritz verstetigt werden kann. Dies ist mit der erfolgreichen Bewerbung mit dem Nachfolgeprojekt „Aktiv mobil in Stötteritz“ gelungen. Die Mittel kommen aus dem Forschungsprojekt "Aktive Mobilität in städtischen Quartieren", das Teil des durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geförderten Forschungsvorhabens Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) ist. In diesem Projekt geht es vor allem um Nahmobilität. Die RWTH Aachen und die Hochschule Bochum begleiten und evaluieren diesen Prozess. In der Anschubphase wurde die Überführung der Projektergebnisse von „Mach's leiser“ in das Nachfolgeprojekt organisiert. Der Projektbeirat wird auch im neuen Projekt weiter zusammenarbeiten.

Abbildung 16: Nachfolgeprojekt ExWoSt -
Fahrradexkursion



Abbildung 17: Nachfolgeprojekt ExWoSt –
1. Bürgerforum



4 Fazit und Ausblick

Mit dem Projekt „Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“ ist es gelungen, mit Hilfe moderner Beteiligungsmethoden, das in der ersten Phase der Lärmaktionsplanung offenbare Konfliktpotential im Projektgebiet zu überwinden und konkrete Maßnahmen zur Lärminderung zu initiieren, die innerhalb und über die mitwirkende Öffentlichkeit hinaus, konsensfähig sind.

Es hat sich als richtig erwiesen, der eigentlichen Mitwirkungsphase eine intensive Plan- und Akteursanalyse voranzustellen. Im Rahmen dieser Analyse hat sich gezeigt, dass sich in Stötteritz ein nennenswerter Teil aktiver Bürger bereits über mehrere Jahre mit Lärm- und Verkehrsthemen in verschiedenen Konstellationen und Beteiligungsveranstaltung auseinandergesetzt und viele Ideen und Vorschläge auf das Tableau gebracht hat.

Es erwies sich zudem als zielführend, im Rahmen des Projekts nicht erneut eine einfache Abfrage von Lärmproblemen an die Anwohner zu richten. Diese Überbeteiligung hätte das Gefühl der Frustration erzeugt bzw. verstärkt. So wurde in den Gesprächen in dieser Projektphase von vielen Seiten sinngemäß die gleiche Frage gestellt: „Ist Mach's leiser jetzt wieder einfach nur die nächste Gesprächsrunde, oder passiert jetzt endlich auch mal was?“

Aufbauend auf den Erfahrungen aus der Analysephase, wurden daher zwei wesentliche Grundsätze für die eigentliche Mitwirkungsphase verabredet, die sich zusammen mit der beschriebenen Priorisierung im Trichterprinzip in der Nachbetrachtung als entscheidende Erfolgsfaktoren herausgestellt haben:

1. Wir reden explizit und ausschließlich über Maßnahmen, die a) kostengünstig und b) in dem 5-Jahres- Zeitraum der Gültigkeit des Lärmaktionsplans umgesetzt werden können. Das konflikträchtige Thema Neubau „Mittlerer Ring“ wird bewusst bei Seite gelegt, um den Blick auf wirklich machbare Dinge zu fokussieren und dort Prioritäten zu setzen. Die Erwartungshaltung kurz- bis mittelfristig, konkret erlebbare Veränderung zu schaffen, ist der Leitgedanke für den gesamten Prozess.
2. Am Ende der Workshopreihe werden nur jene Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen, für die eine „weitgehende Übereinstimmung“ unter den beteiligten Akteuren besteht. Im Kontext der schwierigen Diskussionslage wurde von den Teilnehmern verabredet, ausschließlich auf konsensfähige Maßnahmen zu setzen. So konnten die Teilnehmer untereinander sicherstellen, dass keine Gruppe überverteilt wird.

Um bestehende Konfliktlinien bei der Lärmaktionsplanung mit Hilfe eines strukturierten Beteiligungsprozesses zu überwinden ist es dabei unabdingbar, auf einen externen, erfahrenen Moderator zurückgreifen zu können, dem es gelingt in den Workshops mit Hilfe professioneller Methoden eine

konstruktive Gesprächsatmosphäre zu schaffen und gewährleistet, dass unterschiedlichste Interessenlagen übereingebracht werden können. So konnte in dem Projekt ein hohes Maß an Akzeptanz für die einzelnen Maßnahmen im Stadtviertel hergestellt werden. Neben den verschiedenen sachlichen Interessen ist die ausreichende Würdigung der emotionalen, persönlichen Komponente wichtig. Es hat sich gezeigt, dass bei einer konfliktbehafteten Akteurskonstellation, genügend Ressourcen seitens des Vorhabenträgers vorgehalten werden müssen, um eine Vielzahl von Einzelgesprächen und Vermittlungsangeboten abseits der Workshops anbieten zu können. Die Bereitschaft, in diese Komponente zu investieren, hat in vielen Fällen entscheidend zur Konsensbildung beigetragen.

Ausschlaggebend für die später erfolgte Umsetzung war darüber hinaus die frühzeitige Einbindung wichtiger Entscheidungsträger in den Prozess. Verschiedene Maßnahmen wurden über Vertreter der Fraktionen im Projektbeirat zur Entscheidung in den Stadtrat eingebracht. Die Stadtverwaltung und andere Handlungsträger konnten Umsetzungsschritte unmittelbar initiieren.

Mit der Umsetzung von zahlreichen Maßnahmen bereits innerhalb der Projektlaufzeit war vorab nicht zu rechnen. Dies wurde dennoch erreicht. Maßgeblich dafür war neben der Qualität und hohen Akzeptanz der Konzepte, dass der Projektträger nach der Veröffentlichung des Maßnahmenkatalogs in einer Anschubphase für das Projektgebiet über mehrere Monate als konstanter Kümmerer und Ansprechpartner aktiv wurde. So konnte dafür Sorge getragen werden, dass die Vorschläge fortlaufend präsent waren.

Nach den Erfahrungen aus dem Projekt lohnt sich der durchaus hohe Ressourceneinsatz für eine intensive Bürgermitwirkung auch bei der Fortschreibung gerade bei konfliktbehafteten Diskussionslagen. Für die Umsetzung vieler Maßnahmen, insbesondere aus der gelben oder orangenen Kategorie mit hohen Umsetzungschancen, fehlte am Ende des Projekts nicht der politische Wille oder die Akzeptanz in der Bevölkerung, sondern ausschließlich die notwendigen finanziellen Mittel.

In Leipzig ist es durch das Engagement der Stadtverwaltung gelungen, diesen Missetand über eine Förderung im Rahmen eines Anschlussprojektes zu kompensieren. So können in Stötteritz in naher Zukunft weitere Maßnahmen auf Grün geschaltet werden. Für den Bürger bleibt somit der unmittelbare Bezug zu seiner persönlichen Mitwirkung erlebbar. Dies ist äußerst wichtig, um Bürgerengagement zu würdigen und Demokratieverdrossenheit entgegenzuwirken.

Damit Kommunen den zeitlichen Bezug zwischen Bürgerengagement und der Maßnahmenumsetzung zukünftig gesichert gewährleisten können, empfiehlt es sich z.B. seitens der Bundesländer Lärmsanierungsprogramme aufzulegen, aus denen die Ergebnisse der Bürgermitwirkung bei der kommunalen Lärmaktionsplanung zumindest anteilig finanziert werden können. So entsteht zudem ein weiterer Anreiz auf Seiten der Kommunen, den Anforderungen aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie auch bei der Fortschreibung von Lärmaktionsplänen nachzukommen und perspektivisch zu einer strategischen Lärminderungsplanung unter Einbeziehung der Bürger zu finden.

5 Quellenverzeichnis

Stadt Leipzig (2015): Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum. Leipzig

6 Anlagen

Mach's Leiser! – 43 Maßnahmen für Stötteritz