

TEXTE

23/2013

Lärminderung durch Bürgerbeteiligung

Das Modellprojekt: Mach's leiser - Mitwirken bei der
Lärmaktionsplanung in Leipzig

SONDERVORHABEN DES
BUNDESMINISTERIUMS FÜR UMWELT,
NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT

Forschungskennzahl Z6 - 90 381 / 582

Lärminderung durch Bürgerbeteiligung

**Das Modellprojekt: Mach's leiser - Mitwirken bei
der Lärmaktionsplanung in Leipzig**

von

Tino Supplies

Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V., Leipzig

Ralf Elsässer

CivixX - Werkstatt für Zivilgesellschaft, Leipzig

Fritjof Mothes

StadtLabor, Tröger + Mothes GbR, Leipzig

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

UMWELTBUNDESAMT

Diese Publikation ist ausschließlich als Download unter
<http://www.uba.de/uba-info-medien/4455.html>
verfügbar.

Die in der Studie geäußerten Ansichten
und Meinungen müssen nicht mit denen des
Herausgebers übereinstimmen.

ISSN 1862-4804

Durchführung
der Studie:

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

CivixX
Werkstatt für Zivilgesellschaft
Pestalozzistr. 70
04178 Leipzig

StadtLabor, Träger + Mothes GbR
Hinrichsenstraße 3
04105 Leipzig

Abschlussdatum:

März 2013

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel.: 0340/2103-0
Telefax: 0340/2103 2285
E-Mail: info@umweltbundesamt.de
Internet: <http://www.umweltbundesamt.de>
<http://fuer-mensch-und-umwelt.de/>

Redaktion:

Fachgebiet I 3.4 Lärminderung bei Anlagen und Produkten,
Lärmwirkungen
Matthias Hintzsche

Dessau-Roßlau, April 2013

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Veranlassung.....	1
1.2	Zielstellung.....	2
1.3	Projektgebiet.....	3
1.4	Umsetzungsstruktur	4
2	Die Methodik der Projektdurchführung	6
2.1	Der Anspruch der Bürgermitwirkung aus der Umgebungslärmrichtlinie.....	6
2.2	Anspruch des Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. zur Bürgermitwirkung.....	7
2.3	Zielgruppen der Bürgermitwirkung im Projekt	8
2.4	Übersicht zur Methodik in den Hauptetappen des Projektes	9
3	Projektergebnisse.....	14
3.1	Ergebnisse aus den Workshops	14
3.2	Begleitung der Bürgervorschläge bis zur Umsetzung	19
3.3	Chancen und Probleme bei der Umsetzung von Maßnahmen	27
4	Fazit und Ausblick	31
5	Anlagen.....	33

Abbildungsverzeichnis

Abb 1: Das Projektgebiet im Leipziger Nordwesten

Abb 2: Schema des Workshopverfahrens

Abb 3: Internetseite www.machs-leiser.de

Abb 4: Internetbeteiligung über Kartenfunktion

Abb 5: Hans-Oster-Straße wird in Tempo-30-Zone einbezogen

Abb 6: Neue Raumaufteilung in der Georg-Schumann-Straße

Abb 7: Schallschutzwände sind derzeit nur im Bereich von Brückenbauwerken vorhanden

Abb 8: Visualisierung: Rasengleis statt Schotterbett in der Virchowstraße

Abb 9: Haltestellennachverdichtung in der Georg-Schumann-Straße

Abb 10: Neue Radwegeverbindung entlang von Bahnanlagen

Abb 11: Konzept zur Entwidmung der Gottschallstraße und Aufwertung des Bretschneiderparks

Abb 12: Vorstellung des Maßnahmenkataloges

Abb 13: Visalisierung: Umgestaltung des Kreuzungsbereiches an der Friedenskirche

Abb 14: Abstimmung der Umsetzungsschritte im Projektbeirat

Abb 15: Vororttermin mit Landespolitikern in der Sternsiedlung

Abb 16: öffentlichkeitswirksame Aktionen unterstützen die Pressearbeit

Abb 17: Fahrrad-Demonstration für Lärmschutz in Leipzig

Abb 18: Fachspaziergang entlang des Parkbogen-Ost und Bahnbogen Gohlis

Abb 19: Demonstration für eine Tempo-30-Zone in der Berggartenstraße

Abb 20: Ohrstöpsel verteilen in der lautesten Straße Leipzigs

Abb 21: Begleitung der Markierungsarbeiten in der Georg-Schumann-Straße

Abb 22: Infostand auf Leipzigs größtem Umweltfest

Kurzbeschreibung

Das Projekt „Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“ wurde initiiert, um am Beispiel von sieben Ortsteilen im Leipziger Norden ein Mitwirkungsverfahren im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu erproben, welches im Gegensatz zur formalen Lärmaktionsplanung und vielen bisher gelaufenen Verfahren in anderen Städten einen Bottom-Up-Ansatz verfolgt. Das Kernelement bildete dabei die Durchführung eines Workshopverfahrens in Anlehnung an die Methode der Planungszelle. Hierfür wurden aus der Wohnbevölkerung des Projektgebietes in Form einer Zufallsauswahl ca. 100 Personen zur Mitwirkung eingeladen. Zusätzlich wurden bereits engagierte Akteure eingebunden. In den Workshops sollten konkrete Belastungen durch Umgebungslärm identifiziert werden, die in dieser Detailschärfe durch gängige Beteiligungsformen kaum zu erfassen sind. In einem zweiten Schritt sollten Lösungsansätze erarbeitet werden, wie diese Lärmbelastungen minimiert werden können. Außerdem wurden den Teilnehmern Möglichkeiten aufgezeigt, wie sie durch ihr eigenes Verhalten zur Problemlösung beitragen können.

Ein Projektbeirat aus Vertretern von Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Interessengruppen begleitete das Workshopverfahren, gab fachlichen Input, nahm Vorschläge der Bürger auf und begleitete Lösungsansätze zur Minimierung des Umgebungslärms. Diese Ansätze wurden daraufhin mit Hilfe von Projektpaten in konkrete Maßnahmen überführt. Die im Verlauf angeregten privaten Initiativen sollten nach Ablauf des Projekts möglichst eigenständig weitergeführt werden.

Flankiert wurde das Workshopverfahren zudem von Mitwirkungselementen, die einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich waren. Dazu zählen die Kommunikation über eine Internetseite sowie öffentliche Bürgerforen im Projektgebiet. Die Ansprache hatte dabei eher aktivierenden Charakter. Die Vorteile erfolgreicher Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wie z.B. die Reduzierung von Gesundheitsrisiken, ein ruhigeres Wohnumfeld oder attraktivere Magistralen sollten deutlich gemacht werden.

Der Prozess wurde letztendlich kontinuierlich dokumentiert. Die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Stadtteile bzw. Städte wurde ebenso evaluiert, wie die Übertragbarkeit der Methode selbst.

Als Träger des Projekts fungierte der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. Mit der Moderation des Workshopverfahrens und der Bürgerforen sowie einer Befragung wurde das Büro CivixX beauftragt. Die fachliche Begleitung wurde u.a. durch das Planungsbüro StadtLabor sichergestellt. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Umweltbundesamt förderten das Projekt über eine Laufzeit von zwei Jahren.

1 Einleitung

1.1 Veranlassung

Lärm ist unerwünschter Schall und damit zuerst ein subjektives Phänomen. Lärm kann jedoch auch unabhängig von der eigenen Wahrnehmung krank machen. So belegen medizinische Studien einen direkten Zusammenhang zwischen Fluglärm und erhöhtem Verbrauch von Arzneimitteln, die bei der Behandlung von Bluthochdruck, Herz- und Kreislauferkrankungen oder Depressionen zum Einsatz kommen. Das Herzinfarkt-Risiko steigt bei Männern um etwa 30 Prozent, wenn sie längere Zeit in Gebieten mit einem Verkehrslärm-Pegel über 65 Dezibel wohnen. Umfragen zeigen zudem, dass sich etwa ein Drittel der Deutschen in der eigenen Wohnung durch Umgebungslärm stark belästigt fühlt. In Leipzig sind mehr als 34.000 Menschen von gesundheitsschädlichen Lärmimmissionen von über 65 Dezibel ($L_{den} > 65 \text{ dB (A)}$) betroffen, die durch Kfz-Verkehr sowie Straßen- und Eisenbahnen verursacht werden.

Der durch Verkehr verursachte Lärm in Städten trägt ganz entscheidend dazu bei, dass sich der Wohnwert einzelner Gebäude, Straßenzüge und ganzer Wohnquartiere vermindert. Eine laute Wohngegend ist eine schlechte Wohngegend. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagesmittlungspegel von 45 dB(A) nachweisbar. In nachfrageorientierten Wohnungsmärkten ist der Verkehrslärm eine der Hauptursachen für den konzentrierten Leerstand an Hauptverkehrsstraßen, mit all seinen Auswirkungen auf Mieteinnahmen, Immobilienpreise und damit letztlich auf die Steuereinnahmen der Stadt. An dieser Stelle kann eine gezielte Lärmaktionsplanung seitens der Kommune die Belastungen für ihre Bewohner sowie für den eigenen Haushalt signifikant senken.

Um die Bevölkerung von schädlichem Lärm zu entlasten, wurde im Juni 2002 die sogenannte EU-Umgebungslärmrichtlinie verabschiedet. Diese ging 2005 mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in deutsches Recht über. 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 Maßnahmen zur Lärminderung sollen mit den Bürgern abgestimmt sein. Ein solcher Abstimmungsprozess kann durch verschiedene Beteiligungsinstrumente sichergestellt werden. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt dabei hohe Anforderungen an die Kommunen. Sie fordert eine aktive Mitwirkung statt einer passiven Beteiligung der Öffentlichkeit

1.2 Zielstellung

Das Amt für Umweltschutz der Stadt Leipzig erarbeitete gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie die Lärmkartierung für das Stadtgebiet sowie einen darauf aufbauenden Entwurf des Leipziger Lärmaktionsplans. Im Unterschied zur formalen Lärmaktionsplanung der Stadt Leipzig sollte das Projekt „Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“ nicht in erster Linie auf rechnerischen Schalldaten aus der Lärmkartierung aufbauen, sondern auf der subjektiven Wahrnehmung der Leipziger Bevölkerung. In einem unabhängigen, parallel verlaufenden Verfahren wurden mit dem Projekt neue Methoden der Bürgermitwirkung erprobt und eigene Projektziele definiert.

Minimierung der Belastung durch Umgebungslärm

- Analyse von Lärmquellen bzw. ruhiger Gebiete mit Hilfe „lokaler Experten“
- Sammeln, Aufbereiten und Vermitteln von konkreten Vorschlägen zur Lärmminimierung
- Initiierung und Begleitung konkreter Maßnahmen, die durch „lokale Experten“ angeregt werden und im Ergebnis die Lärmbelastung senken

Aktivierung und Stärkung der Beteiligten

- Akzeptanz 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 Lärmaktionsplanung 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. Diese zielten im Wesentlichen auf zwei Ebenen ab: Die intensive Öffentlichkeitsarbeit sowie eine Internetbeteiligung über die Projektwebseite www.machs-leiser.de hatten eine eher gesamtstädtische Perspektive. Das Kernelement des Projekts bildete jedoch die Durchführung eines Workshopverfahrens in Anlehnung an die Methode der Planungszelle. In der anschließenden Projektphase 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.

1.3 Projektgebiet

Das definierte Projektgebiet entspricht mit seinen etwa 65.000 Einwohnern der Größe einer Mittelstadt. Es erstreckt sich vom Stadtzentrum in nordwestliche Richtung und umfasst zu Teilen die Leipziger Ortsteile Eutritzsch, Gohlis-Nord, Gohlis-Mitte, Gohlis-Süd, Möckern, Wahren und Zentrum-Nord. Die Grenzen orientieren sich im Westen an den Grenzen der Lärmkartierung der Stadt Leipzig, im Norden an der B6 neu sowie der Max-Liebermann-Straße, im Osten an der Maximilianallee und Berliner Straße sowie im Süden am Flussverlauf der Parthe. Die Grenzen sind dabei nicht als starr anzusehen. Es wurden durchaus Problemlagen behandelt, die auf die andere Straßenseite wirken bzw. von ihr ausgehen. Im Projektgebiet findet sich eine Vielzahl relevanter Lärmquellen, vom Kfz-Verkehr in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen bis zu Immissionen des Schienengüterverkehrs entlang des Güterring-Nord und den Rollgeräuschen der Leipziger Straßenbahnen. Der nordwestliche Teil des Projektgebiets wird zudem durch den benachbarten Flughafen Leipzig/Halle beeinträchtigt.

Neben der besonderen Belastung des Projektgebietes durch unterschiedlichste Lärmquellen erwies sich die Wahl dieses Stadtgebietes insofern als sinnvoll, als dieses Gebiet bislang nicht im Fokus der Leipziger Stadtentwicklungsstrategie stand und somit eigene und neue Ansätze einer Maßnahmenentwicklung aus dem Blickwinkel der Lärminderung unter besonderer Berücksichtigung der Anwohnerinteressen entwickelt werden konnten.



Abb 1: Das Projektgebiet im Leipziger Nordwesten

1.4 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. zwei Leipziger Büros in die Projektdurchführung eingebunden. Mit der Organisation und Moderation des Workshopverfahrens sowie der Bürgerforen und der schriftlichen Befragung wurde das Büro CivixX beauftragt. Die planerische und fachliche Begleitung wurde durch das Planungsbüro StadtLabor, welches über umfangreiche Erfahrungen bei der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung verfügt, sichergestellt.

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 – insgesamt 21 – Akteure waren in den Projektbeirat eingebunden:

- Bürgerverein Gohlis e.V.
- Bürgerverein Möckern-Wahren e.V.
- Deutsche Bahn
- DMB Mieterverein Leipzig e.V.
- Grüne Liga e.V.
- Haus & Grund Leipzig e.V.
- HVS Handelsverband Sachsen e.V.
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)
- Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft (LWB)
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- Stadt Leipzig – Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung (ASW)
- Stadt Leipzig – Amt für Umweltschutz
- Stadt Leipzig – Stadtplanungsamt
- Stadt Leipzig – Verkehrs- und Tiefbauamt
- Stadtratsfraktionen von CDU, DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Bürgerfraktion
- Umweltbundesamt
- Vereinigte Leipziger Wohnungsgenossenschaft eG (VLW)

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 lassen sich so interpretieren, dass diese Prinzipien bei der Aufstellung 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 des Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. zur Bürgermitwirkung

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, der Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten und der Mitwirkung bei der Umsetzung von Maßnahmen – sowohl für die Stadt Leipzig, als auch für andere Kommunen. 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 Umsetzung der erarbeiteten Vorschläge aktiviert werden. Sie werden damit zu handelnden Subjekten.

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

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 bei allen Workshops und Arbeitsgruppensitzungen mit Bürgern als fachlicher Berater anwesend war. Dadurch konnten die Ideen der Bürger schnell auf grundsätzliche Realisierbarkeit abgeprüft werden und es konnten zu grundsätzlichen Zielvorstellungen der Bürger 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.

Zusätzlich wurden frühzeitig in den Themenworkshops Mitarbeiter der Stadtverwaltung bzw. anderer Handlungsträger (Verkehrsbetriebe, Deutsche Bahn) einbezogen, um ein Feedback aus deren Perspektive einzuholen, das im weiteren Workshopprozess berücksichtigt wurde. Damit konnte ein iterativer Arbeitsprozess stattfinden, in dem sich Vorschläge, Rückmeldungen, überarbeitete Vorschläge und weitere, sich darauf beziehende Rückmeldungen abwechselten. Dies führte dazu, dass mehrere vorgeschlagene Maßnahmen schrittweise qualifiziert und unter Einbeziehung der Bürger zur Umsetzungsreife geführt werden konnten.

2.3 Zielgruppen der Bürgermitwirkung im Projekt

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

1. ein möglichst repräsentativer Querschnitt von Bürgerinnen und Bürgern aus allen Ortsteilen des Projektgebietes
2. bereits engagierte Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter von Initiativen und Vereinen

Dieser Auswahl lagen zwei Hauptziele zugrunde:

- Abbildung eines annähernd repräsentativen Meinungsbildes und
- Einbeziehung eines bestmöglichen Engagementpotenzials.

Mitwirkung zufällig ausgewählter Bürgerinnen und Bürger

Im Projekt sollten vorrangig Bürgerinnen und Bürger mitwirken, die zwar grundsätzlich offen und interessiert am Thema der Lärminderung sind, die sich aber bisher noch nicht intensiv auseinandergesetzt, geschweige denn engagiert haben. Damit sollten neue Aktive gewonnen werden.

Die Einbeziehung eines repräsentativen Querschnittes erfolgte durch eine Zufallsauswahl von Adressen aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Leipzig. Hierzu wurde ein Antrag an die Meldebehörde der Stadt mit den gewünschten Eingrenzungskriterien gestellt (Wohnsitz im Projektgebiet, Alter ab 18 Jahre).

Die Einbeziehung erfolgte dann in vier Stufen:

1. Die ausgewählten Bürgerinnen und Bürger wurden per Brief zur Teilnahme an einer schriftlichen Befragung zur Lärmsituation im Projektgebiet eingeladen. Für den Rückversand der Fragebögen wurde das Porto übernommen.
2. Alle Angeschriebenen wurden mit dem Fragebogen gleichzeitig zu einer öffentlichen Veranstaltung eingeladen, bei der die Ergebnisse der Befragung vorgestellt wurden. Diese Veranstaltung diente auch als öffentlicher Projektauftritt und zur Information über den weiteren Projektverlauf.
3. Diejenigen, die an dieser Veranstaltung teilnahmen, sowie diejenigen, die zwar verhindert waren, aber ihr Interesse an der weiteren Mitwirkung bekundet hatten, wurden zu vertiefenden Workshops eingeladen. Dabei wurden die aufgeworfenen Probleme konkretisiert und Ideen für deren Lösung oder Abmilderung gesammelt. Mit Unterstützung durch den Projektträger wurde dabei ein differenziert ausgearbeiteter Maßnahmenkatalog erarbeitet.
4. Die aktive Mitwirkung bei der Erarbeitung der Maßnahmen führte teilweise zu einer weitergehenden Identifikation der Beteiligten mit den erarbeiteten Maßnahmen. Die Beteiligten wurden nun dazu ermuntert und dabei unterstützt, die Realisierung ausgewählter Maßnahmen gegenüber den Handlungsträgern einzufordern und deren Umsetzung zu begleiten.

Mitwirkung bereits engagierter Bürgerinnen und Bürger

Neben der geschlossenen Zufallsauswahl sollte das Projekt aber auch denjenigen offen stehen, die sich bereits für bestimmte Aspekte der Lärminderung engagierten. Im günstigsten Fall sollten die bereits existierenden Initiativen durch Bürgerinnen und Bürger, die über die Zufallsauswahl zum Projekt gekommen waren verstärkt und unterstützt werden.

Daher wurde zur ersten Veranstaltung, bei der die Ergebnisse der Befragung vorgestellt wurden, öffentlich eingeladen. Hierbei wurden auch diejenigen persönlich eingeladen, die sich in der Zwischenzeit über die Internetseite zum Projekt mit Problemdarstellungen oder Vorschlägen eingebracht hatten. Soweit bereits Vereine und Initiativen im Projektgebiet bekannt waren, wurden diese ebenfalls persönlich eingeladen.

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 die über die Zufallsauswahl einbezogenen mindestens den gleichen Raum in der Diskussion erhielten und ihre Ansichten gleichberechtigt einbringen konnten.

Durch die Öffnung der Mitwirkung für Engagierte werden (abweichend etwa von der Methode des Workshopverfahrens) Abstriche bei der Repräsentativität der erarbeiteten Vorschläge und Maßnahmen in Kauf genommen. Dafür wird größerer Wert auf das Engagementpotenzial für die weitere Begleitung bei der Umsetzung der Maßnahmen gelegt. Dies war wichtig, da der Maßnahmenkatalog im Projekt nur das Zwischenergebnis darstellte. Wesentliches Projektziel bildete auch die Realisierung ausgewählter Maßnahmen.

2.4 Übersicht zur Methodik in den Hauptetappen des Projektes

Herstellung eines repräsentativen Meinungsbildes - Durchführung der schriftlichen Bewohnerbefragung

Im Januar 2011, zu Beginn der Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, wurde eine repräsentative schriftliche Befragung im Projektgebiet durchgeführt. Dabei war ein erklärtes Ziel, einen Überblick über die subjektiv empfundenen Lärmschwerpunkte im Projektgebiet zu erhalten und darüber hinaus erste konkrete Anregungen für Handlungsansätze zu bekommen. Mit der Befragung sollten die bis dahin durch die Stadt allein auf rechnerischer Grundlage bestimmten Lärmschwerpunkte aus der Sicht der Betroffenen ermittelt werden. Der Fragebogen umfasste vier Seiten mit überwiegend geschlossenen, aber auch einigen offenen Fragen (Anlage 1).

Für den Versand der Fragebögen wurde eine Stichprobe aus dem Einwohnermelderegister der Stadt Leipzig mit 2.000 Adressen aus dem Projektgebiet gezogen. Der Rücklauf der Befragung lag bei knapp 10 Prozent. Damit konnte eine belastbare Trendauswertung durchgeführt werden.

Die Ergebnisse der Befragung zeigten eine sehr starke Differenzierung der Betroffenheit gegenüber dem Thema Lärm. Während ein Teil der Befragten (insbesondere im westlichen Teil des Projektgebietes) sich sehr stark von Lärm belastet fühlt, gibt es gleichzeitig zahlreiche andere Bewohner, für die dies praktisch keine Rolle spielt. 25 Prozent der Befragten fühlen sich von Lärm stark oder sehr stark betroffen, während 48 Prozent der Befragten angegeben, sich

nur wenig oder gar nicht belastet zu fühlen. Entsprechend differenziert sich die Bedeutung und Akzeptanz für Maßnahmen zur Lärminderung. Ein Teil der Befragten ist aufgrund hoher Betroffenheit sehr stark motiviert, sich für die Veränderung der Situation einzusetzen. Für viele andere stellen sich jedoch andere Prioritäten. Daraus folgte, dass die Zahl der in den weiteren Veranstaltungen mitwirkenden Bürgerinnen und Bürgern kleiner war, als ursprünglich erwartet. Dennoch konnte mit den Teilnehmenden sehr intensiv und ergebnisorientiert weitergearbeitet werden.

Die das gesamte Projektgebiet betreffende Hauptlärmquelle ist der Straßenverkehr. Daneben spielen in Teilbereichen des Projektgebietes (insbesondere in Wahren) aber auch der Lärm durch Eisenbahnverkehr sowie der Fluglärm eine starke Rolle. Als besonders lärmintensiver Bereich wurde die Georg-Schumann-Straße mit Abstand am häufigsten genannt. Diese bildete in der weiteren Projektbearbeitung demzufolge einen Handlungsschwerpunkt.

Ein überraschendes Ergebnis der Befragung war die Tatsache, dass der Arthur-Bretschneider-Park am häufigsten als zu schützender ruhiger Bereich genannt wurde. Auch dies wurde mit einer konkreten Maßnahme in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

In der räumlichen Verteilung ergab sich ebenfalls eine deutliche Differenzierung der Belastungssituation. Am stärksten belastet ist der westlichste Projektstadtteil Wahren. Nach Osten hin nimmt die Belastungsintensität kontinuierlich ab. Dies fand seinen Niederschlag auch darin, dass die Zahl der Mitwirkenden in diesem Ortsteil vergleichsweise hoch war und viele einzelne Vorschläge erarbeitet wurden. In der Bilanz der umgesetzten Maßnahmen schlägt sich dieser Schwerpunkt leider nicht nieder, da in diesem Bereich gleichzeitig die größten Umsetzungshemmnisse für Lärminderungsmaßnahmen vorhanden waren.

Kreative Lösungen vordenken - Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs

Die Erarbeitung der Maßnahmen erfolgte in einem mehrstufigen Prozess kleiner, workshopartiger Veranstaltungen.

1. Nach der öffentlichen Auftaktveranstaltung wurde in Ortsteilworkshops die konkrete Problemsituation in den Teilräumen des Projektgebietes analysiert und es wurden erste Ideen zur Lösung der beschriebenen Probleme gesammelt. Dazu wurde das Projektgebiet in die Teilgebiete

- Möckern/Wahren
- Gohlis-Nord/Gohlis-Mitte
- Gohlis-Süd/Zentrum-Nord
- Eutritzsch

gegliedert. Analog zu der bei der schriftlichen Befragung ermittelten Dringlichkeit der Lärmprobleme war die Beteiligung im Stadtgebiet Möckern/Wahren am größten und in Eutritzsch am geringsten.

2. Daran anschließend wurden die Probleme und Ideen nach fachlichen Gesichtspunkten gegliedert. Unter Einbeziehung der Handlungsträger wurden akteursbezogene Veranstaltungen mit folgenden Themen durchgeführt:

- Straßenverkehr (mit Vertretern des Verkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig)
- Straßenbahn und Busverkehr (mit Vertretern der Leipziger Verkehrsbetriebe)
- Eisenbahnverkehr (mit einem Vertreter der Deutschen Bahn AG)

Dabei wurden die zuvor erarbeiteten Zwischenergebnisse vorgestellt und Umsetzungsmöglichkeiten und -hemmnisse andiskutiert. Zu diesen Veranstaltungen wurden die jeweils interessierten Bürgerinnen und Bürger aus allen beteiligten Stadtteilen eingeladen.

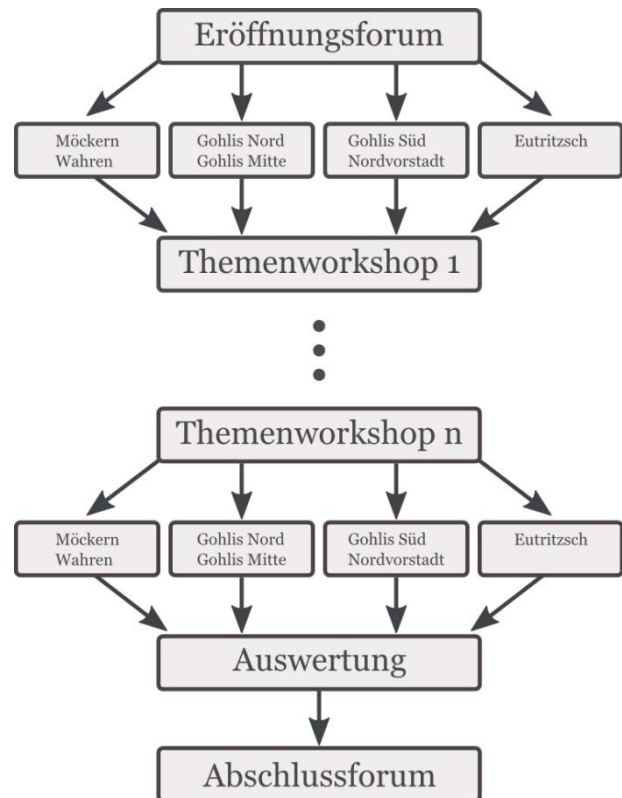


Abb 2: Schema des Workshopverfahrens

3. In der 3. Workshopstaffel wurden die Ergebnisse aus den Fachdiskussionen der zweiten Runde in die Ortsteilgruppen eingebracht und ausgewertet. Dabei wurden einzelnen Vorschläge überarbeitet, konkretisiert oder verfestigt. Es wurde geklärt, welche der Vorschläge aus Sicht des Stadtteils in das Gesamtkonzept aufgenommen werden sollten.
4. Abschließend wurden alle erarbeiteten Planungsvorschläge in einer zweiten öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. Dazu wurden beteiligte Bürgerinnen und Bürger motiviert, die erarbeiteten Vorschläge dem Plenum selbst zu präsentieren. Alle Anwesenden hatten im Anschluss die Gelegenheit, die aus ihrer Sicht wichtigsten Maßnahmen für die Bearbeitung in der nächsten Projektetappe mit Klebepunkten zu markieren. Dadurch entstand ein Stimmungsbild als Orientierung für die Prioritäten für die weitere Bearbeitung. Auf eine genauere Bewertung und Priorisierung aller erarbeiteten Vorschläge wie in einem Workshopverfahren wurde bewusst verzichtet, da der Teilnehmerkreis an der Veranstaltung durch die öffentliche Einladung nicht repräsentativ war. Durch die eingeladenen Handlungsträger wurde eine erste einschätzende Rückmeldung zum Gesamtergebnis gegeben.

Neue Tatsachen schaffen - Umsetzung ausgewählter Maßnahmen

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. Daher war es für den Ökolöwen ein wichtiges Anliegen, bereits während der Projektlaufzeit bei einigen Vorschlägen in einen erlebbaren Prozess der Umsetzung zu kommen. Hierfür wurden von vornherein entsprechend Zeit und Arbeitskapazität eingeplant.

Nachdem der Maßnahmenkatalog mit den Bürgerinnen und Bürgern im Werkstattverfahren ausreichend besprochen wurde, wurden die Vorschläge den Handlungsträgern als Umsetzungsempfehlung übergeben. Gleichzeitig wurde versucht, zu jedem Vorschlag aktive Bürger oder Bürgerinitiativen als Paten oder Kümmerer zu gewinnen, die dran bleiben, nachhaken und bei Bedarf unterstützende Öffentlichkeitsarbeit organisieren können. Es war ausdrückliches Ziel des Ökolöwen, dass der Verein nach Abschluss der Workshops nicht selbst zum alleinigen Anwalt für die Umsetzung der Vorschläge wird, sondern dass dies möglichst stark durch interessierte Bürgerinnen und Bürger selbst getragen wird. Die Projektpaten wurden durch das Team des Ökolöwen aktiv unterstützt, denn ohne kontinuierliche organisatorische und fachliche Unterstützung wären einige Initiativen voraussichtlich wieder versandet. So wurden gemeinsam öffentlichkeitswirksame Aktionen organisiert, gemeinsam Pressemitteilungen verfasst oder gemeinsam Gespräche mit Verantwortlichen wahrgenommen.

Bei dem Versuch der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge ergab sich eine starke Differenzierung hinsichtlich der Umsetzungschancen. Insbesondere bei den lokal beeinflussbaren Maßnahmen konnten viele Projektfortschritte, darunter auch markante Umsetzungserfolge (Verweis auf Beispiel Georg-Schumann-Straße) erreicht werden. Bei den Maßnahmen, die von überregionalen Handlungsträgern abhängig sind (Deutsche Bahn, Flughafen, Landesverwaltung) konnten praktisch keine nennenswerten Umsetzungserfolge erzielt werden. Hier lag es in der Verantwortung des Ökolöwen, die Rahmenbedingungen und Gründe den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern zu vermitteln, und das Engagement, soweit möglich, auf lösbare Aufgaben zu lenken.

Internetbeteiligung für den gesamten Ballungsraum

Ein zentrales Instrument der Öffentlichkeitsarbeit im Projekt war eine interaktive Internetpräsenz. Neben aktuellen Informationen zum Projekt und Hintergrundinformationen zu Lärm und Lärmaktionsplanung war das Herzstück der Seite eine Karte, in der störende Lärmquellen, aber auch zu schützende ruhige Bereiche eingetragen und erläutert werden konnten. Die Hinweise konnten nach Lärmarten klassifiziert und gefiltert werden. Damit konnten neben der schriftlichen Befragung und den Diskussionen in den Workshops noch weitere Informationen gesammelt und in den Arbeitsprozess einbezogen werden.

Die Lärmkarte war nicht auf das Projektgebiet begrenzt, sondern zeigte das gesamte Stadtgebiet. Dadurch konnten parallel zum eigentlichen Projekt auch viele Hinweise zu Lärmschwerpunkten aufgenommen werden, die im Rahmen der Beteiligung an der Lärmaktionsplanung der Stadt Leipzig übermittelt werden konnten.

Die Resonanz auf diese interaktive Karte war sehr gut. Im Projektzeitraum sind auf diese Weise 160 konkrete Hinweise eingegangen.

Daneben wurde über die Internetseite fortlaufend über Termine und Ergebnisse aus dem Projekt berichtet und darüber eine hohe Transparenz des Projekts hergestellt.



Abb 3: Internetseite www.machs-leiser.de

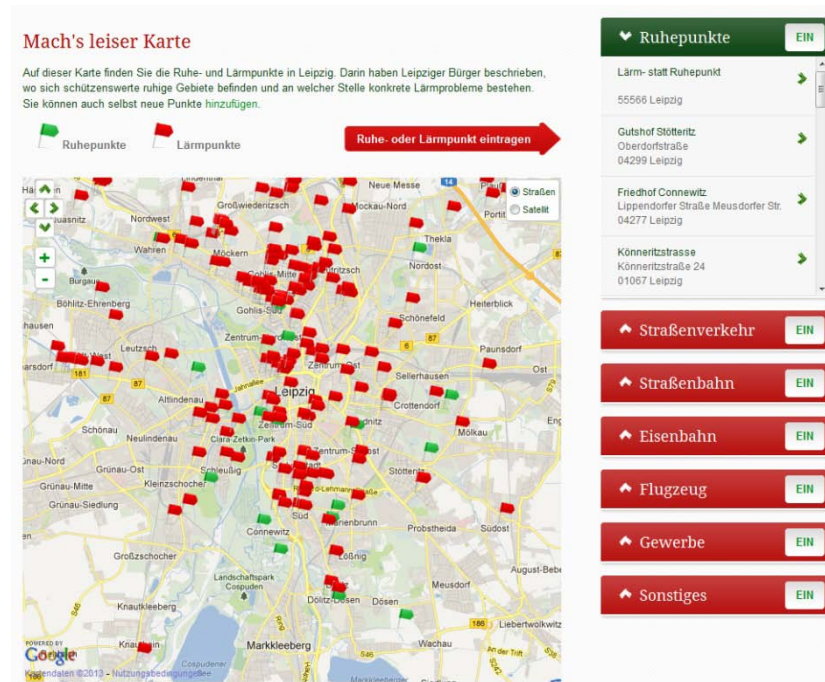


Abb 4: Internetbeteiligung über Kartenfunktion

3 Projektergebnisse

3.1 Ergebnisse aus den Workshops

Aus dem Mitwirkungsverfahren gingen insgesamt 27 konkrete Maßnahmenvorschläge hervor, die aus Sicht der beteiligten Bürger für das 65.000 Einwohner umfassende Projektgebiet umgesetzt werden sollen. Hiervon betreffen 19 Maßnahmen den Kfz-Verkehr. Bezüglich des Schienenlärms wurden jeweils zwei Verbesserungsvorschläge an die Leipziger Verkehrsbetriebe sowie an die Deutsche Bahn AG adressiert. Ansätze für einen besseren Schutz vor Fluglärm wurden in einem Maßnahmenblatt zusammengefasst. Drei Konzepte beschäftigen sich mit der Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes als langfristige Lärminderungsstrategie. Zum Schutz ruhiger Gebiete wurde eine konkrete Projektidee entwickelt.

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 grafisch veranschaulicht und in einer kompakten Handreichung als Maßnahmenblätter zusammengefasst (Anlage 3).

Nachfolgend soll ein Überblick über die Inhalte des Katalogs gegeben werden.

Straßenverkehrslärm

Aus der Bürgerbefragung ist der Straßenverkehr als die mit Abstand wichtigste Lärmquelle hervorgegangen. Im Workshopverfahren wurden zunächst die Ursachen dafür ergründet. 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. Die Teilnehmer haben zahlreiche konkrete Vorschläge für eine bessere Verkehrslenkung über ausgebaute Hauptverkehrsstraßen durch das Projektgebiet zum Stadtzentrum gemacht. Ein weiterer Fokus lag auf einer für die Anwohner verträglichen Lenkung des Kfz-Verkehrs, der von den jährlich rund zwei Millionen Besuchern des Leipziger Zoos im Projektgebiet verursacht wird.

Die Verkehrsbündelung auf dem ausgebauten Hauptstraßennetz sollte durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten unterstützt werden. Als ein wesentlicher Schwerpunkt wurde dabei das Herabstufen von Hauptverkehrsstraßen diskutiert, die zukünftig in bestehende Tempo-30-Zonen einbezogen werden sollen. Dies betrifft insgesamt zehn Straßenzüge im Projektgebiet mit einer Verkehrsbelegung (DTV Mo.-Fr.) von 1.400 bis maximal 8.000 Kfz. Für Straßen im Hauptnetz mit einer hohen Verkehrsbelegung wurde in einem Fall eine Tempo-30-Streckengeschwindigkeit vorgeschlagen. Für sämtliche stark befahrene Hauptverkehrsstraßen wurden häufigere Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Zur Unterstützung der Aufwertung der zentralen Hauptgeschäftsstraße Georg-Schumann-Straße im Projektgebiet wurde die Reduzierung der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr zugunsten einer kurzfristig wirksamen Abmarkierung von Radfahrstreifen und Parktaschen vorgeschlagen. Die Lärmquelle würde damit in die Straßenmitte verlagert. Die Verkehrsbündelung auf der parallel verlaufenden, neu gebauten Bundesstraße 6 sollte damit gestärkt werden.

Bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm, die erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden können, wurden von den Teilnehmern lediglich in drei konkreten Fällen gefordert. In einem Abschnitt einer Hauptverkehrsstraße sollte der Straßenbelag erneuert werden. Eine Eigenheimsiedlung am Stadtrand sollte durch das Nachrüsten von Schallschutzwänden an der benachbarten Staatsstraße geschützt werden. Für eine dritte Straße wurde eine Verkehrsberuhigung mittels einer grundlegenden, baulichen Umgestaltung vorgeschlagen.



Abb 5: Hans-Oster-Straße wird in Tempo-30-Zone einbezogen



Abb 6: Neue Raumaufteilung in der Georg-Schumann-Straße

Schienenlärm

Im Gegensatz zu den Maßnahmen im Straßenverkehr befassten sich die Konzepte zum Schutz vor Schienenlärm im Wesentlichen mit baulichen Verbesserungen. Entlang der Strecken des Schienenpersonennahverkehrs und des Güterverkehrs der Deutschen Bahn AG sollten Schallschutzwände im Rahmen einer Lärmsanierung nachgerüstet werden. Während der Projektlaufzeit wurden seitens der Deutschen Bahn AG in einigen Abschnitten Schienenstegbedämpfer getestet. Diese wurden von den beteiligten Bürgern als unwirksam empfunden.

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 sollte. In einem Fall sollte das vorhandene Schotterbett als Rasengleis umgestaltet werden. Während der Workshops wiesen die Teilnehmer zudem auf eine Lärmbelastung hin, die nicht dem Feld des Umgebungslärms zugeordnet werden kann. Innerhalb der Straßenbahnwagen in Leipzig waren die Haltestellen-Ansagen deutlich übersteuert und sorgten für eine erhebliche Lärmbelastung der Fahrgäste.

Fluglärm

Die Bewohner eines Teils des Projektgebietes sind stark von Fluglärm betroffen. Die An- und Abflugrouten des Flughafens Leipzig/Halle verlaufen teilweise über dicht bebautes Stadtgebiet. Es haben sich Bürgerinitiativen gebildet, die für einen besseren Lärmschutz eintreten. Im Rahmen der Workshops wurden keine neuen Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm entwickelt. Es wurde seitens der Teilnehmer vielmehr auf bestehende Forderungen der Initiativen hingewiesen. Dazu zählt ein Landeverbot für besonders laute Flugzeuge. Die Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr soll auch für den Flughafen Leipzig/Halle Anwendung finden. Die Route über das Leipziger Stadtgebiet (Südabkurvung) soll nicht mehr beflogen werden. Am Flughafen Leipzig/Halle soll ein generelles Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr angeordnet werden.



Abb 7: Schallschutzwände sind derzeit nur im Bereich von Brückenbauwerken vorhanden



Abb 8: Visualisierung: Rasengleis statt Schotterbett in der Virchowstraße

Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes

Im Rahmen der strategischen Lärminderungsplanung soll neben der Entwicklung kurz- und mittelfristig wirksamer Maßnahmen eine langfristige Strategie zur Senkung des Umgebungslärms formuliert werden. Dazu zählt eine konsequente Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger, um deren Anteil am Modal Split gegenüber dem Kfz-Verkehr zu steigern. Für das Projektgebiet wurden drei Teilkonzepte entwickelt, die dieser Zielstellung Rechnung tragen sollen.

Die Workshopteilnehmer bemängelten die Erreichbarkeit der Straßenbahn im Bereich der Hauptgeschäftsstraße. Es wurde daher eine neue Haltestelle im Umfeld eines SB-Warenhauses vorgeschlagen. Im Rahmen der Umsetzung soll geprüft werden, inwieweit die Haltestellenabstände in diesem Bereich verkürzt werden können, damit die Quartiere zukünftig besser an das Geschäftszentrum angebunden sind. Um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, wurde der Bau eines neuen Radwegs vom Leipziger Hauptbahnhof in den Nordwesten angeregt. Dieser soll abseits des Straßenverkehrs, entlang von Bahnanlagen geführt werden. An Hauptverkehrsstraßen, die das Wohnviertel von einem benachbarten, ruhigen Gebiet trennen, sollen zusätzliche Querungshilfen geschaffen werden, um die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen.

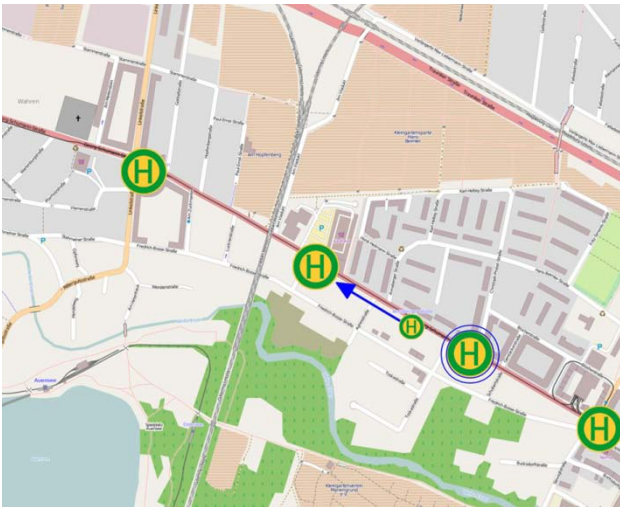


Abb 9: Haltestellennachverdichtung in der Georg-Schumann-Straße

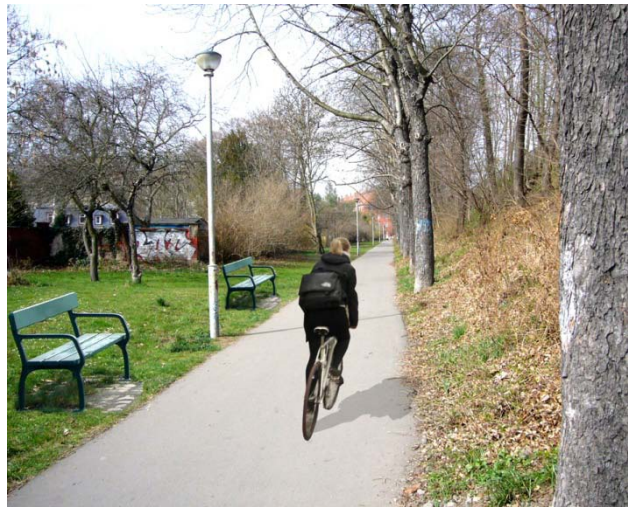


Abb 10: Neue Radwegeverbindung entlang von Bahnanlagen

Schutz ruhiger Gebiete

In Lärmaktionsplänen sollen Gebiete definiert werden, die vor zusätzlicher Verlärmung geschützt werden sollen. Im Rahmen der Workshops wurde ein Stadtteilpark inmitten des Wohngebiets in seiner Bedeutung für Erholungssuchende aus den umliegenden Vierteln besonders herausgestellt. Dieser Park wird derzeit durch eine Straße in zwei Hälften geteilt ist. Die Teilnehmer schlugen vor, die Straße für den Kfz-Verkehr zu sperren, den Straßenraum in eine Spielfläche umzuwidmen und somit beide Parkhälften zu verbinden.

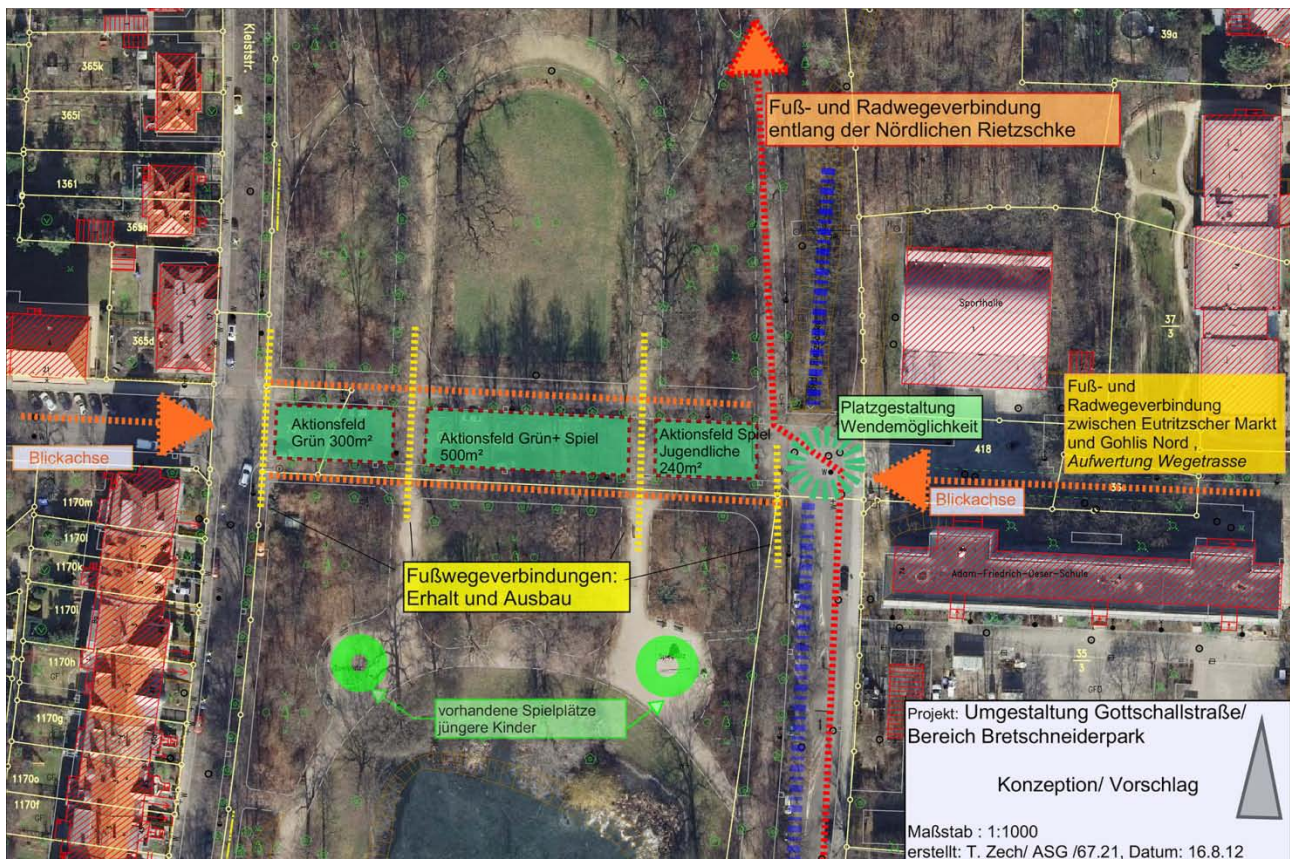


Abb 11: Konzept zur Entwidmung der Gottschallstraße und Aufwertung des Bretschneiderparks

3.2 Begleitung der Bürgervorschläge bis zur Umsetzung

Die Erarbeitung der beschriebenen Ergebnisse im Rahmen des Workshopverfahrens beanspruchte etwa ein Dreivierteljahr, dessen Ende ein öffentliches Bürgerforum markierte. Hier stellten die Workshopteilnehmer ihre konkreten Maßnahmenvorschläge einer breiteren, interessierten Öffentlichkeit vor.

Der Anspruch des Gesamtprojektes war es jedoch von Anfang an, nicht nur Lärmschutzmaßnahmen zu entwerfen und abzustimmen, sondern einen möglichst großen Teil davon auch der Umsetzung näher zu bringen. Aus diesem Grund war eine einjährige Projektphase vorgesehen, in der mithilfe verschiedener Instrumente die Bürger vor Ort bei der Realisierung ihrer Vorhaben unterstützt werden sollten. 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

Eine erste, wesentliche Unterstützungsleistung bestand in der Erstellung eines Maßnahmenkatalogs, der dieser Publikation im Anhang beigelegt ist. Durch das Projektteam wurden Planskizzen, Visualisierungen und Fotomontagen für jedes einzelne Teilkonzept erstellt. So konnten die vorerst protokollarisch festgehaltenen Ideen bildhaft, übersichtlich und in ihrer Bedeutung gleichrangig dargestellt und präsentiert werden. Die einzelnen Maßnahmenblätter beinhalten auch die Positionierung der Handlungsträger sowie die Konzeptgenese. Der Katalog wurde durch das Projektteam an den Oberbürgermeister der Stadt Leipzig, die verantwortlichen

Beigeordneten und Amtsleiter sowie an jene Stadträte aus dem Projektgebiet gesandt, die nicht persönlich im Projektbeirat mitwirken konnten. Mit dem Versenden des Kataloges wurde gleichzeitig um Unterstützung für die Umsetzung der Maßnahmen geworben. Die Bürger vor Ort konnten die Handreichung ihrerseits dazu nutzen, die Akzeptanz für die Maßnahmen im Stadtviertel zu steigern.



Abb 12: Vorstellung des Maßnahmenkataloges



Abb 13: Visualisierung: Umgestaltung des Kreuzungsbereiches an der Friedenskirche

Kommunikation mit Handlungsträgern

Ein wichtiges Element war der frühzeitig gebildete Projektbeirat. Hier konnten nach dem Workshopverfahren in regelmäßigen Abständen Verantwortlichkeiten und Umsetzungsschritte abgestimmt werden. Insbesondere die Einbeziehung von Vertretern des Stadtrates hat dazu geführt, dass parlamentarische Initiativen entstanden, mit denen aktuelle Projektergebnisse frühzeitig aufgegriffen wurden. Bei einer wichtigen Maßnahme zur Verkehrsberuhigung eines Straßenzuges hat dies zu einem Mehrheitsbeschluss des Stadtrates geführt – entgegen den fachlichen Bedenken der Verwaltung. Aber auch die fortlaufende Einbeziehung der Fachverwaltung und der Bürgervereine trug dazu bei, die Akzeptanz für die Anliegen des Projektes zu festigen.

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.

In einigen Fällen wurden seitens des Projektteams Vorortbegehungen organisiert. Hier konnten Politiker sowie Mitarbeiter der Verwaltung konkrete Lärmprobleme aus nächster Nähe erfahren und die entwickelten Konzeptideen nicht nur mit dem Projektträger als Vermittler sondern direkt mit den Anwohnern besprechen.



Abb 14: Abstimmung der Umsetzungsschritte im Projektbeirat



Abb 15: Vororttermin mit Landespolitikern in der Sternsiedlung

Gremienarbeit

Der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. als Projektträger ist in etablierten Gremien vertreten, die sich mit gesamtstädtischen Umwelt- und Verkehrsfragen befassen, und konnte so die einzelnen Maßnahmen in einer wichtigen Teilöffentlichkeit zur Diskussion stellen. Innerhalb des Projektgebietes wurden die Ergebnisse in den Sitzungen der relevanten Stadtbezirksbeiräte vorgestellt und auch dort um Unterstützung geworben. Für die zentrale Hauptgeschäftstraße innerhalb des Projektgebietes wurde seitens der Stadt Leipzig ein Magistralenmanagement etabliert, das die Aufwertung der Georg-Schumann-Straße befördern soll. In der dort angesiedelten „AG Stadtraum und Verkehr“ konnte das Konzept zur Umgestaltung der Straße aus dem Workshopverfahren eingebracht werden. Die Bürgerinitiativen im Projektgebiet erhielten Unterstützung, um sich besser untereinander vernetzen zu können. Gleichzeitig wurde das stadtweite Bündnis „Bürger für umweltfreundliche Mobilität“ gegründet, in das sich auch einige Teilnehmer des Projekts „Mach's leiser“ aktiv einbringen und ihre Erfahrungen mit Lärmbetroffenen in anderen Stadtteilen austauschen.

Einzelne Teilkonzepte wurden seitens der Projektteilnehmer über eine Petition zur Entscheidung an den Stadtrat gerichtet. Hierbei erhielten sie durch das Projektteam Hilfestellung, um auf dem Verfahrensweg Fehler zu vermeiden.

Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig

Eine Besonderheit des Projekts „Mach's leiser“ stellte die Unabhängigkeit zur offiziellen, weitgehend parallel durchgeführten, Lärmaktionsplanung der Stadt Leipzig dar. Daher musste sichergestellt werden, dass die entwickelten Maßnahmen auch Eingang in das förmliche Beteiligungsverfahren der Stadtverwaltung finden. Dies geschah in Form einer ausführlichen Stellungnahme des Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. zum Entwurf des Lärmaktionsplans. Über den Projektbaustein der Internetbeteiligung konnten mehr als 160 Hinweise bezüglich konkreter Lärmprobleme aus dem gesamten Stadtgebiet aufgenommen werden. Insbesondere die Hinweise, die sich auf Sachverhalte außerhalb des Projektgebietes bezogen, waren nicht im Rahmen des Projekts zu lösen, konnten aber durch die Stellungnahme in das Verfahren eingebracht werden.

Pressearbeit

Neben der konkreten Lösungssuche in den Gremien sah das Projektteam eine wichtige Aufgabe darin, die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Vorhaben zu stärken. Daher wurde auch in dieser Projektphase eine umfangreiche Pressearbeit geleistet. Die einzelnen Konzepte wurden über Lokalzeitungen und stadtweite Online-Portale vermittelt. Es wurden Teilerfolge publik gemacht, Interviewpartner vermittelt und vertiefende „Stories“ zu Einzelprojekten entworfen. Lokale Initiativen wurden in ihrer eigenständigen Pressearbeit unterstützt. Als besonders fruchtbar hat sich die Kooperation mit Ortsteilblättern aus dem Projektgebiet erwiesen. Durch die Aufbereitung der Themen mit kleinteiligem Lokalbezug, hatten die Konzepte des Workshopverfahrens eine große Relevanz für die Redakteure und konnten daher entsprechend viel Platz in den Zeitungen einnehmen. Es fand eine intensive Berichterstattung über mehrere Ausgaben hinweg statt. Auf der anderen Seite haben gerade die Artikel in den Ortsteilblättern besonders viele Reaktionen aus der Bevölkerung hervorgerufen.



Abb 16: öffentlichkeitswirksame Aktionen unterstützen die Pressearbeit

Plakatierung und Postkarten

Die Pressearbeit wurde durch weitere Kommunikationsmittel unterstützt. Über den gesamten Projektzeitraum hinweg wurden im gesamten Stadtgebiet 500 sogenannte „CityToi-Plakatflächen“ in öffentlichen Toiletten gebucht. Über den dort angebrachten Slogan „Mach's leiser“ konnte die Aufmerksamkeit mit einem Augenzwinkern auf die Projektwebseite mit den Ergebnissen des Workshopverfahrens gelenkt werden. Zeitgleich wurden Postkarten und Flyer mit einem identischen Motiv in mehr als 300 öffentlichen Orten in Leipzig verteilt.

Öffentlichkeitswirksame Aktionen

Die „klassische“ Pressearbeit wurde durch Interventionen im öffentlichen Raum begleitet, um auch weniger medienaffine Bevölkerungsgruppen anzusprechen und eine vertiefende Auseinandersetzung mit dem Thema zu ermöglichen. Die Aktionen fungierten zugleich als ein weiteres Vernetzungsangebot für engagierte Bürger und boten die Möglichkeit weitere Multiplikatoren zu gewinnen.

- So organisierte das Projektteam während des „internationalen autofreien Tages“ zusammen mit dem ADFC Leipzig eine Fahrrad-Demo durch das Projektgebiet. An ausgewählten Stationen haben Teilnehmer des Projektes den rund 200 Radfahrern ihre Konzepte und Forderungen vorstellen können.
- Zusammen mit Bürgerinitiativen aus anderen Stadtteilen wurde ein thematischer Fachspaziergang entwickelt. Die etwa 100 Teilnehmer haben dabei mögliche Radwegeverbindungen entlang von Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG erkunden können, darunter auch den im Projekt entworfenen „Bahnbogen Gohlis“.
- Anwohner einer stark belasteten Straße im Projektgebiet organisierten einen Bürgerspaziergang und wurden dabei durch das Projektteam unterstützt. Mit „Gehzeugen“ und Tempo-30-Plätzchen, gestiftet durch einen lokalen Bäckereibetrieb, wurde auf kreative Weise für eine Tempo-30-Zone demonstriert.
- Am internationalen Tag gegen Lärm rückte das Projektteam die Georg-Schumann-Straße, als „lauteste Straße Leipzigs“ in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit. Es wurden rund 500 Ohrstöpsel an Passanten verteilt und für die im Workshopverfahren vorgeschlagene Umgestaltung der zentralen Hauptgeschäftsstraße geworben.
- In den Sommerferien 2012 wurde mit der geforderten Reduzierung der Fahrspuren auf der Georg-Schumann-Straße durch das Markieren von Radfahrstreifen und Parkbuchten begonnen. Das Magistralenmanagement hat die Markierungsarbeiten über mehrere Wochen mit einem mobilen Informationsstand begleitet und sich den Fragen der Passanten gestellt.
- Der Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. veranstaltet das mit 15.000 Besuchern größte Umweltfest Mitteldeutschlands. Das Projektteam konnte dort alle Maßnahmen des Workshopverfahrens in Form einer Ausstellung präsentieren und an einem Informationsstand Aufklärungsarbeit leisten. Die Ausstellung beinhaltete darüber hinaus einen großen Plot der Leipziger Lärmkarte.



Abb 17: Fahrrad-Demonstration für Lärmschutz in Leipzig



Abb 18: Fachspaziergang entlang des Parkbogen-Ost und Bahnbogen Gohlis



Abb 19: Demonstration für eine Tempo-30-Zone in der Berggartenstraße



Abb 20: Ohrstöpsel verteilen in der lautesten Straße Leipzigs



Abb 21: Begleitung der Markierungsarbeiten in der Georg-Schumann-Straße



Abb 22: Infostand auf Leipzigs größtem Umweltfest

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 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 - Maßnahme ist strittig, aber 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:

Maßnahme bereits umgesetzt bzw. erledigt

- 01 Wegweisung zum Zoo - Verkehrsbündelung
- 04 Verkehrslenkung über B6 neu, Entlastung der Georg-Schumann-Straße
- 09 "Georg-Schumann-Allee"
- 12 Tempo-30-Zone: Hans-Oster-Straße
- 13 Tempo-30-Zone: Viertelweg
- 20 Ansagen in Straßenbahnen
- 21 Kurvenquietschen der Straßenbahnen am Coppiplatz

Einigung mit Handlungsträgern ist vorhanden, sehr hohe Umsetzungschancen

- 07 Lärmbelästigung durch Geschwindigkeitsüberschreitungen
- 16 Tempo-30-Zone: für Kirschbergstraße, Möckernsche Straße und Berggartenstraße
- 22 Rasengleise für die Virchowstraße
- 26 Bretschneiderpark: Gottschallstraße als Spielfläche
- 27 Radweg am S-Bahn-Bogen

Maßnahme ist strittig, aber Umsetzungschancen vorhanden

- 02 Verkehrsführung in die Pfaffendorfer Straße
- 03 Anwohnerfreundliche Umgestaltung der Parthenstraße
- 06 Begleitmaßnahmen Max-Liebermann-Straße
- 08 Sanierung Landsberger Straße
- 10 Haltestellenoptimierung Kaufland und Christoph-Probst-Straße
- 11 Tempo-30-Zone: Annaberger Straße, Hans-Beimler-Straße, Yorckstraße und Huygensstraße
- 14 Tempo-30-Zone Stahmelner Straße
- 15 Verkehrsführung über Linkelstraße zur Entlastung der Wohnviertel
- 17 Querungshilfen für Kirschbergstraße, Möckernsche Straße und Berggartenstraße
- 18 Zusätzliche Querungshilfe auf der Wittenberger Straße
- 19 Schwerlastverkehr in der Dessauer Straße

Maßnahme erscheint mittelfristig kaum oder nur schwer umsetzbar

- 05 Lärmdreieck Sternsiedlung
- 23 Schienenlärm der S-Bahn am Bahnhof Gohlis
- 24 Schienenlärm Güter-Ring-Nord & Viadukt
- 25 Fluglärm: Bonusliste - Südabkurvung - Nachtlärm

3.3 Chancen und Probleme bei der Umsetzung von Maßnahmen

In der Übersicht wird deutlich, dass der Umsetzungsstand zwischen den verschiedenen Maßnahmen stark divergiert. Einige Vorschläge konnten sehr schnell realisiert werden. So wurden beispielsweise die Anordnung und Beschilderung mehrerer neuer Tempo-30-Zonen, sowie die Markierungsarbeiten in der Georg-Schumann-Straße noch innerhalb der Projektlaufzeit vorgenommen. Bei anderen Maßnahmen besteht noch Abstimmungsbedarf. Hier gilt es mittel- bis langfristig in die Umsetzung zu kommen. Nachfolgend sollen mögliche Faktoren für Erfolg und Misserfolg skizziert werden, die sich grob in drei Ebenen unterteilen lassen.

Handlungsebene

Eine Besonderheit des Projektes „Mach's leiser“ bestand darin, dass der Projektträger als unabhängiger Umweltverein ein innovatives Bürgermitwirkungsverfahren erproben konnte, letztendlich aber keine Möglichkeit hatte, die entwickelten Maßnahmen auch selbst umzusetzen. Er ist darauf angewiesen, dass andere Institutionen die Vorschläge in ihre eigenen Handlungsstrategien übernehmen und konnte mit seinen Mitteln dafür werben. Dies ist im ersten Augenblick hinderlich für eine zeitnahe Umsetzung. Auf der anderen Seite konnte der Verein die Rolle des Mediators zwischen den Interessen von Bürgern, Verwaltung, Verbänden und Unternehmen einnehmen und somit helfen, Konflikte zu überbrücken, die bislang der Umsetzung entgegenstanden.

Vor einem ähnlichen Problem stehen in vielen Fällen die Umweltämter der Kommunen, die bei der Durchführung der strategischen Lärminderungsplanung federführend sind, in der Maßnahmenbeschreibung jedoch in die Verantwortungsbereiche der Verkehrsämter einwirken müssen. In Kommunen, in denen die Umwelt- und Verkehrsverwaltung institutionell zusammengeführt wurden, dürften, nach den Erfahrungen aus dem Projekt, die Umsetzungschancen deutlich höher ausfallen, als in Kommunen, in denen beide Bereiche innerhalb der Ämterstruktur voneinander getrennt sind.

Dieser institutionell bedingte Nachteil kann nur durch eine frühzeitige Zusammenführung der Handlungsträger, z.B. in einem Lärmschutzbeirat, so wie er im Rahmen des Projektes eingesetzt wurde, ausgeglichen werden. Darüber hinaus empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit Umweltverbänden, Bürgervereinen und -initiativen, die z.B. bessere Möglichkeiten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit haben als die Umweltverwaltung. Die sieben bereits umgesetzten Maßnahmen sind insbesondere auf diese Form der Integration der Handlungsträger in die Lärmaktionsplanung zurückzuführen.

Für eine konkrete Maßnahme war das Vorhandensein eines handlungsfähigen Magistralenmanagements förderlich. So wurde bspw. die kurzfristig wirksame Markierung der „Georg-Schumann-Allee“ seitens des Magistralenmanagements vor Ort entscheidend vorangetrieben. Es nimmt eine ähnliche Vermittlerrolle ein wie das Projekt, kann die Willensbildung seitens der Bürger unterstützen, tritt als Kümmerer für sein Stadtviertel auf und kann so zentralen Initiativen aus der Bürgerschaft zur Umsetzung verhelfen. Ein Magistralen- oder Quartiersmanagement im Rahmen von Städtebauförderprogrammen wie EFRE, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (SOP) oder „Soziale Stadt“ kommt insbesondere in innerstädtischen oder innenstadtnahen (Altbau-) Quartieren zum Einsatz. Dies sind, zumindest in Leipzig, oft gleichzeitig Stadtviertel, die eine besonders hohe Anzahl an Lärmbetroffenen aufweisen.

Unabhängig von der Ämterstruktur innerhalb der Kommunalverwaltung muss konstatiert werden, dass sämtliche Vorschläge aus dem Workshopverfahren, die bei der Umsetzung in der Verantwortung der Kommune lagen, deutlich höhere Realisierungschancen aufwiesen, als jene, die an Bundes- oder Landesbehörden adressiert waren. Ähnlich verhielt es sich bei Maßnahmen, die an die beteiligten Verkehrsunternehmen gerichtet waren. Die Leipziger Verkehrsbetriebe zeigten sich für die Hinweise der Leipziger Bevölkerung weitaus aufgeschlossener als die Deutsche Bahn AG. So besteht die Gruppe an Maßnahmen, die mittelfristig kaum oder nur schwer umsetzbar erscheinen (rot), ausschließlich aus Vorschlägen, die die Bundes- und Landesebene betreffen.

Kosten

Neben der Frage der Zuständigkeiten ist die Höhe der Kosten für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen ein entscheidender Faktor. Sie bilden bei vielen Maßnahmen, bei denen eine Einigung mit Handlungsträgern vorhanden ist (gelb), den entscheidenden Hinderungsgrund für die Umsetzung. Auch bei einigen strittigen Maßnahmen (orange) standen die Kosten im Zentrum der Diskussion, etwa bei dem Bau von Querungshilfen. Des Weiteren bedingten einige Bürgervorschläge die grundhafte Sanierung von Straßen, was aufgrund der finanziellen Lage der Stadt Leipzig mittelfristig nicht möglich erschien. Ähnlich verhielt es sich mit dem Bau von Schallschutzwänden. Aus Sicht der Bürger wurde an Schienenwegen der Deutschen Bahn AG sowie an einer Landesstraße der Bau von Schallschutzanlagen im Rahmen der Lärmvorsorge versäumt. Für eine nachträgliche, freiwillige Lärmsanierung stehen jedoch keine Mittel zur Verfügung. Die Umsetzungschancen für diese Konzepte aus dem Workshopverfahren steigen erst, wenn seitens des Bundes und der Länder umfangreiche Lärmsanierungsprogramme aufgelegt werden, die für abgestimmte Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen der Kommunen bereit gestellt werden könnten.

Für die Umgestaltung der Georg-Schumann-Straße wurden seitens des Amtes für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung Städtebaufördermittel akquiriert, die die Aufwertung von Hauptgeschäftsstraßen zum Ziel haben. So konnten Synergieeffekte für das Ziel der Lärminderung genutzt werden.

Im Rahmen des Projekts „Mach's leiser“ hatten jene Konzepte des Workshopverfahrens die größten Erfolgchancen, die auf kurzfristig wirksame, verkehrsorganisatorische Maßnahmen abstellten. Dazu zählt insbesondere die Bündelung des Verkehrs auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen sowie die, bei den beteiligten Bürgern sehr populäre Anordnung von Tempo 30 – sowohl als Zonenregelung in Verbindung mit der Einführung von Rechts-vor-Links als auch als Streckengeschwindigkeitsbegrenzung an Hauptstraßen. Beides ist vergleichsweise kostengünstig zu realisieren und entfaltet gleichzeitig eine deutliche Lärminderungswirkung.

Interessenkonflikte

Unabhängig von der Frage der Zuständigkeiten und der Kosten für geeignete Lärmschutzmaßnahmen verfolgen die beteiligten Akteure naturgemäß unterschiedliche Interessen. Im Rahmen des Projekts zeichneten sich einige wiederkehrende Interessenskonflikte ab, die der Umsetzung im Wege standen.

So entwarfen die Bürger in vielen Fällen Vorschläge, die durch verhältnismäßig kleine Interventionen (Markierung, Beschilderung, Deckensanierung, Interimshaltestelle) zeitnah Wirksamkeit entfalten sollen, während Verwaltung und Verkehrsunternehmen eher an Lösungen interessiert waren, die aus Kostengründen erst mittel- bis langfristig umsetzbar erscheinen, aber dafür nur einen einmaligen Eingriff erfordern.

Ein wiederkehrender Interessenskonflikt offenbarte sich bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die beteiligten Bürger schlugen für einen Teil des Straßennetzes im Projektgebiet die Einbeziehung in vorhandene Tempo-30-Zonen bzw. die Anordnung einer Tempo-30-Streckengeschwindigkeit vor. Dem standen insbesondere die Straßenverkehrsbehörde sowie die Industrie- und Handelskammer kritisch gegenüber und betonten eher die Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs. Im Rahmen des Projekts hatte die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen mit vergleichsweise geringer Verkehrsbelegung in vorhandene Tempo-30-Zonen die größten Umsetzungschancen. Vor diesem Hintergrund wurde die Erfahrung gemacht, dass sich Umweltämter Erfolge nehmen, wenn sie zu hohe Auslösewerte für die Lärmaktionspläne ansetzen. Die Anordnung einer Tempo-30-Streckengeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen stieß auf größere Widerstände, obwohl dies innerhalb von allgemeinen Wohngebieten und bei geringer Verkehrsbedeutung des Straßenabschnittes bereits ab einer Lärmbelastung von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts rechtlich möglich und ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts verpflichtend geboten wäre. An dieser Stelle musste die Kommune eine größere Durchsetzungskraft gegenüber den Landesbehörden aufbringen, um das Recht ihrer Bürger auf körperliche Unversehrtheit zu wahren.

Einen ähnlich gearteten Interessenskonflikt galt es im Zuge der Realisierung einer neuen Raumaufteilung in der zentralen Hauptgeschäftsstraße Georg-Schumann-Straße des Projektgebietes aufzulösen. Hier wurden durch eine Markierung von Parkbuchten und Radfahrstreifen, auf einer Länge von mehr als zwei Kilometern, die Fahrspuren für den Kfz-Verkehr von vier auf zwei reduziert. Dies wurde von einer breiten Öffentlichkeit begrüßt. Die Markierung sahen lediglich Berufspendler aus dem Umland kritisch, die nun auf die neu errichtete B6n ausweichen. Die Maßnahme wurde trotz dieser Kritik umgesetzt. Die Realisierungschancen wurden dadurch befördert, dass die Hauptgeschäftsstraße schon seit Jahren in verschiedenen Stadtentwicklungsplänen als Schwerpunkttraum mit besonderem Entwicklungsbedarf festgeschrieben war und die Intervention auch als Grundlage für die Senkung des Wohnungs- und Geschäftsleerstandes angesehen wurde. Die Synergien, die mit dieser Maßnahme über den Lärmschutz hinaus erreicht werden konnten, wurden letztendlich schwerer gewichtet, als die Reisezeitverluste des Kfz-Verkehrs. Auf die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung wirkte sich die Tatsache unterstützend aus, dass die Bürger vor Ort das Konzept eigenständig entwickelt hatten und die breite Öffentlichkeit frühzeitig einbezogen wurde.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass insbesondere Maßnahmen, die kurzfristig wirksam sowie mit geringen Kosten verbunden sind und sich gleichzeitig in die vorhandene, übergeordnete Stadtentwicklungsstrategie einfügen, sehr hohe Umsetzungschancen aufweisen. Auf der anderen Seite konnten im Rahmen des Projekts auch Teilerfolge bei Maßnahmen erreicht werden, bei denen sich die Umsetzung insgesamt schwieriger gestaltet. Dazu zählt die Errichtung von Schallschutzwänden entlang des Güterrings-Nord oder die Entwicklung einer Radverkehrsverbindung entlang des Bahnbogen-Gohlis. Dies fand in der Bürgerschaft durchaus Anerkennung, auch wenn mit einer Umsetzung erst mittel- bis langfristig zu rechnen ist.

4 Fazit und Ausblick

Das Projekt hat sich in seiner konsequenten Auslegung des Begriffs der Bürgermitwirkung in der EU-Umgebungslärmrichtlinie als sehr erfolgreich erwiesen. Die Bürger haben mit fachkundiger Unterstützung ihren eigenen Lärmaktionsplan de facto selbst entwickelt. Die Stadtverwaltung und weitere Handlungsträger wurden frühzeitig einbezogen. Schon in der Analyse von Lärmquellen sowie der ruhigen Gebiete wurden Unterschiede zur Lärmkartierung offenbar. Die Bürger haben Problemlagen ergründet, die allein aus den Lärmkarten für die Verwaltung und externe Experten nicht ablesbar waren und ein hohes Maß an Ortskenntnis erfordern. Sie haben darüber hinaus mit ihrer eigenen Definition ruhiger Gebiete überrascht. Es wurden weniger die großen Grünflächen entlang des Leipziger Auwaldes betont, sondern vielmehr kleine Parks und Plätze sowie ruhige Wohngebiete im Kerngebiet der Stadtviertel.

Als besonders zielführend bei der Maßnahmenarbeit hat sich der mehrstufige Workshopprozess erwiesen. Durch die Konfrontation mit objektiv vorhandenen Realisierungshemmnissen in der Diskussion mit Verwaltung und Verkehrsunternehmen setzte im Verlauf des Workshopverfahrens auf beiden Seiten ein Lernprozess ein, der die Konzeptideen zu einer Reife führte, die im Rahmen klassischer Bürgerbeteiligungsinstrumente nur schwer zu erreichen ist. Dies zeigt insbesondere der Vergleich zur parallel verlaufenden, stadtweiten Internetbeteiligung. Die interaktive Karte auf der Projektseite www.machs-leiser.de veranschaulicht sehr schön, wo im Stadtgebiet Handlungsschwerpunkte liegen und gibt einen guten Überblick über häufig auftretende Problemlagen. Die vorgebrachten Lösungsvorschläge sind in ihrer Qualität jedoch keinesfalls mit den Ergebnissen des Workshopverfahrens zu vergleichen.

Im Nachblick besteht ein weiterer Vorteil des Workshopverfahrens darin, dass den entwickelten Projektideen ein hohes Maß an Akzeptanz, sowohl bei den Handlungsträgern als auch bei der breiten Öffentlichkeit entgegengebracht wurde. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass der Projektträger ausschließlich moderierend als Vermittler zwischen divergierenden Interessen aufgetreten ist. Zudem wurde durch das Auswahlverfahren sichergestellt, dass an Stelle der Vertreter von Interessengruppen vor allem „einfache“ Bürger mitgewirkt haben. Die Teilnehmer haben sich nicht auf das Sankt-Florians-Prinzip zurückgezogen. Es wurden Lösungen für das gesamte Stadtviertel diskutiert und damit unter den Anwohnern verschiedener Quartiere abgestimmte Konzepte entwickelt. Diese zielten in den meisten Fällen auf vergleichsweise kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Lösungen ab. Entscheidend für die später erfolgte Umsetzung war darüber hinaus die frühzeitige Einbindung wichtiger Entscheidungsträger in den Prozess. So wurden verschiedene Maßnahmen über Vertreter der Fraktionen im Projektbeirat zur Entscheidung in den Stadtrat eingebracht.

Mit der Umsetzung von zahlreichen Maßnahmen bereits innerhalb der Projektlaufzeit war nicht zu rechnen. Dies wurde dennoch erreicht. Maßgeblich dafür war neben der Qualität der Konzepte, dass der Projektträger nach der Veröffentlichung des Maßnahmenkatalogs für das Projektgebiet über mehrere Monate als konstanter Kümmerer und Ansprechpartner aktiv wurde. So konnte dafür Sorge getragen werden, dass die Vorschläge nicht in der Schublade verschwinden. Bürgerinitiativen und -vereine vor Ort wurden dabei unterstützt, auch nach Beendigung des Projekts ihre Ideen zur Umsetzung zu bringen. In einigen Fällen konnte die

Motivation der Bürger jedoch nicht gestärkt werden. Dies betraf vor allem Maßnahmen, bei denen die Umsetzung nicht in der Hand der kommunalen Ebene lag sowie Maßnahmen, die aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel für die Lärmsanierung nur langfristig eine Chance auf Realisierung haben. Eine Verstetigung und Qualifizierung des Bürgerengagements konnte vor allem dort erreicht werden, wo sich bereits vor Projektbeginn Initiativen gegründet hatten bzw. in den Bereichen, in denen seitens der Kommune ein handlungsfähiges Quartiersmanagement geschaffen wurde.

Die Erarbeitung eines Lärmaktionsplans im Rahmen eines Workshopverfahrens kann nach den Erfahrungen aus dem Projekt vor allem auf Stadtteilebene und in Klein- und Mittelstädten zu guten Ergebnissen führen. Hier können sämtliche Problemlagen diskutiert werden. Der Mehraufwand einer frühzeitigen, intensiven Bürgermitwirkung verschafft dem Planwerk eine hohe Legitimation und erleichtert die Umsetzung von Maßnahmen sowie die Planfortschreibung in den Folgejahren. Bei der Entwicklung von Maßnahmen zur Reduktion des Umgebungslärms suchen die mitwirkenden Bürger generell nach Lösungen für bestehende Verkehrsprobleme. Es ist daher zu erwarten, dass aus der Mitwirkung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Ergebnisse erzielt werden, die auch andere Planwerke qualifizieren können.

Ein erfolgreicher Mitwirkungsprozess kann das Vertrauen zwischen Bürgern und Verwaltung stärken bzw. wiederherstellen. Die Akzeptanz für Verwaltungshandeln wird erhöht. Das gesellschaftliche Engagement der Bevölkerung befördert, wie folgendes Feedback einer Teilnehmerin zeigt:

„Die Veranstaltungsreihe hat mir persönlich viel Spaß bereitet, ich habe Einblicke in Dinge bekommen, die uns "Normalbürgern" sonst verwehrt bleiben. Mit Stolz habe ich im Sommer beobachtet, wie aus der Hauptstraße Viertelsweg eine gleichrangige Wohngebietsstraße mit Tempo 30 wurde. Sollten weitere Projekte in dieser Form geplant werden, möchte ich gern wieder mit dabei sein, sollten es Kind und Zeit ermöglichen.“

In größeren Ballungsräumen erscheint der hohe Aufwand für eine umfassende Internetbeteiligung gerechtfertigt. Dadurch können neue Handlungsschwerpunkte sowie ein allgemeines Stimmungsbild zu den bereits entwickelten Maßnahmen erfasst werden. Mit Hilfe einer Internetbeteiligung können neue Zielgruppen angesprochen, der Planungsprozess transparenter gestaltet werden. Ein Ausgleich zwischen verschiedenen Interessengruppen ist über das Internet jedoch kaum möglich. Hier empfiehlt es sich in Teilräumen bzw. für besondere Problemlagen frühzeitig, intensive Planungswerkstätten vorzusehen. In Leipzig wurde in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung der nordwestliche Teil des Stadtgebietes näher beleuchtet. Denkbar wäre das beschriebene Format des Workshopverfahrens zukünftig auch auf andere Teile des Ballungsraums anzuwenden. Dies könnte beispielsweise alternierend im Rahmen der Planfortschreibung geschehen, die laut EU-Umgebungslärmrichtlinie alle fünf Jahre erfolgen muss.

5 Anlagen

Anlage 1: Schriftliche Bürgerbefragung zur Lärmsituation im Leipziger Norden – Fragebogen

Anlage 2: Schriftliche Bürgerbefragung zur Lärmsituation im Leipziger Norden

Anlage 3: Maßnahmenkatalog

Bewohnerbefragung

im Rahmen des Projektes „Mach's leiser -
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig“



Bitte nehmen Sie sich ein paar Minuten Zeit, um die folgenden Fragen zu beantworten.
Die Ergebnisse dienen zur Vorbereitung für das Bürgergutachten, zu dem Sie ebenfalls eine
Einladung erhalten haben. Alle Antworten werden anonym ausgewertet.

1. Wenn Sie an die letzte Zeit bei Ihnen, in Ihrem eigenen Wohnumfeld denken, wie stark fühlen Sie sich persönlich von folgenden Lärmquellen gestört und belästigt?

Ich fühle mich in der letzten Zeit durch ...	äußerst gestört und belästigt	stark gestört und belästigt	mittelmäßig gestört und belästigt	etwas gestört und belästigt	überhaupt nicht gestört und belästigt
Straßenverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Flugverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Schienenverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Industrie/Gewerbe	☐	☐	☐	☐	☐
Nachbarn	☐	☐	☐	☐	☐
Baustellen	☐	☐	☐	☐	☐
Sport- und Freizeitanlagen	☐	☐	☐	☐	☐

2. Wenn Sie einmal an die letzte Zeit bei Ihnen, in Ihrem eigenen Wohnumfeld denken, wie stark haben Sie sich durch den Lärm aller Geräuschquellen insgesamt gestört und belästigt gefühlt?

Ich fühle mich in der letzten Zeit durch den Lärm aller Geräuschquellen zusammen ...	äußerst gestört und belästigt	stark gestört und belästigt	mittelmäßig gestört und belästigt	etwas gestört und belästigt	überhaupt nicht gestört und belästigt
	☐	☐	☐	☐	☐

3. Welche konkreten Lärmquellen haben Sie dabei als besonders störend empfunden? (bitte max. drei nennen, bitte möglichst konkret benennen)

.....

.....

4. Welches Gebiet in Ihrem Stadtteil empfinden Sie als besonders stark verlärm?

.....

.....

5. Welcher ruhige Bereich in Ihrem Stadtteil sollte Ihrer Meinung nach unbedingt vor zusätzlichem Lärm geschützt werden ? (bitte max. zwei Bereiche/Gebiete nennen)

.....

.....

6. Manche Möglichkeiten zur Verringerung von Lärm in Ihrem Wohnumfeld oder Ihrer Wohnung wären mit Nachteilen in anderen Bereichen verbunden. Welche Nachteile würden Sie akzeptieren, wenn damit eine spürbare Lärmentlastung verbunden wäre?

	ja, auf alle Fälle	ja, mit Einschränkungen	ja, aber nur sehr begrenzt	nein, auf keinen Fall
Vergrößerung der Entfernung zum eigenen Autoparkplatz	☐	☐	☐	☐
Umwege für tägliche Fahrten mit dem Auto	☐	☐	☐	☐
Erhöhung der Miete für die Wohnung	☐	☐	☐	☐
Veränderung des Stadtbildes, etwa durch Lärmschutzwände	☐	☐	☐	☐
Verringerung von öffentlichen Ausgaben für andere wichtige Bereiche (z.B. Jugendhilfe, Bildung, Kultur, u.a.)	☐	☐	☐	☐

7. Würden Sie sich in Ihrer Freizeit für die Verringerung bzw. Vermeidung von Lärm engagieren?

- ☐ Ja, das tue ich auch bereits, indem ich
- ☐ Ja, das würde ich gern tun.
- ☐ Ja, wenn ich konkrete Erfolgsaussichten sehe.
- ☐ Das finde ich wichtig, aber das müssen andere machen.
- ☐ Das bringt so wie so nichts.
- ☐ Das interessiert mich nicht.

oder Ihre eigene Antwort:

Zum Schluss bitten wir Sie noch um ein paar persönliche Angaben.

Sie sind ☐ männlich ☐ weiblich Sie sind 19 geboren. OT ☐

Sie sind ☐ erwerbstätig ☐ arbeitssuchend ☐ Rentner ☐ Schüler oder Student

Vielen Dank für die Mühe. Bitte senden Sie den Fragebogen bis zum **18. Februar** mit dem

Schriftliche Bürgerbefragung zur Lärmsituation im Leipziger Norden

Subjektive Wahrnehmung von Lärm ist Arbeitsgrundlage

Im Rahmen des Projektes „Mach´s leiser“ wurde im Januar 2011 eine schriftliche Bürgerbefragung zur Lärmsituation im Projektgebiet im Leipziger Norden durchgeführt. Damit sollte neben der durch die Stadt Leipzig durchgeführten Lärmkartierung auf rechnerischer Grundlage eine Erfassung auf der Grundlage der subjektiven Wahrnehmung gegenübergestellt werden. Dabei wurde im Gegensatz zur Lärmkartierung alle Lärmarten berücksichtigt, die zu einer Belastung führen können. Die Ergebnisse der Befragung bilden eine Grundlage für die vertiefenden Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern aus dem Projektgebiet.

1 Kennzeichnung der Stichprobe

Das Projektgebiet umfasst die Ortsteile Wahren, Möckern, Gohlis-Nord (teilweise), Gohlis-Mitte, Gohlis-Süd, Zentrum-Nord (teilweise) und Eutritzsch. In diesem Gebiet leben rund 65.000 Einwohner über 18 Jahre. Für die Befragung wurde eine Zufallsstichprobe von 2.000 Adressen aus dem Einwohnermelderegister gezogen. 184 Fragebögen wurden zurückgesendet. Damit ergab sich eine Rücklaufquote von 9,2 %. Der Rücklauf verteilte sich weitgehend gleichmäßig auf alle Teile des Projektgebietes. Die Ausnahme bildet der Ortsteil Eutritzsch mit einem deutlich niedrigeren Rücklauf.

Die Zuordnung zu den Ortsteilen erfolgte anhand der mitgesendeten Rücklaufbögen für die weitere Beteiligung am Projekt. Alle Fragebögen, die ohne Rücklaufbogen zurückgesendet wurden, konnten nicht räumlich zugeordnet werden (55 Bögen). Daher sind die Fallzahlen für die einzelnen Ortsteile relativ niedrig und die Auswertungen auf Ortsteilebene nur hinsichtlich der groben Tendenz nutzbar.

Die Verteilung auf die Altersgruppen gibt einen guten Querschnitt zur Bevölkerung im Programmgebiet wieder. Daher wird auf eine Korrektur der Ergebnisse durch Alterskorrelation verzichtet.

Rücklauf der Fragebögen mit repräsentativer Altersverteilung

Tab. 1: Vergleich der Altersverteilung im Projektgebiet mit der Altersverteilung der Antwortenden

Altersgruppe	Einwohner im Projektgebiet ¹	Anteil in %	erhaltene Fragebögen	Anteil in %
unter 30	13.333	20,5	28	17,0
30 bis unter 50	22.472	34,7	56	33,9
50 bis unter 70	16.715	25,8	49	29,7
Ab 70	12.245	18,9	32	18,9
keine Angabe	-	-	19	-

Tab. 2: Geschlecht und beruflicher Status der Antwortenden

Geschlecht	Antwortende	Status	Antwortende
weiblich	85	erwerbstätig	89
männlich	82	Rentner	55
keine Angabe	17	arbeitssuchend	10
		Schüler / Student	10
		keine Angabe	20

¹ einschließlich der im Projektgebiet nicht berücksichtigten Teile der einbezogenen Ortsteile.

2 Generelle Belastungssituation

Die Frage nach der generellen Lärmbelastung über alle Lärmquellen hinweg ergibt eine sehr große Spannweite der Antworten. 25% der Befragten fühlen sich äußerst stark oder stark belastet, dagegen fühlen sich 21% überhaupt nicht durch Lärm belastet. Lediglich 53% bilden den Mittelbereich (etwas oder mittelmäßig belastet). Dies weist darauf hin, dass das Lärmempfinden je nach Wohnlage, aber auch abhängig von der individuellen Wahrnehmung sehr unterschiedlich ist. Die in der Befragung geäußerten Probleme werden i.d.R. nie mehrheitlich so empfunden, obwohl einzelne Probleme für die jeweils Betroffenen eine sehr hohe Relevanz besitzen können. Dies bedeutet auch, dass sich zur Veränderung konkreter Belastungssituationen kaum natürliche Mehrheiten bilden. Die Unterstützung für den Abbau solcher Probleme bedarf daher immer auch der Entwicklung eines Verständnisses bei der weniger stark oder gar nicht betroffenen Mehrheit.

Empfindung der Belästigung extrem unterschiedlich verteilt

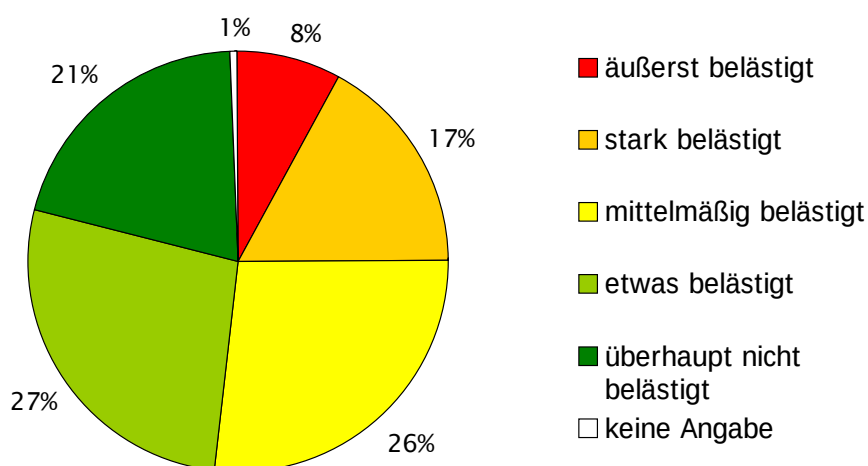


Abb. 1: Belästigung durch den Lärm aller Geräuschquellen

Die Aufgliederung der empfundenen Belastung nach Altersgruppen zeigt, dass insbesondere die unter 30-jährigen eine höhere Lärmtoleranz besitzen. Auch bei den über 70-jährigen ist diese Toleranz etwas überdurchschnittlich. In der Altersgruppe der 50-69-jährigen liegt der Anteil deren, die sich stark oder äußerst stark belastet fühlen mit 33% am höchsten.

Jüngere haben die größte Lärmtoleranz

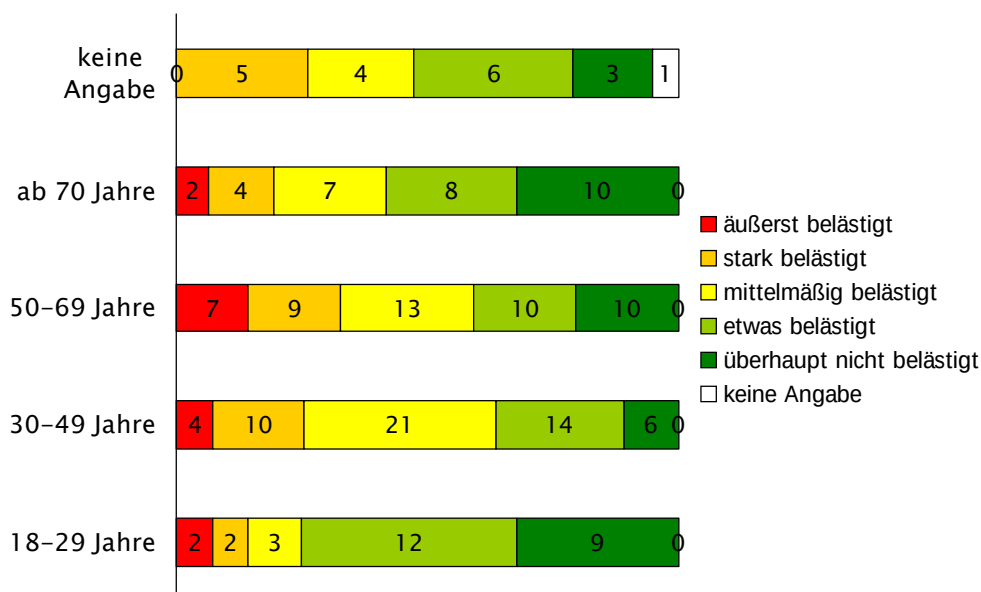


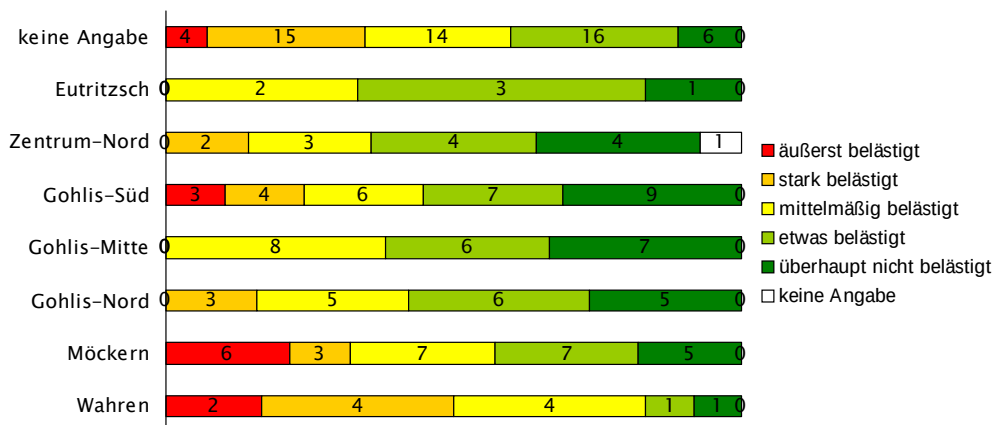
Abb. 2: Verteilung der Belästigung durch den Lärm aller Geräuschquellen nach Altersklassen, Angaben in Fallzahlen

3 Belastungssituation nach Ortsteilen

Ortsteil Wahren ist am stärksten durch Lärm belastet

Die Differenzierung der Belastungssituation auf die Ortsteile muss aufgrund der jeweils geringen Stichprobe mit Zurückhaltung interpretiert werden. Insbesondere für den Ortsteil Eutritzsch sind die Aussagen nicht repräsentativ. Trotzdem sind nachvollziehbare Trends erkennbar. Die höchste Gesamtbelastung tritt im Ortsteil Wahren auf. Hier kumulieren Lärmimmissionen aus dem Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehr stärker als in den anderen Ortsteilen. Die geringste Problemdichte weist der Ortsteil Gohlis-Mitte auf.

Abb. 3: Verteilung der Belästigung durch den Lärm aller Geräuschquellen nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen



4 Belastungssituation nach Lärmarten

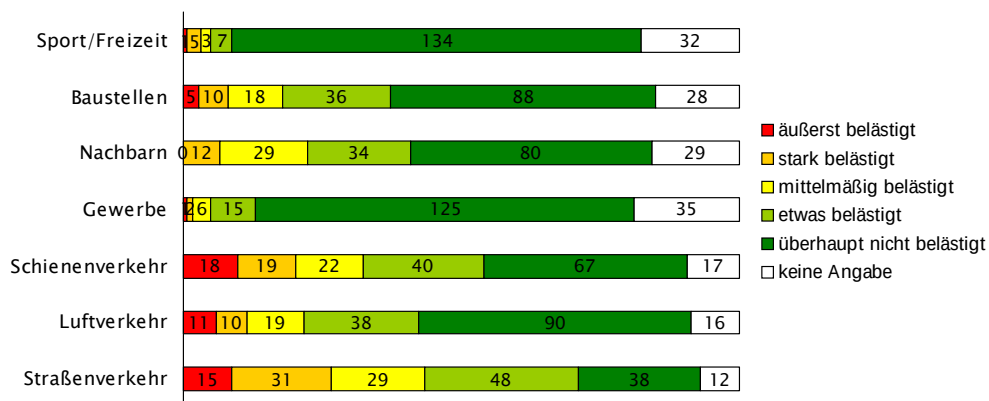
Problem Nr. 1 ist Lärm durch Straßenverkehr

Die größten Probleme verursacht im Projektgebiet der Straßenverkehr. Ein dichtes Hauptstraßennetz durchzieht alle betreffenden Ortsteile. Daneben werden auch eine Reihe von Wohngebietsstraßen von Durchgangsverkehr belastet.

Der Schienenverkehr besitzt ebenfalls hohe Relevanz. Besonders problematisch ist in diesem Zusammenhang der Eisenbahngüterverkehr auf dem das Projektgebiet durchziehenden Güterverkehrsring. Daneben führen vor allem die S-Bahn und die Straßenbahn zu weiteren Belastungen.

Die Belastung durch den Luftverkehr hängt wesentlich von der räumlichen Entfernung zum Flughafen Leipzig-Halle ab. Im Ortsteil Wahren spielt der Lärm durch Flüge, vor allem durch Nachtflüge, aber auch der Bodenschall von Flugzeugen eine wesentliche Rolle. Im benachbarten Möckern ist dieses Problem weniger stark, in den anderen Ortsteilen ist es noch weniger relevant.

Abb. 4: Belästigung durch verschiedene Geräuschquellen, Angaben in Fallzahlen



Nachbarschaftslärm spielt in allen Ortsteilen eine gewisse Rolle, ist jedoch i.d.R. nicht das Hauptproblem. Mehrfach genannt werden Störungen durch feiernde oder grölende Jugendliche in den späten Abendstunden oder beispielsweise bellende Hunde.

Lärm durch Baustellen spielt örtlich begrenzt eine gewisse Rolle. Gewerbelärm sowie Lärm durch Sport- und Freizeitanlagen wird durch die überwiegende Mehrheit gar nicht als Problem wahrgenommen.

Unter den speziellen Lärmquellen werden die Sirenen durch Rettungsfahrzeugen (insbesondere die Nacht- und frühen Morgenstunden betreffend) sieben mal unabhängig voneinander genannt. Daneben gibt es beispielsweise Mehrfachnennungen zu Müllabfuhr, privaten Feuerwerken oder der nahe gelegenen Porsche-Teststrecke. Doch auch bei der offenen Frage nach konkreten Lärmquellen dominiert die allgemeine Nennung des Autoverkehrs deutlich (75 Nennungen).

Gewerbelärm spielt kaum eine Rolle

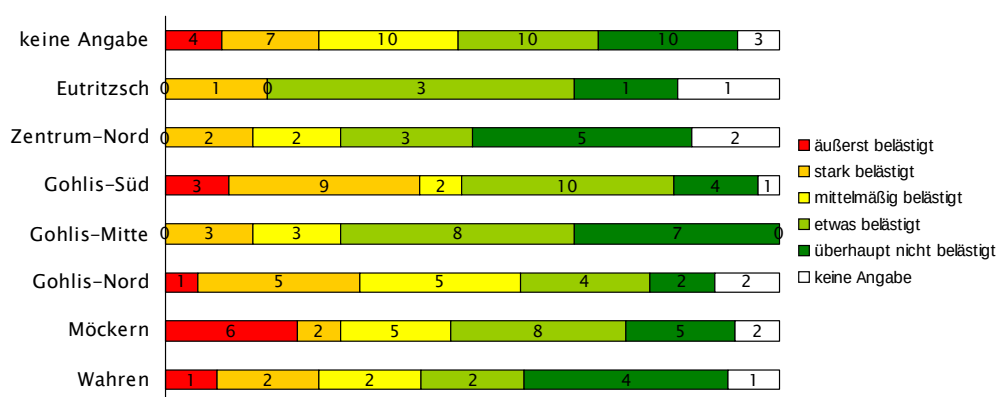


Abb. 5: Belästigung durch **Straßenverkehr** gegliedert nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen

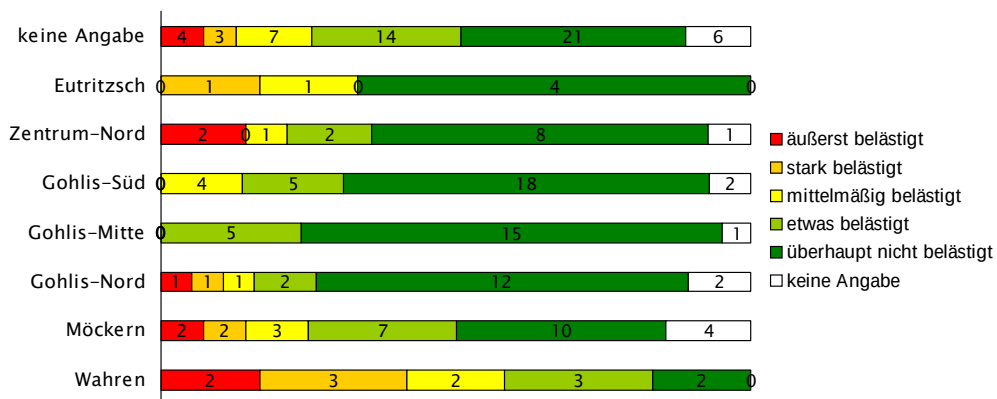


Abb. 6: Belästigung durch **Schienenverkehr** gegliedert nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen

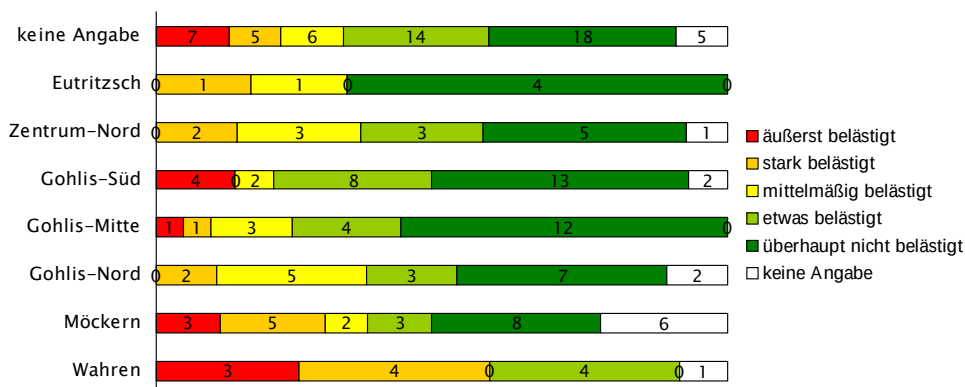


Abb. 7: Belästigung durch **Luftverkehr** gegliedert nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen

Abb. 6: Belästigung durch **Industrie- und Gewerbelärm** gegliedert nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen

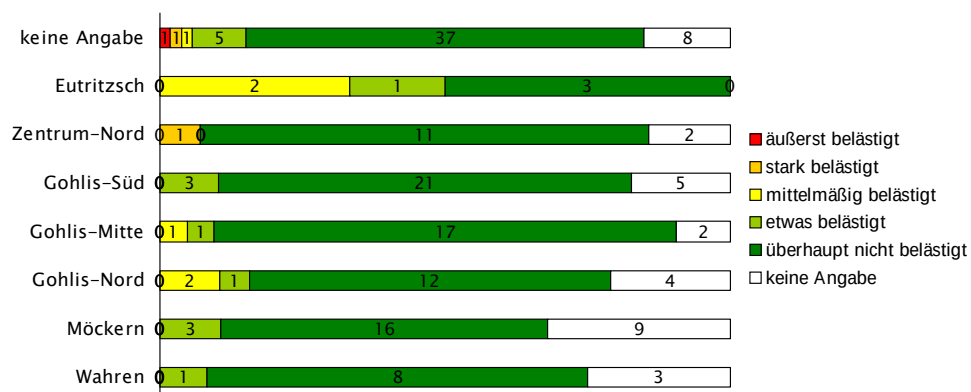


Abb. 7: Belästigung durch **Nachbarschaftslärm** gegliedert nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen

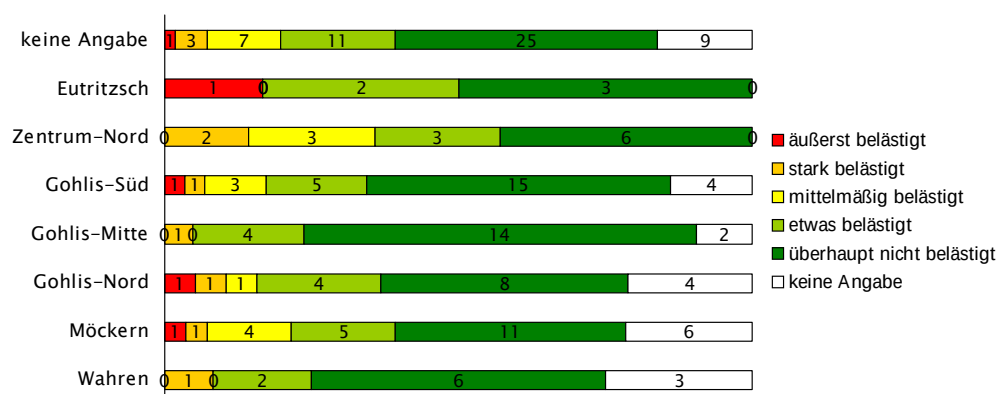


Abb. 8: Belästigung durch **Baustellenlärm** gegliedert nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen

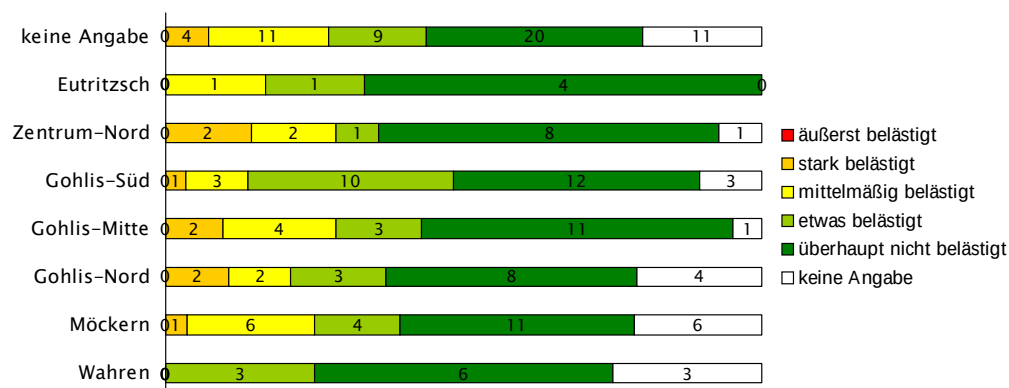
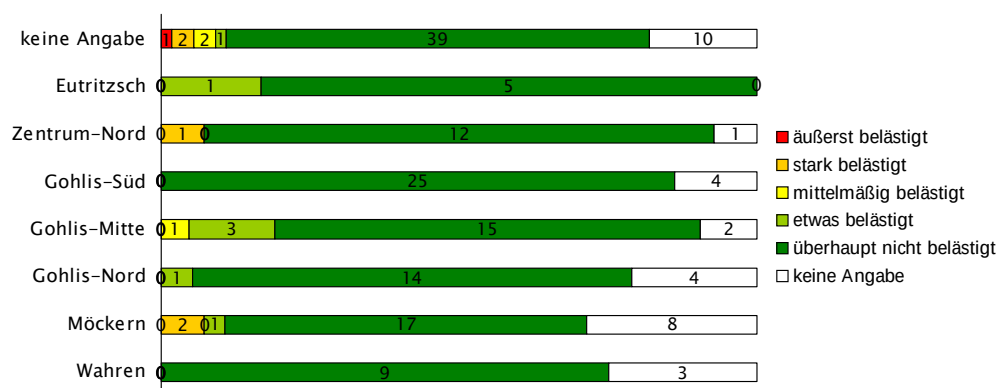


Abb. 9: Belästigung durch **Sport- und Freizeitanlagen** gegliedert nach Ortsteilen, Angaben in Fallzahlen



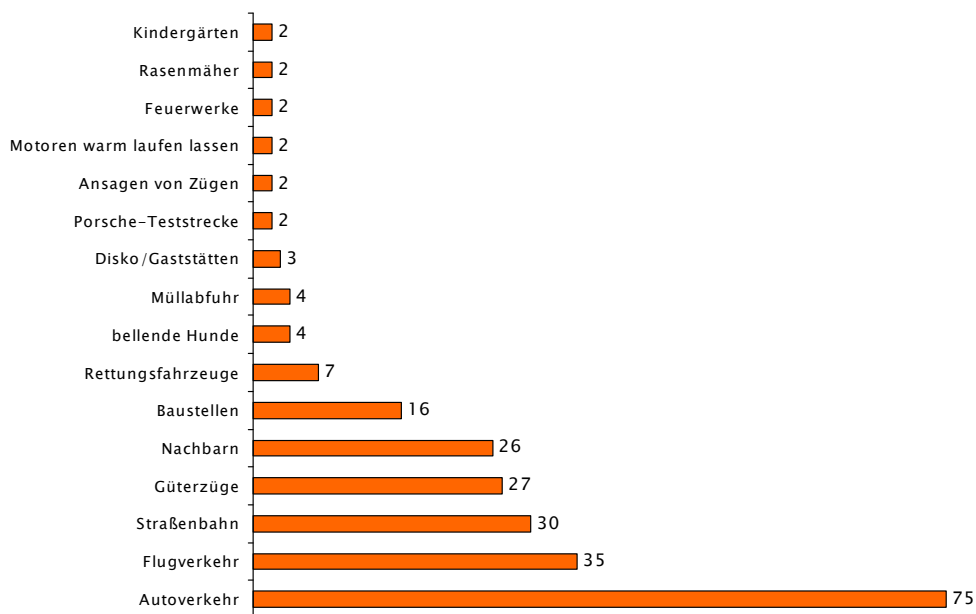


Abb. 10: Nennung besonders störender Lärmquellen (offene Frage)

5 Besonders verlärmte Bereiche

Bei der Frage nach besonders stark verlärmten Bereichen innerhalb des Projektgebietes wurde erwartungsgemäß die Georg-Schumann-Straße mit großem Abstand am häufigsten genannt. Die Straße durchzieht das gesamte Projektgebiet und hat zwei Richtungsfahrbahnen sowie eine Straßenbahntrasse. Teilweise hat sie die Funktion einer Bundesstraße 6 bereits abgegeben, de facto fließt der Verkehr jedoch weitgehend unverändert durch die Straße.

An zweiter Stelle, jedoch mit großem Abstand, folgt die Max-Liebermann-Straße, die künftig die Rolle der Bundesstraße 6 übernehmen soll. Daneben werden die Kreuzungspunkte zwischen Georg-Schumann-Straße und Lützowstraße, Lindenthaler Straße sowie der Knoten am Eutritzscher Zentrum häufiger genannt.

Auch die weiteren genannten Bereiche sind Straßenzüge oder Kreuzungen, die insbesondere durch Kfz-Verkehr verlärmte sind.

Als durch Eisenbahn verlärmter Bereich wird das Viadukt in Wahren dreimal genannt.

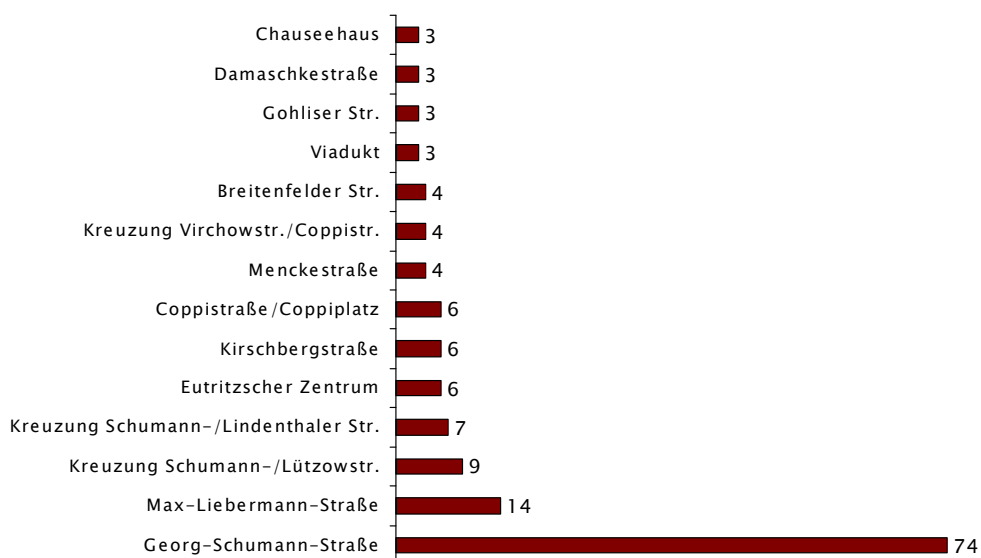


Abb. 11: Nennung besonders stark verlärmter Bereiche (offene Frage)

Georg-Schumann-Straße ist mit Abstand die größte Problemzone

6 Schützenswerte ruhige Bereiche

Arthur-Bretschneider-Park und Rosental sollen besonders vor zusätzlichem Lärm geschützt werden

Neben der Frage nach besonders verlärmten Bereichen wurde auch gefragt, welche derzeit ruhigen Bereiche besonders vor einer zusätzlichen Verlärmung geschützt werden sollten. Dabei wurden in erster Linie Grünflächen, aber daneben auch verschiedene Wohngebiete genannt. Bei den Grünflächen sind vor allem zwei Parkanlagen wichtig: Der Arthur-Bretschneider-Park und das Rosental.

Der Arthur-Bretschneider-Park ist von Wohngebieten umgeben. In der Mitte teilt eine Durchgangsstraße den Park, im Norden befindet sich ein Sozio-kulturelles Zentrum mit einer Freiluftbühne.

Das Rosental ist eine sehr große Parkanlage südlich von Gohlis, die Teil des nördlichen Auwalds ist, der mit dem Rosental bis an die Innenstadt heranreicht.

Weitere Teile des Auwaldes, z.B. das Gebiet um den Auensee folgen mit deutlichem Abstand. Gartenanlagen, verschiedene kleinere Stadtplätze und Friedhöfe wurden nur vereinzelt genannt.

Bei den Wohnbereichen wurden die Gebiete in Gohlis, südlich der Georg-Schumann-Straße besonders häufig genannt.

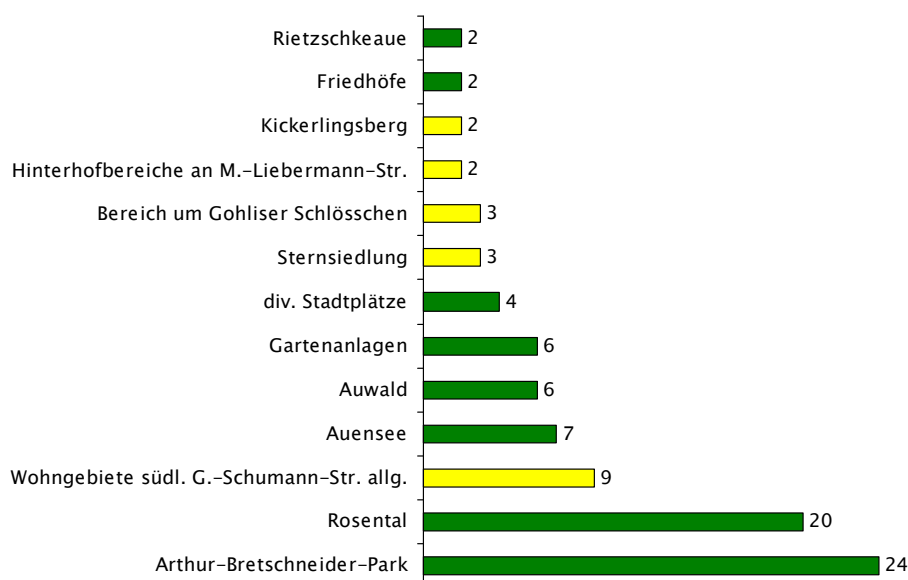


Abb. 12: besonders zu schützende ruhige Bereiche (offene Frage)

7 Kompromissbereitschaft für besseren Lärmschutz

Mehrheit lehnt Lärmschutz ab, wenn dies mit persönlichen Nachteilen verbunden ist

Da die meisten Ursachen der Verlärmung nicht ohne Nebenwirkungen beseitigt werden können, wurde danach gefragt, welche Bereitschaft bestünde, bestimmte beispielhafte Nachteile bei einer Verbesserung der Lärmsituation in Kauf zu nehmen. Dabei zeigt sich generell, dass die Bereitschaft, Nachteile für besseren Lärmschutz in Kauf zu nehmen, sehr gering ausgeprägt ist. Dabei ist zu beachten, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Bevölkerung sich auch nicht oder nur wenig durch Lärm belästigt fühlt. Allerdings ist auch bei denen, die sich stärker belästigt fühlen, die Bereitschaft zu Kompromissen nicht sehr stark ausgeprägt (vgl. Abb. 14).

Umwegfahrten werden am ehesten in Kauf genommen

Am höchsten ist die Akzeptanz für das In-Kauf-Nehmen von Umwegen bei täglichen Fahrten mit dem Auto. Die wird immerhin von 40% der Befragten mit gewissen Einschränkungen akzeptiert. Wenn sich durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die Entfernung zum eigenen Stellplatz vergrößert können mit gewissen Einschränkungen noch 33% der Befragten zustimmen. Beim Bau von Lärmschutzwänden liegt die allgemeine Akzeptanz hier bei 35%.

Eine noch wesentlich geringere Zustimmung ist zu verzeichnen, wenn Lärmschutzmaßnahmen finanzielle Auswirkungen haben. Wenn die Konsequenz etwa in der Erhöhung der Miete für die eigene Wohnung bestünde, könnten dazu nur noch knapp 9% der Befragten mit gewissen Einschränkungen zustimmen, während 62% dies strikt oder weitgehend ablehnen. Ähnlich sieht es aus, wenn die Auswirkungen auf die Allgemeinheit umgelegt werden, indem öffentliche Ausgaben für andere wichtige Bereiche (wie Jugendhilfe, Bildung oder Kultur) dafür gekürzt werden müssten (8% Zustimmung, 62% Ablehnung).

Bei den 30-49-jährigen ist die relative Zustimmung zu den einzelnen Einschränkungen mit Abstand am größten (Ausnahme die Kürzung öffentlicher Leistungen), während in der Gruppe der über 70-jährigen die Zustimmung in allen Punkten am geringsten ist.

Betrachtet man nur diejenigen, die sich allgemein durch Lärm stark oder äußerst stark belästigt fühlen, ergeben sich für die meisten Fragen keine signifikanten Abweichungen, die Zustimmung liegt sogar meist etwas niedriger. Eine Ausnahme bildet der Eingriff in das Stadtbild, etwa beim Bau von Lärmschutzwänden. Hierfür liegt die Zustimmung der stärker von Lärm betroffenen mit 58% deutlich höher als im Durchschnitt. Für die Kürzung öffentlicher Ausgaben in anderen Bereichen, die für die Finanzierung solcher Maßnahmen i.d.R. eine Voraussetzung wäre, liegt die Zustimmung jedoch auch nur bei 13%. Dies unterscheidet sich nicht stark vom Durchschnitt aller Befragten (8% Zustimmung).

Besonders stark durch Lärm Betroffene sind nicht stärker als andere bereit, Nachteile in Kauf zu nehmen

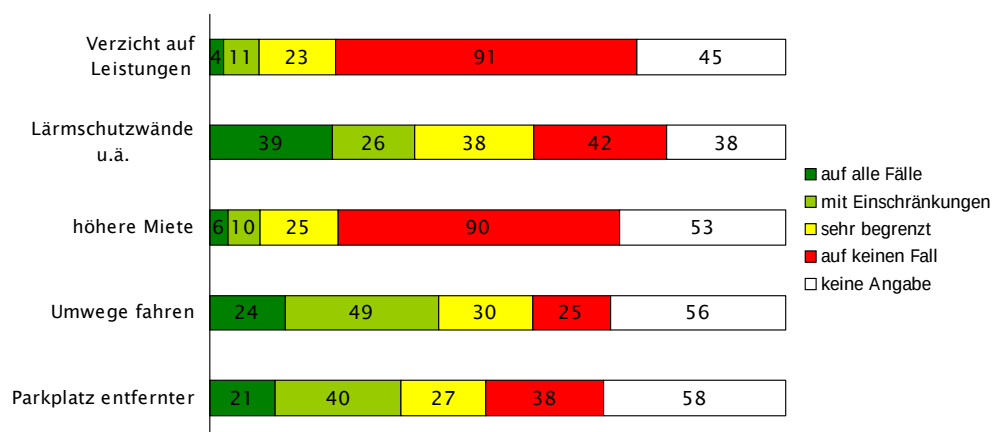


Abb. 13: Zustimmung zum In-Kauf-Nehmen verschiedener möglicher Nachteile durch besseren Lärmschutz, Angaben in Fallzahlen

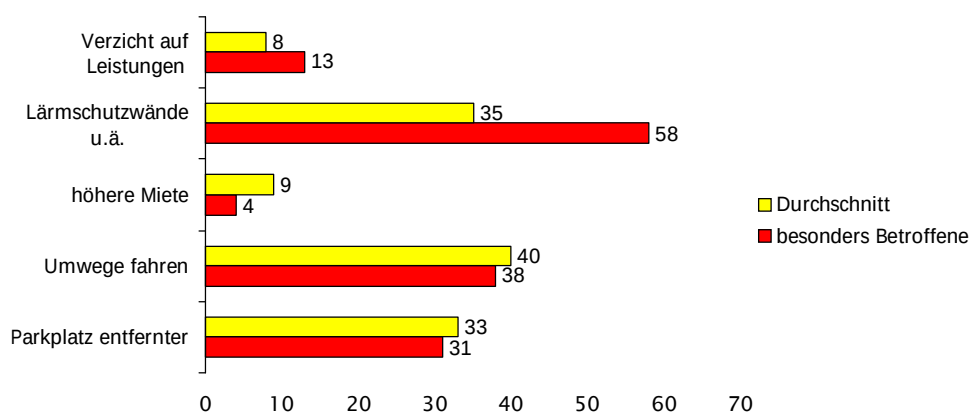


Abb. 14: Zustimmung zum In-Kauf-Nehmen verschiedener möglicher Nachteile durch besseren Lärmschutz differenziert nach besonders Betroffenen und Durchschnitt aller Befragten (Berücksichtigung der Antwortmöglichkeiten „auf alle Fälle“ und „mit Einschränkungen“), Angaben in Prozent

Mit dieser Befragung werden natürlich nicht alle denkbaren Lärmschutzmaßnahmen erfasst (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrbahnverengungen u.a.). Grundsätzlich bleibt jedoch festzuhalten, dass geringe Nachteile wie Umwegfahrten oder Stadtbildveränderungen im Einzelfall bei der Mehrheit auf Akzeptanz stoßen können. Bei Maßnahmen deren Kosten für den Einzelnen spürbar werden, ist dies offenbar nicht der Fall.

Abb. 15: Zustimmung zur Vergrößerung der Entfernung zum eigenen Auto-parkplatz, Angaben in Fallzahlen

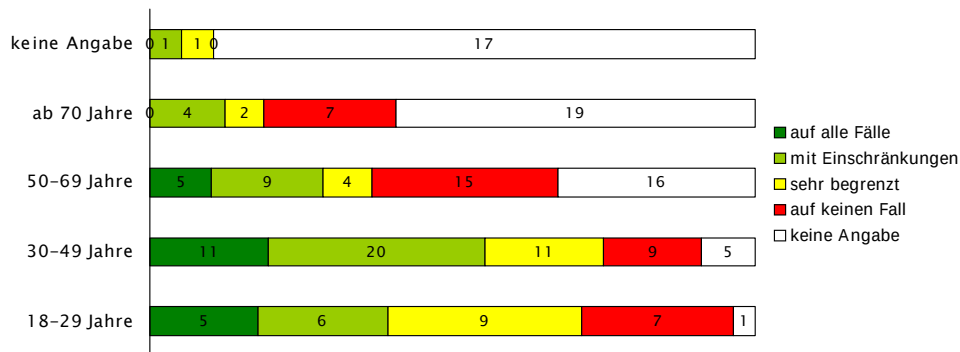


Abb. 16: Zustimmung zu Umwegen für tägliche Fahrten mit dem Auto, Angaben in Fallzahlen

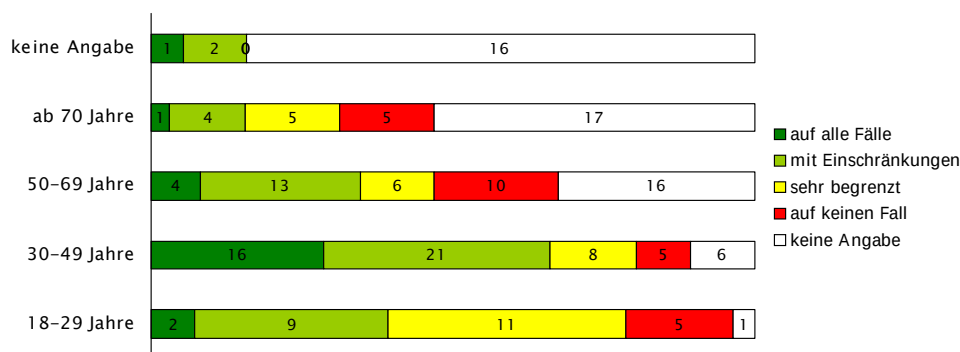


Abb. 17: Zustimmung zur Erhöhung der Miete für die eigene Wohnung, Angaben in Fallzahlen

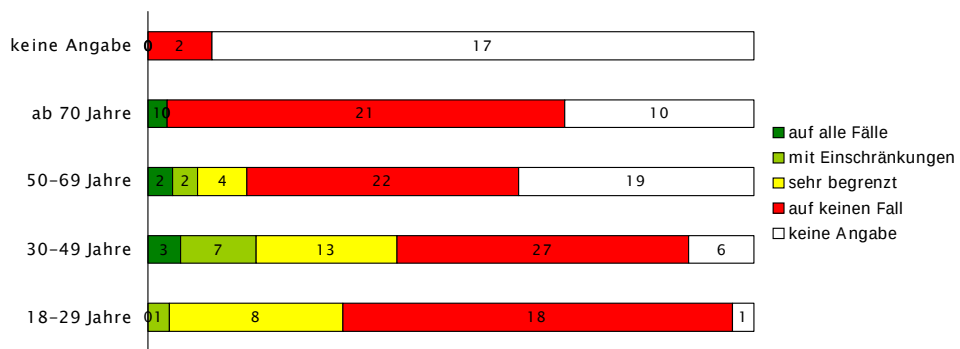


Abb. 18: Zustimmung zur Veränderung des Stadtbildes, z.B. durch Lärmschutzwände, Angaben in Fallzahlen

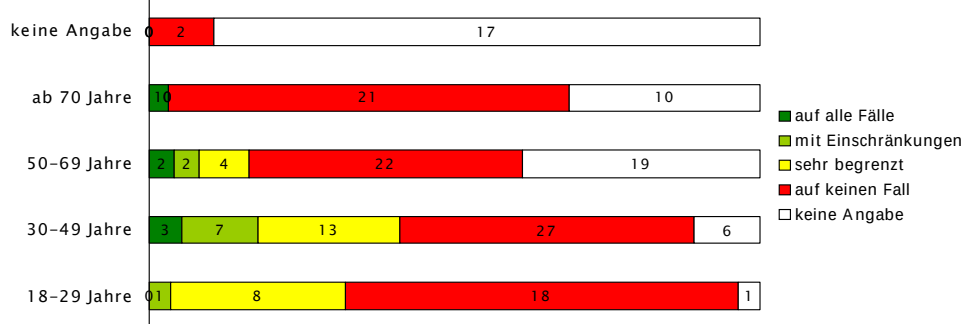
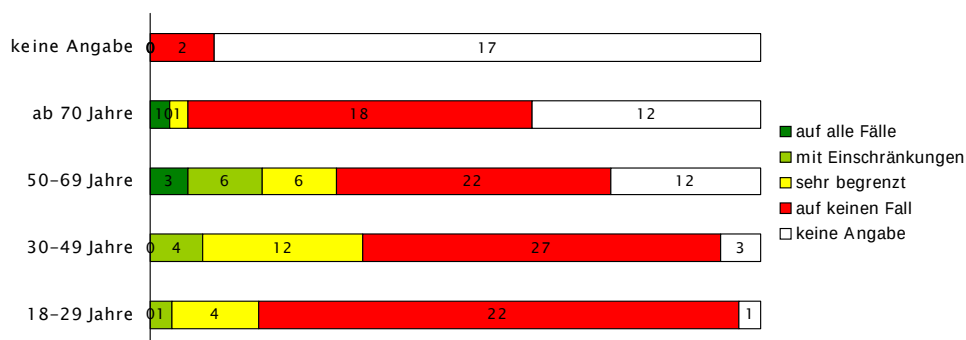


Abb. 19: Zustimmung zur Verringerung öffentlicher Ausgaben für andere wichtige Bereiche (z.B. Jugendhilfe, Bildung, Kultur) zugunsten von besserem Lärmschutz, Angaben in Fallzahlen



8 Bereitschaft zu Engagement

Auch bei der persönlichen Bereitschaft, sich für mehr Lärmschutz zu engagieren, ist in der Altersgruppe der 30-49-jährigen die Zustimmung am größten, während sie bei den über 70-jährigen am geringsten ist. Die Bedingungen für ein Engagement sind jedoch sehr differenziert. Während 5% der Befragten angeben, sich für mehr Lärmschutz engagieren zu wollen, äußern 29%, dass sie das nur tun würden, wenn sie dabei Erfolgschancen sehen. Das Unterscheiden leichter und schwerer lösbarer Probleme ist daher eine sehr wesentliche Voraussetzung für eine weitere engagierte Mitarbeit der Befragten. Erschwerend wirkt jedoch, dass viele Bürgerinnen und Bürger aus anderen Zusammenhängen negative Vorerfahrungen bezüglich der Erfolgschancen von eigenem Engagement haben und diese auch auf neue Situationen übertragen.

Aussicht auf Erfolg ist wichtiger Faktor für eigenes Engagement für mehr Lärmschutz

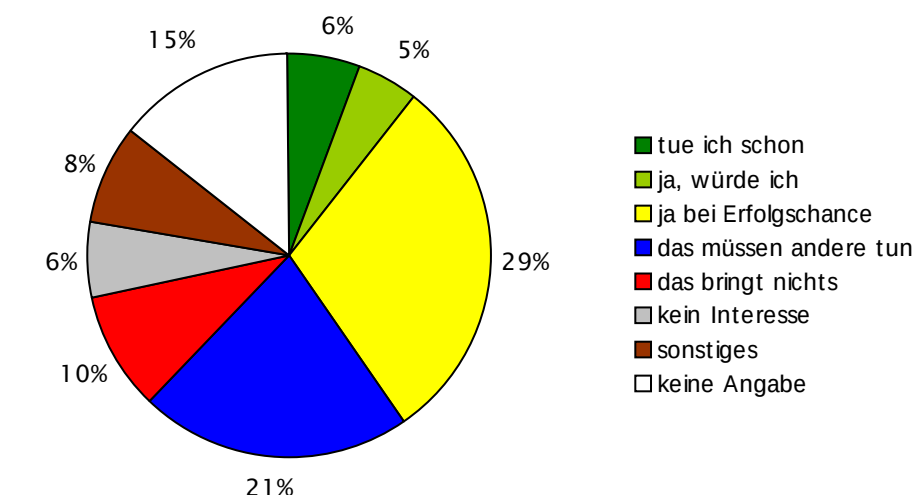


Abb. 20: Bereitschaft zum Engagement für mehr Lärmschutz

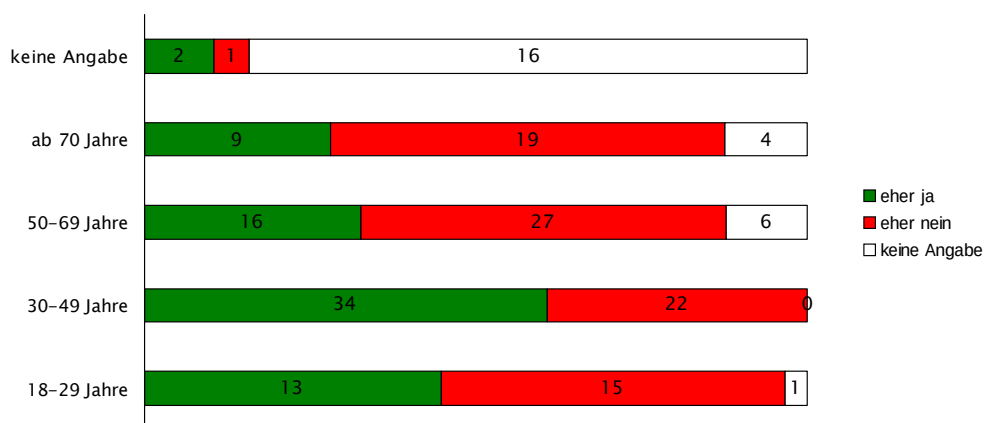


Abb. 21: Bereitschaft zum Engagement für mehr Lärmschutz differenziert nach Altersgruppen, Angaben in Fallzahlen

Diejenigen, die auf diese Frage geantwortet haben, dass sie sich bereits engagieren (6%) hatten bei der Konkretisierung ihres Engagements mit einer Ausnahme angegeben, dass sie dies durch persönliche Lärmvermeidung (z.B. Fahrrad fahren, zu Fuß gehen) tun. Klassisches Engagement für Lärminderung wurde nur durch einen Befragten genannt.

Bei denen, die sich nicht für mehr Lärmschutz engagieren möchten, sind die Gründe breit gefächert. Am häufigsten wird genannt, dass hierfür andere zuständig seien (21%).

Generell ist festzustellen, dass die Engagementbereitschaft bei der Mehrheit der Bevölkerung eher gering ausgeprägt ist. Daneben gibt es aber eine relevante Gruppe der Bevölkerung, die bei entsprechender Konfiguration der Randbedingungen (insbesondere Berücksichtigung der Erfolgsaussichten) für die aktive Mitwirkung gewonnen werden kann.



Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig

DIESES PROJEKT WURDE GEFÖRDERT VON:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Umwelt
Bundes
Amt 
Für Mensch und Umwelt

Anhang 3.1



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.

CivixK

Werkstatt für Zivilgesellschaft

StadtLabor
Stadt-/ Regional-/ Verkehrsplanung

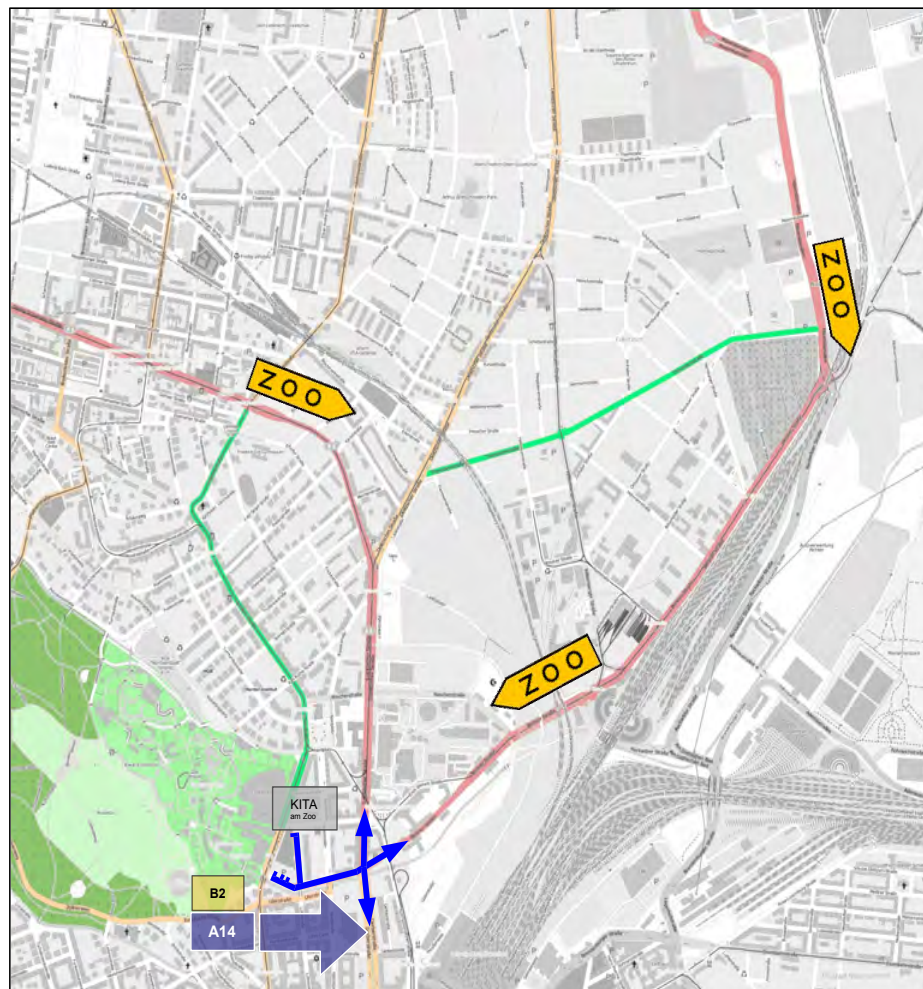
Maßnahmenkatalog



- | | | | |
|----|--|----|--|
| 01 | Wegweisung zum Zoo - Verkehrsbündelung - | 13 | Tempo-30-Zone: Viertelsweg |
| 02 | Verkehrsführung in die Pfaffendorfer Straße | 14 | Tempo-30-Zone Stahmelner Straße |
| 03 | Anwohnerfreundliche Umgestaltung der Parthenstraße | 15 | Verkehrsführung über Linkelstraße zur Entlastung der Wohnviertel |
| 04 | Verkehrslenkung über B6 neu, Entlastung der Georg-Schumann-Straße | 16 | Tempo-30-Zone: für Kirschbergstraße, Möckernsche Straße und Berggartenstraße |
| 05 | Lärmdreieck Sternsiedlung | 17 | Querungshilfen für Kirschbergstraße, Möckernsche Straße und Berggartenstraße |
| 06 | Begleitmaßnahmen Max-Liebermann-Straße | 18 | Zusätzliche Querungshilfe auf der Wittenberger Straße |
| 07 | Lärmbelästigung durch Geschwindigkeitsüberschreitungen | 19 | Schwerlastverkehr in der Dessauer Straße |
| 08 | Sanierung Landsberger Straße | 20 | Ansagen in Straßenbahnen |
| 09 | "Georg-Schumann-Allee" | 21 | Kurvenquietschen der Straßenbahnen am Coppiplatz |
| 10 | Haltestellenoptimierung Kaufland und Christoph-Probst-Straße | 22 | Rasengleise für die Virchowstraße |
| 11 | Tempo-30-Zone: Annaberger Straße, Hans-Beimler-Straße, Yorckstraße und Huygensstraße | 23 | Schienenlärm der S-Bahn am Bahnhof Gohlis |
| 12 | Tempo-30-Zone: Hans-Oster-Straße | 24 | Schienenlärm Güterring Nord & Viadukt |
| | | 25 | Fluglärm: Bonusliste - Südabkurvung - Nachtlärm |
| | | 26 | Arthur-Bretschneider-Park: Gottschallstraße als Spielfläche |
| | | 27 | Radweg am S-Bahn-Bogen |

Maßnahme 1

Wegweisung zum Zoo - Verkehrsbündelung -



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

■ Zu entlastende Straßen ■ Verkehrsleitung Zoo über Berliner Straße und Eutritzscher Straße



Theresienstraße



Gondwanaland Eröffnung am 1. Juli 2011

Problemstellung: Die Anwohner aus Eutritzsch und Gohlis-Süd befürchten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit der Eröffnung des Gondwanalandes. Die Verkehrslenkung soll frühzeitig über die B2 und Berliner Straße sowie B6 und Eutritzscher Straße einsetzen. Der Abreiseverkehr sollte nicht über den Nordplatz geleitet werden. Der Gohliser Süden und die Nordvorstadt dürfen nicht zusätzlich mit Verkehr belastet werden.

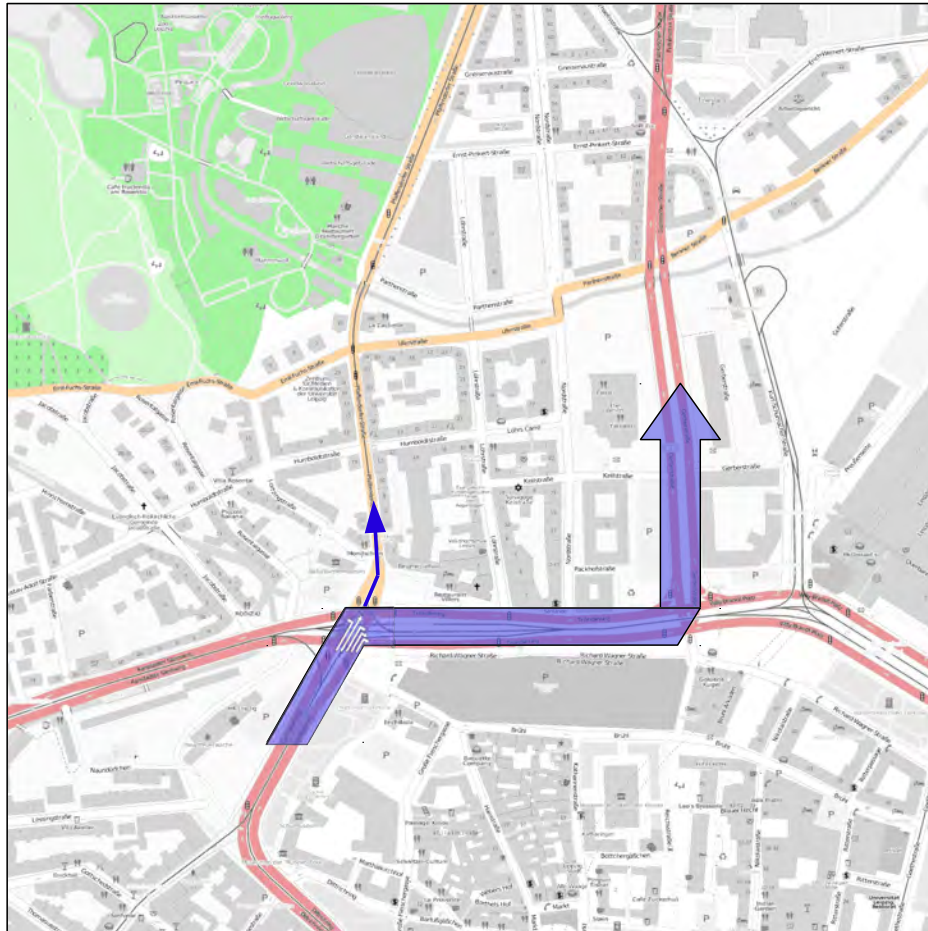
Umsetzungsschritte: Das VTA hat die Hinweise aufgenommen. Die Beschilderung zum Zoo erfolgte entsprechend der erarbeiteten Vorschläge.

Aktueller Stand und Ausblick:

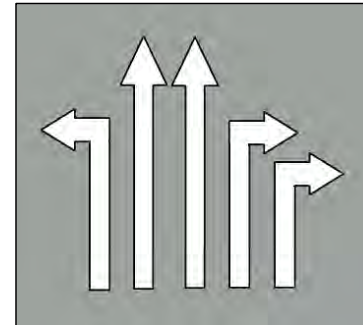
Die Maßnahme ist umgesetzt.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

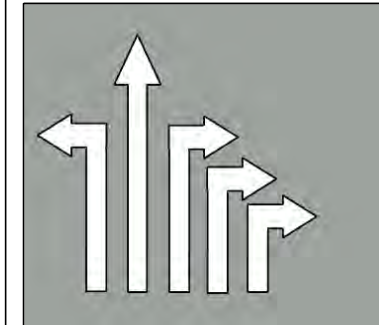
Maßnahme 2 Verkehrsführung in die Pfaffendorfer Straße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Ist-Zustand



Soll-Zustand

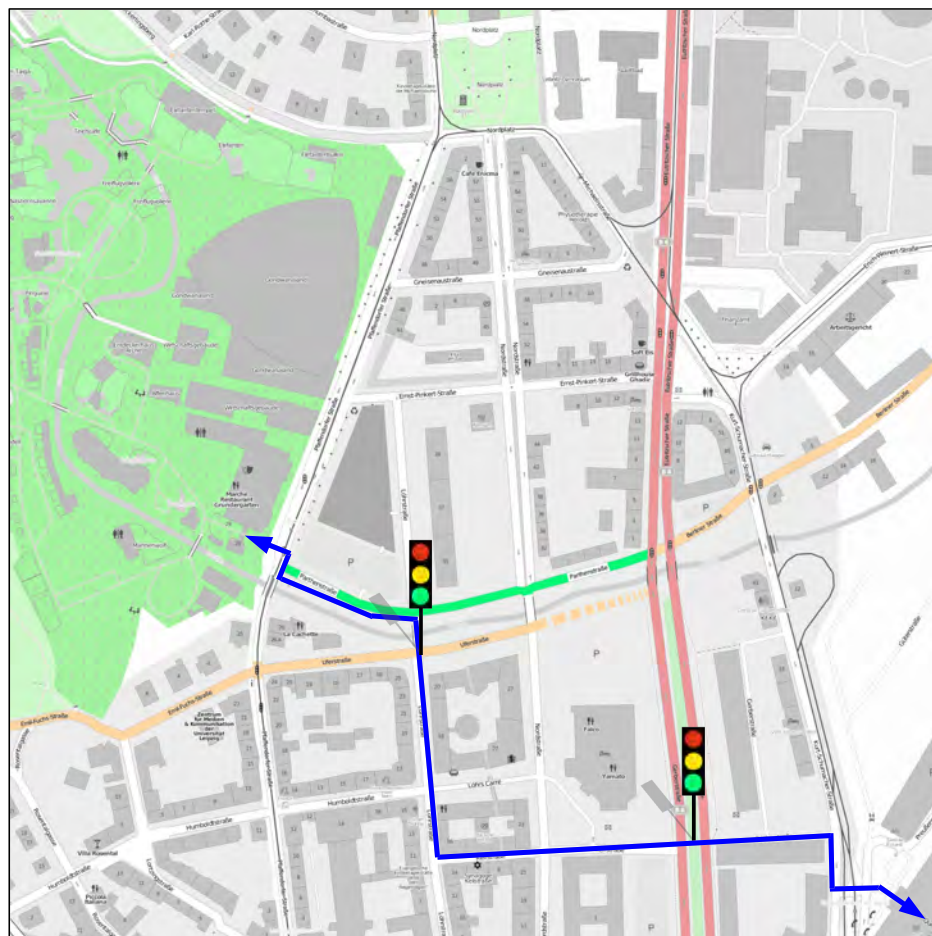
Problemstellung: Aus Sicht der Bürger stellt sich die Verkehrsführung vom Goerdelerring in die Pfaffendorfer Straße als problematisch dar. Es würde hierdurch unnötig viel Verkehr in das Wohngebiet gelenkt

Umsetzungsschritte: Es wurde vorgeschlagen, die Verkehrsführung über die Gerberstraße zum Zoo zu unterstützen. Dafür müsste eine der beiden Geradeaus-Spuren den Rechtsabbiege-Spuren in den Tröndlinring zugeschlagen werden. Dies würde zudem das gefährliche Einfädeln in der Pfaffendorfer Straße beenden. Eine Reduzierung der Geradeaus-Spuren vom Innenstadtring in die Pfaffendorfer Straße erfordert jedoch die Umprogrammierung der Ampel (voraussichtliche Kosten dafür ca. 70.000 €). Dies macht eine kurzfristige Umsetzung eher unwahrscheinlich.

Aktueller Stand und Ausblick: Aufgrund der anfallenden Kosten ist eine kurzfristige Umsetzung eher unwahrscheinlich.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 3 Anwohnerfreundliche Umgestaltung der Parthenstraße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

-  Fußwegverbindung zwischen Zoo und Bahnhof
-  Nordtangente mit Ausbautrasse Uferstraße
-  Anwohnerfreundliche Umgestaltung (Uferpromenade und Erlebnispfad)



Ist-Zustand der Partheufer



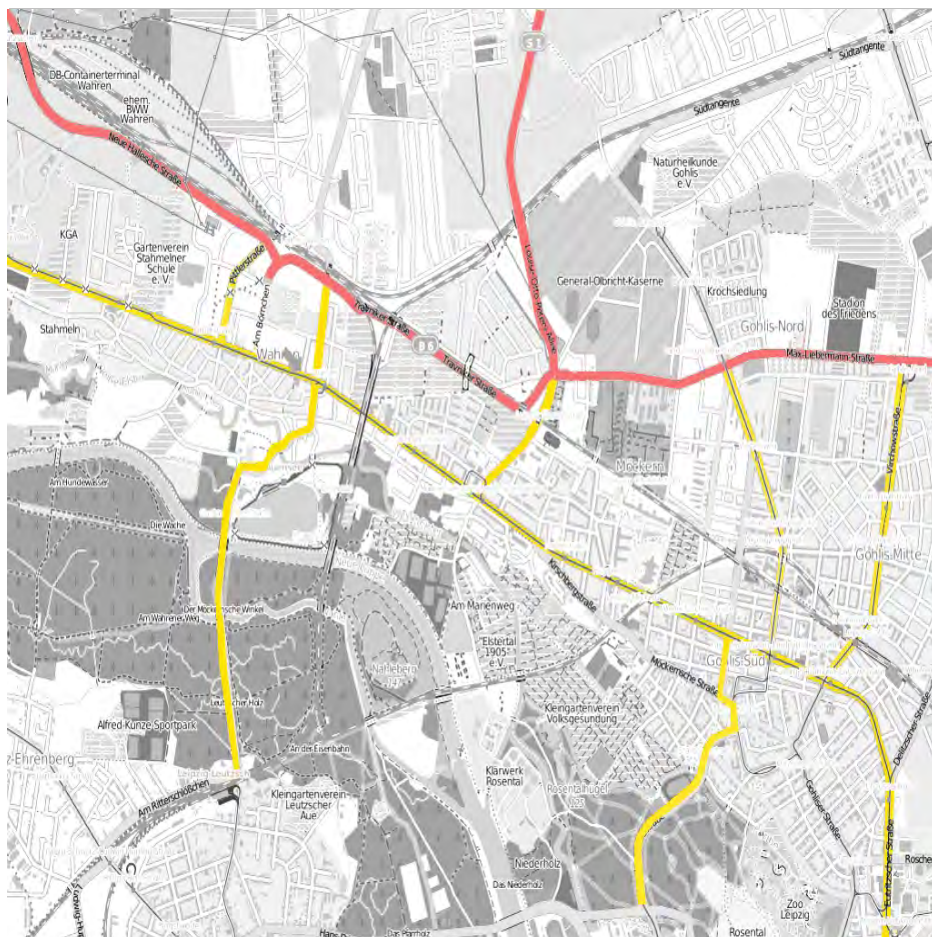
Skizze von Heinz-Jürgen Böhme
Förderverein Neue Ufer e.V.

Problemstellung: Die Parthenstraße dient derzeit als Autobahnzubringer. Eine höhere Verkehrsbelastung ist durch den Besucherverkehr des Zoos zu erwarten.

Umsetzungsschritte: Die Parthenstraße ist derzeit noch Teil der Nordtangente. Daher erscheint die Diskussion um Rückbaumaßnahmen im Moment nicht zweckdienlich.

Aktueller Stand und Ausblick: Im Zuge der Verlegung der Nordtangente auf die Uferstraße wird eine anwohnerfreundliche Umgestaltung der Parthenstraße angestrebt.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Bündelung von Durchgangsverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen



Entlastung G.-Schumann-Str.



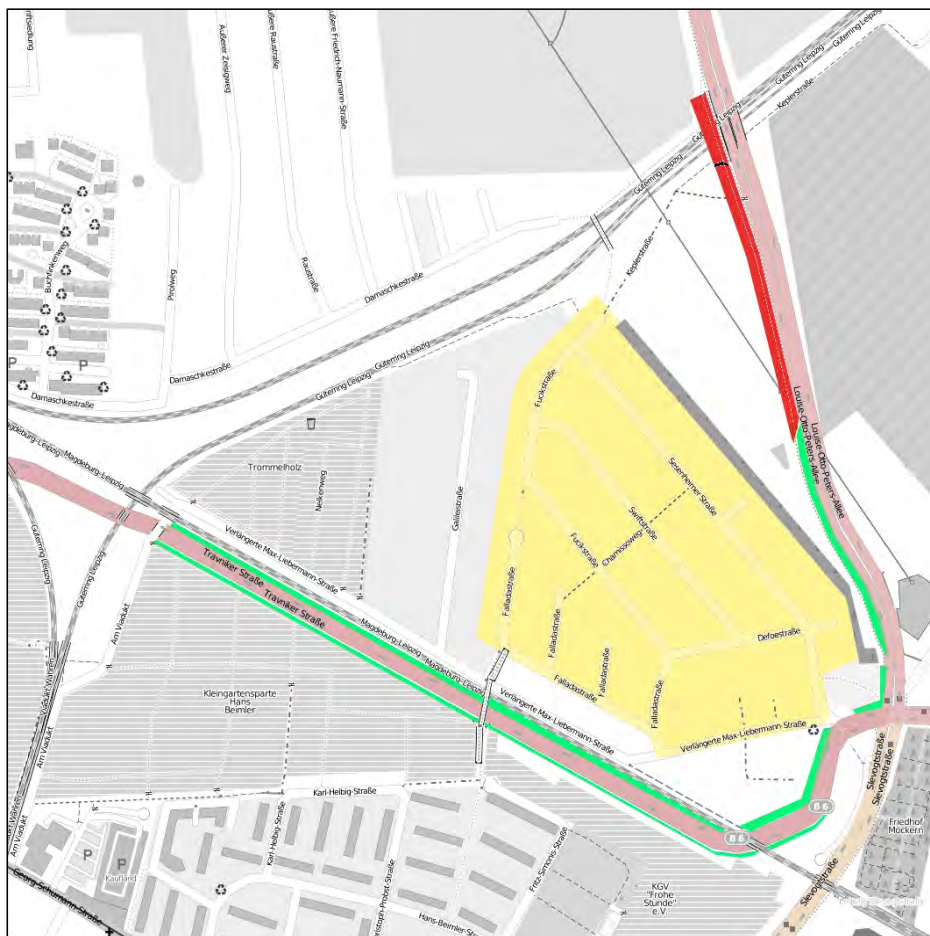
Bündelung auf B6 neu

Problemstellung: Die Bürger nennen Lärm durch hohe Verkehrsbelastung als hauptsächliches Problem der Georg-Schumann-Straße. Dabei äußern sie Kritik, dass die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die neue B6 nicht konsequent zur Verkehrsreduzierung auf der Georg-Schumann-Straße und den angrenzenden Nebenstraßen genutzt wird.

Umsetzungsschritte: Das Projekt-Team von "Mach's leiser" hat hierzu eine separate Informationsveranstaltung vorgeschlagen. Die Straßenverkehrsbehörde hat zugesagt, das Beschilderungskonzept vorzustellen und mit den Teilnehmern des Bürgergutachtens zu diskutieren.

Aktueller Stand und Ausblick: Die Straßenverkehrsbehörde ist davon abgerückt, eine zusätzliche Veranstaltung zu diesem Thema durchzuführen, nimmt jedoch schriftliche Hinweise zur Beschilderung gerne entgegen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoelowe.de, www.machs-leiser.de



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Fehlender Lärmschutz



Vorhandener Lärmschutz



Lärmschutzwand an der S1



Abschnitt ohne Lärmschutz

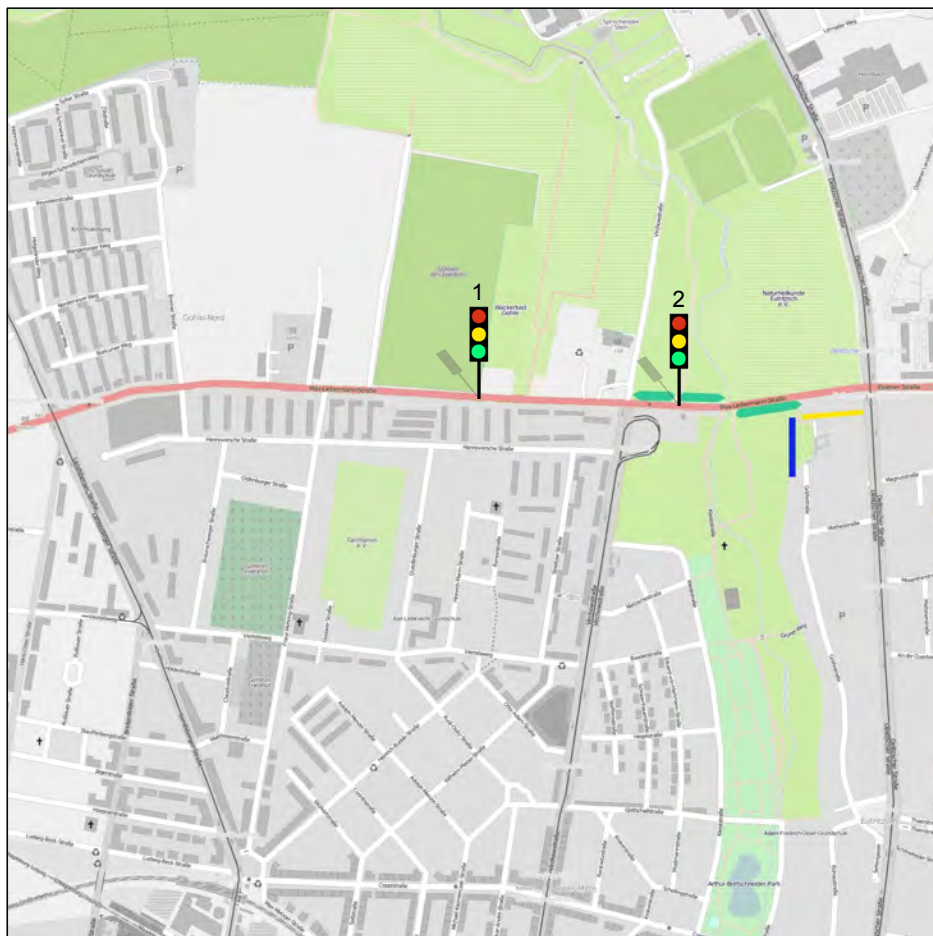
Problemstellung: Die Siedlung wird von drei Seiten durch laute Straßen und Schienenwege eingeschlossen. Aufgrund einer fehlenden Schallschutzwand an der nordöstlichen Seite des Gebietes findet eine starke Verlärmung durch die Staatsstraße 1 statt. An den Wochenenden stört zusätzlich die Porsche Teststrecke.

Umsetzungsschritte: Die Stadt Leipzig ist nicht dafür zuständig. Als Baulastträger ist hier das Landesamt für Straßenbau und Verkehr der richtige Ansprechpartner. Im Rahmen des Projekts wurde ein Gespräch mit der Landesamt angestrebt. Es sollte bei Landtagsabgeordneten um Unterstützung gebeten werden. Die Klage eines Anwohners auf nachträglichen Schallschutz wurde zurückgezogen.

Aktueller Stand und Ausblick: Auch nach den geführten Gesprächen bleibt die Nachrüstung einer Schallschutzwand entlang der Neubausstrecke S1 eher unwahrscheinlich.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 6 Begleitmaßnahmen Max-Liebermann-Straße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

 gewünschte Lärmschutzwälle am LSG „Nördliche Rietzsche“
  vorhandene Lärmschutzwand
  Bürgervorschlag; die Errichtung einer weiteren Lärmschutzwand



vorhandene Lärmschutzwand am Knoten Essener- / Delitzscher Straße



Max-Liebermann-Straße

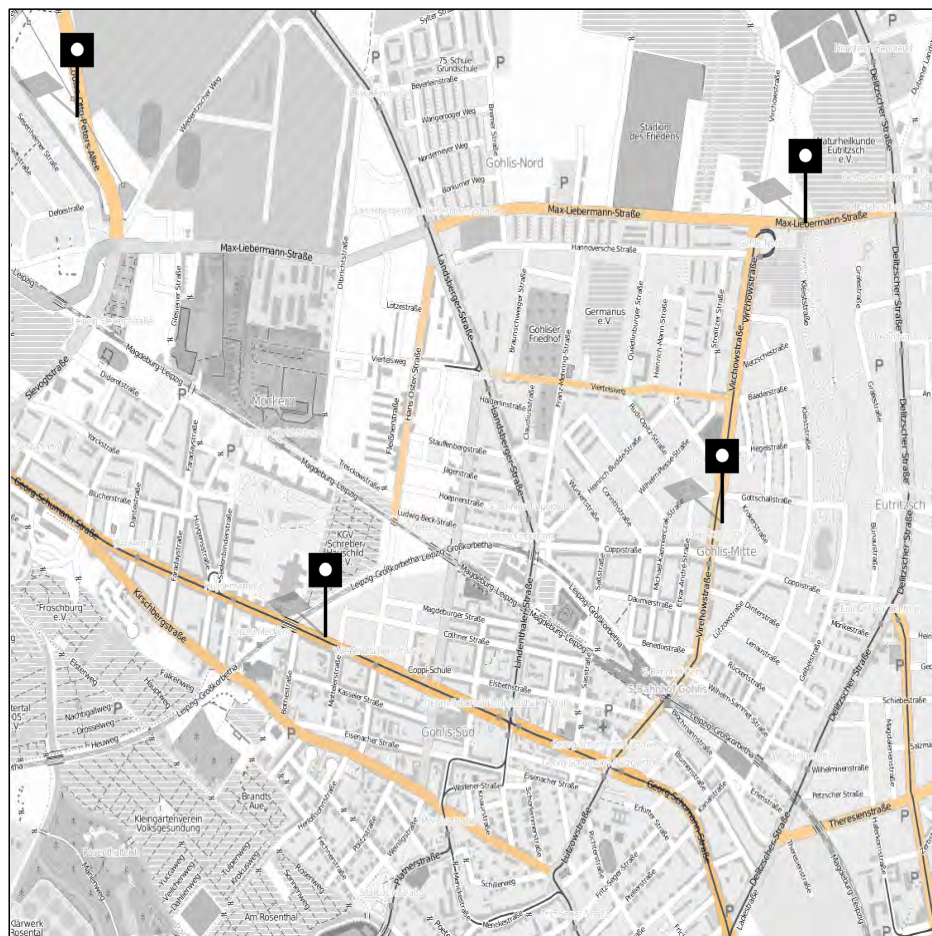
Problemstellung: Die Anwohner beschwerten sich über die massive Lärmbelastung zwischen Virchowstraße und Essener Straße. Auf der Max-Liebermann-Straße komme es häufiger zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Im Zuge des geplanten Ausbaus der Max-Liebermann-Straße auf vier Spuren müssen aus Sicht der Bürger, im Bereich des Stadion des Friedens sowie an der Querungsstelle des Rietzsche-Wanderweges, Fußgänger-Ampeln vorgesehen werden.

Umsetzungsschritte: Das Projekt-Team und der Bürgerverein Eutritzsch weisen in Gesprächen sowie in der Eutritzscher Stadtteilzeitung auf notwendige Querungshilfen am Stadion des Friedens und am Rietzsche-Wanderweg hin.

Aktueller Stand und Ausblick: Im Bereich der Franz-Mehring-Straße wurde 2012 eine Lichtsignalanlage (LSA) errichtet. Eine neue LSA am Rietzsche-Wanderweg wird derzeit nicht geprüft. Das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Max-Liebermann-Straße war bereits vor Projektbeginn abgeschlossen. Auch nach dem Umbau werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

Mach's leiser
 Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
 Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
 Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 7 Lärmbelästigung durch Geschwindigkeitsüberschreitungen



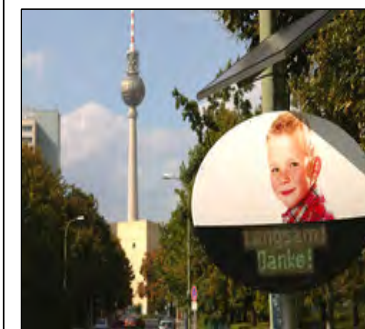
Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Genannte Straßen mit
Geschwindigkeitsüberschreitungen



Louise-Otto-Peters-Allee (S1)



Dialog Display in Berlin

Problemstellung: Durch häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt es an vielen Punkten des Projektgebietes zu Lärmbelästigungen.

Umsetzungsschritte: In den Workshops wurden verschiedene Instrumente zur Geschwindigkeitskontrolle hinsichtlich ihrer lärmreduzierenden Wirkung diskutiert. Das Projekt-Team hat die Vorschläge aus dem Bürgergutachten mit einem Schreiben an die Abteilung Verkehrsüberwachung des Ordnungsamts der Stadt Leipzig übermittelt.

Aktueller Stand und Ausblick: Es ist laut Straßenverkehrsbehörde nicht möglich Aussagen über die zukünftige Kontrollfrequenz bzw. die Priorisierung einzelner Straßenabschnitte zu treffen, da dies abhängig von personellen und materiellen Ressourcen sei. Die Einsatzhäufigkeit mobiler Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen richte sich nach der Lage des Einzelfalls. Dazu gehören die Unfallhäufigkeit, die Nähe von öffentlichen Einrichtungen, eine auffällig hohe Verstöße-Rate und sonstige Gefahrenpotentiale. Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen werden in Leipzig nicht vorgenommen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 8 Sanierung Landsberger Straße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Sanierungsbedürftiger Abschnitt



Landsberger Straße



Unsanierter Abschnitt Landsberger Straße



Sanierter Abschnitt am Coppiplatz

Problemstellung: Die Landsberger Straße sei ein wichtiger Zubringer zur B6 neu. Das unsanierte Teilstück trage dem nicht Rechnung und verursacht zusätzlichen Lärm. Das Abmarkieren von Radfahrstreifen stelle zudem einen wichtigen Lückenschluss im Radwegesystem dar.

Umsetzungsschritte: Mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA) wurde diskutiert, ob das Deckensanierungsprogramm der Stadt Leipzig auf den lärmbelasteten Abschnitt der Landsberger Straße angewendet werden kann.

Aktueller Stand und Ausblick: Das VTA begrüßt den Vorschlag. Eine Deckensanierung sei jedoch aufgrund des Schadensbildes in der Landsberger Straße nicht ausreichend. Die Fahrbahn müsse zusammen mit dem Gleisbett der LVB grundhaft ausgebaut werden. Damit sei aufgrund fehlender Mittel nicht zeitnah zu rechnen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

“Georg-Schumann-Allee“



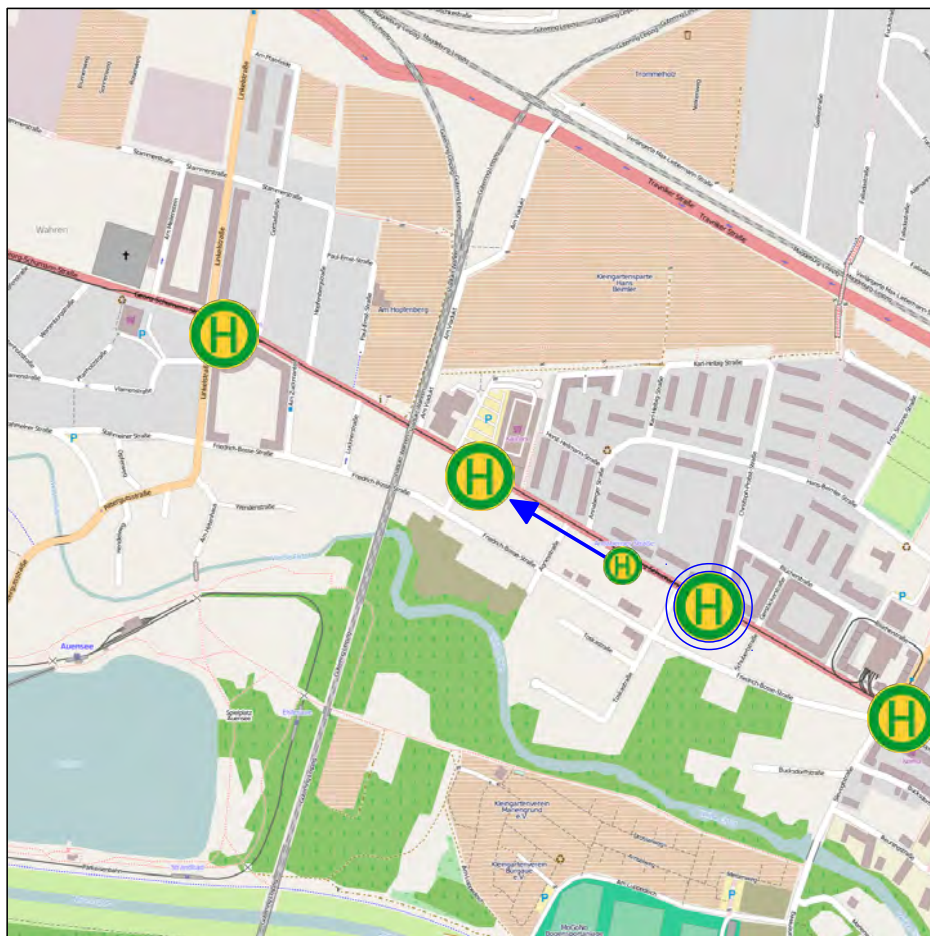
Problemstellung: Verlärmung und Verfall der Georg-Schumann-Str. und ihrer angrenzenden Gebäude. Die Teilnehmer fordern einen grundhaften Umbau mit breiten Fußwegen, Straßenrandparken, Baumreihen und Radfahrstreifen.

Umsetzungsschritte: Der Baubeginn ist erst in 5 bis 10 Jahren zu erwarten. Zum einen seien derzeit keine Eigenmittel der Stadt vorgesehen, zum anderen gebe es seitens der Fördermittelgeber auf Bundes- und Landesebene Vorbehalte einen Umbau finanziell zu unterstützen. Deshalb wurde darauf hingewirkt, dass eine Abmarkierung von Radwegen und Parkplätzen bereits 2012 erfolgt. Dafür wurden dem VTA entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt. Es wurde bei Stadträten dafür geworben, Mittel für die Umsetzung der Abmarkierung im Haushaltsplan einzustellen. Im Infozentrum G.-Schumann-Str. wurde eine Arbeitsgruppe zu dem Thema gebildet, die prüfte, inwieweit Fördermittel für die Planungsleistung der kurzfristigen Abmarkierungslösung akquiriert werden können. Durch temporäre Pflanzenkübel und begrünte Brachflächen soll eine „Georg-Schumann-Allee“ geschaffen werden.

Aktueller Stand und Ausblick: Die neue Straßenraumaufteilung wurde 2012 auf einem zwei Kilometer langen Teilabschnitt realisiert. Die Gestaltung wird mit Straßengrün ergänzt. Auch der verbliebene Abschnitt bis zur Pittlerstraße soll 2013 in gleicher Weise umgestaltet werden.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de
www.machs-leiser.de

Maßnahme 10 Haltestellenoptimierung Kaufland und Christoph-Probst-Straße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Verlegung der Haltestelle
Annaberger Straße zum Kaufland



Neue Haltestelle
C.-Probst-Straße



Georg-Schumann-Str. in Richtung Viadukt



gewünschter Haltestellenstandort

Problemstellung: Das im Jahr 2008 eröffnete SB-Warenhaus sowie das umliegende Wohnviertel sind nicht ausreichend an den ÖPNV angeschlossen. Der Einkaufsverkehr findet überwiegend mit dem Kfz statt.

Umsetzungsschritte: Es wurde eine Verlegung der Haltestelle Annaberger Straße und die Schaffung einer Neuen im Bereich Ch.-Probst-Straße vorgeschlagen. Die LVB sollte überzeugt werden, bis zur grundhaften Sanierung der Georg-Schumann-Straße, in 5 bis 10 Jahren eine kurzfristig wirksame Interimslösung zu realisieren.

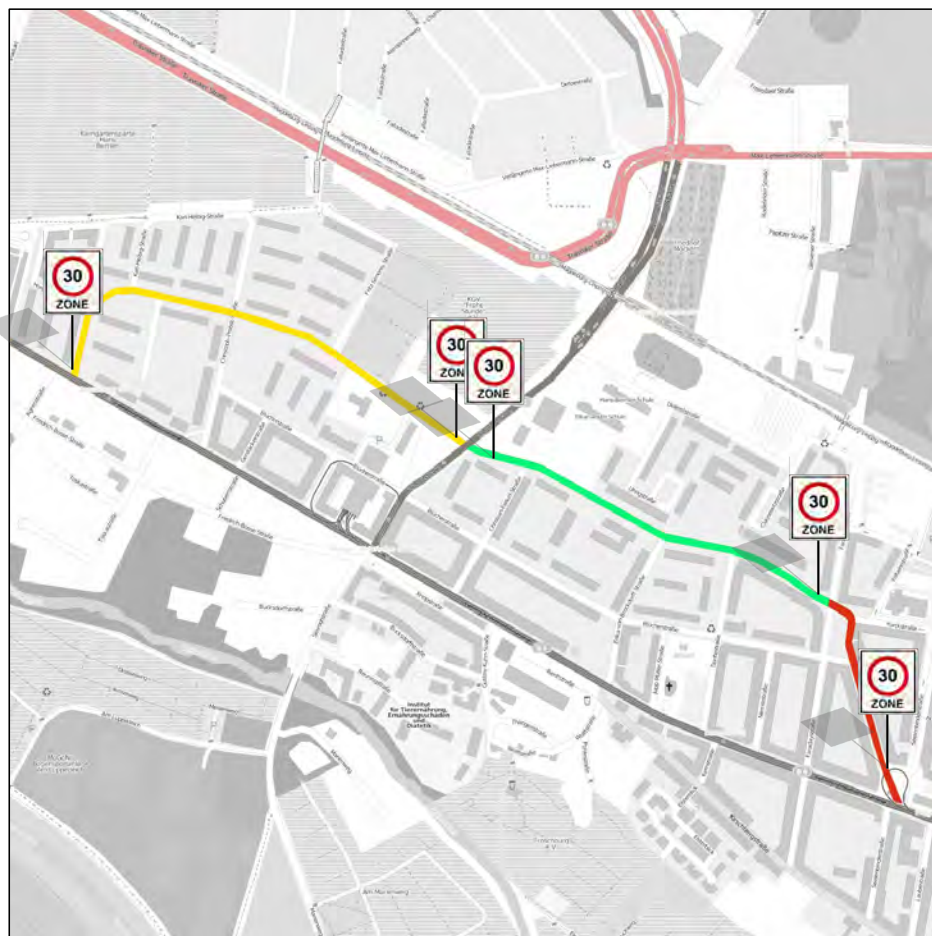
Aktueller Stand und Ausblick: Die LVB haben in Abstimmung mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt geprüft, inwieweit dies verkehrs- und sicherheitstechnisch möglich ist. Laut LVB wäre die Haltestellenoptimierung sehr aufwendig. Dies würde eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich machen. Der Vorschlag wird in die Planung aufgenommen. Die Realisierung könne jedoch erst langfristig, im Zuge der grundhaften Sanierung der Georg-Schumann-Straße erfolgen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 11

Tempo-30-Zone

Annaberger Str., Hans-Beimler-Str. Yorckstraße und Huygensstraße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

Ist Zustand:

- Tempo 30
(Annaberger Straße und Hans-Beimler-Straße)
- Tempo-30-Zone
(Yorck Straße)
- Tempo 50
(Huygensstraße)



Yorckstraße



Hans-Beimler-Straße

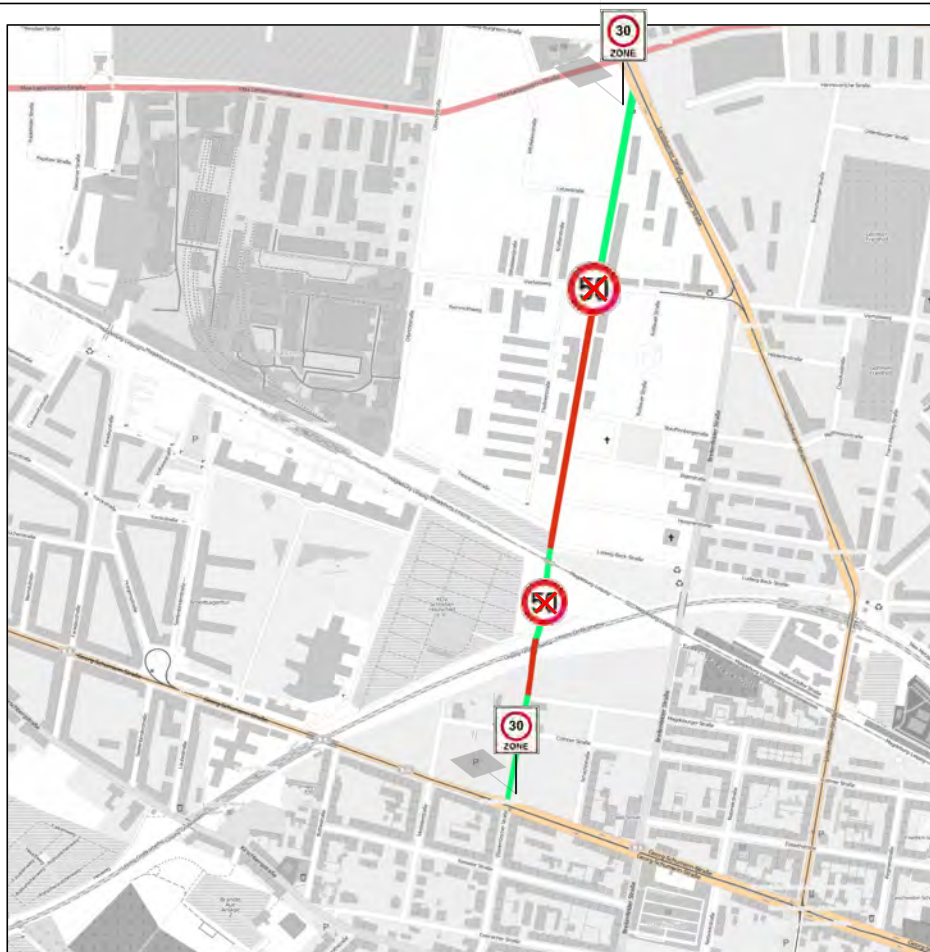
Problemstellung: Die Workshopteilnehmer bemängeln die hohe Lärmbelastung durch Schleichverkehr in der Hans-Beimler-Straße und Yorckstraße. Autofahrer würden gezielt den Knoten Slevogtstraße/ Georg-Schumann-Straße umgehen.

Umsetzungsschritte: Die Anwohner schlagen die Integration der Hans-Beimler-Straße sowie der Huygensstraße in die bestehende Tempo-30-Zone vor. Die Einbeziehung könnte im Rahmen der bevorstehenden Umgestaltung des Huygensplatzes erfolgen.

Aktueller Stand und Ausblick: Die Einbeziehung der Straßen in die angrenzenden Tempo-30-Zonen wird von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 12 Tempo-30-Zone Hans-Oster-Straße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

 Ist-Zustand der Hans-Oster-Straße (Belag: Asphalt/Pflaster)  Bündelung des Durchgangsverkehrs über Hauptverkehrsstraßen



Hans-Oster-Straße



Hans-Oster-Straße

Problemstellung: Die Anwohner bemängeln die hohe Lärmbelastung durch überhöhte Geschwindigkeiten des PKW- und LKW-Verkehrs. Begünstigt würde dieser Schleichverkehr durch die Gestaltung der Einmündung an der Landsberger Straße. Der Schleichverkehr sei wegen des vorhandenen Kopfsteinpflasterbelages besonders problematisch.

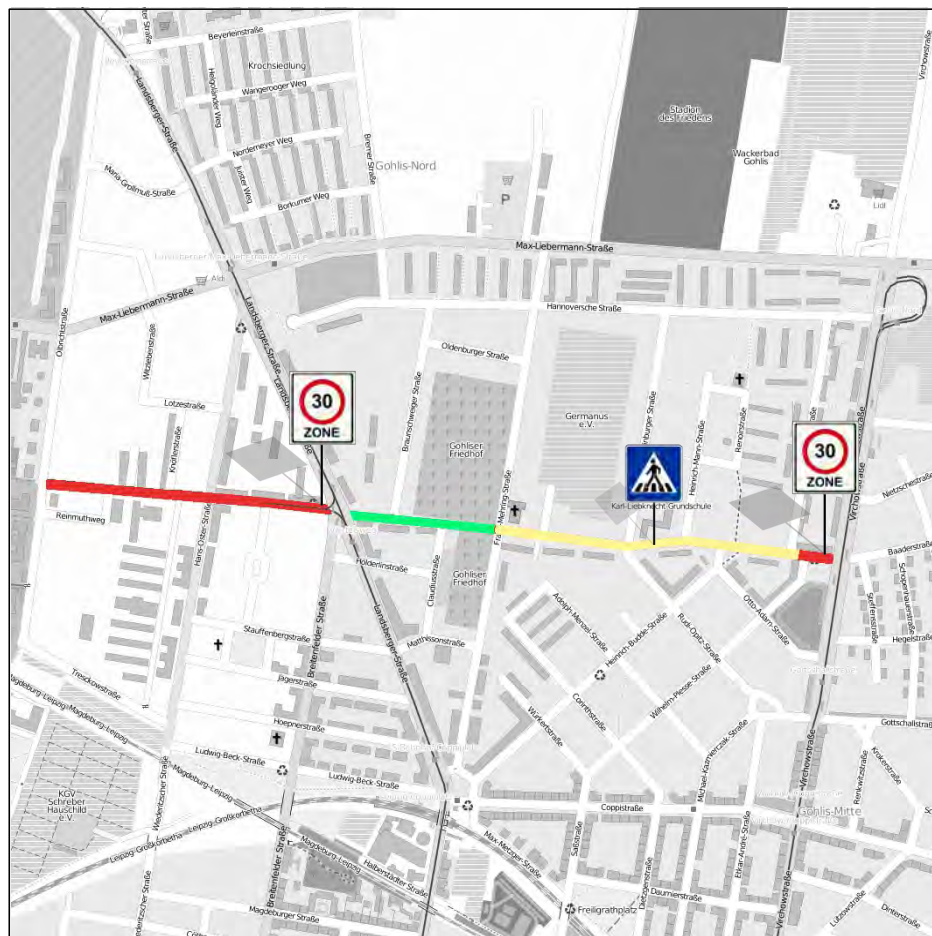
Umsetzungsschritte: Die Workshopteilnehmer regten die Einbeziehung der Hans-Oster-Straße in die bestehende Tempo-30 Zone an. Die Gehwege im Bereich der Einmündung zur Landsberger Straße sollten aufgeweitet werden, um eine Torsituation zu schaffen. Dies könne laut Verkehrs- und Tiefbauamt im Rahmen des Ausbaus der B6neu geschehen. Der Kfz-Verkehr soll auf der Landsberger Straße gebündelt werden.

Aktueller Stand und Ausblick:

Die Maßnahme ist umgesetzt.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 13 Tempo-30-Zone Viertelsweg



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

Ist-Zustand:

■ Pflaster und
Tempo 50

■ Asphalt und
Tempo 50

■ Asphalt und
Tempo 30



Viertelsweg: Tempo 30 und Zebrastreifen



Viertelsweg: Realisierung Tempo-30-Zone

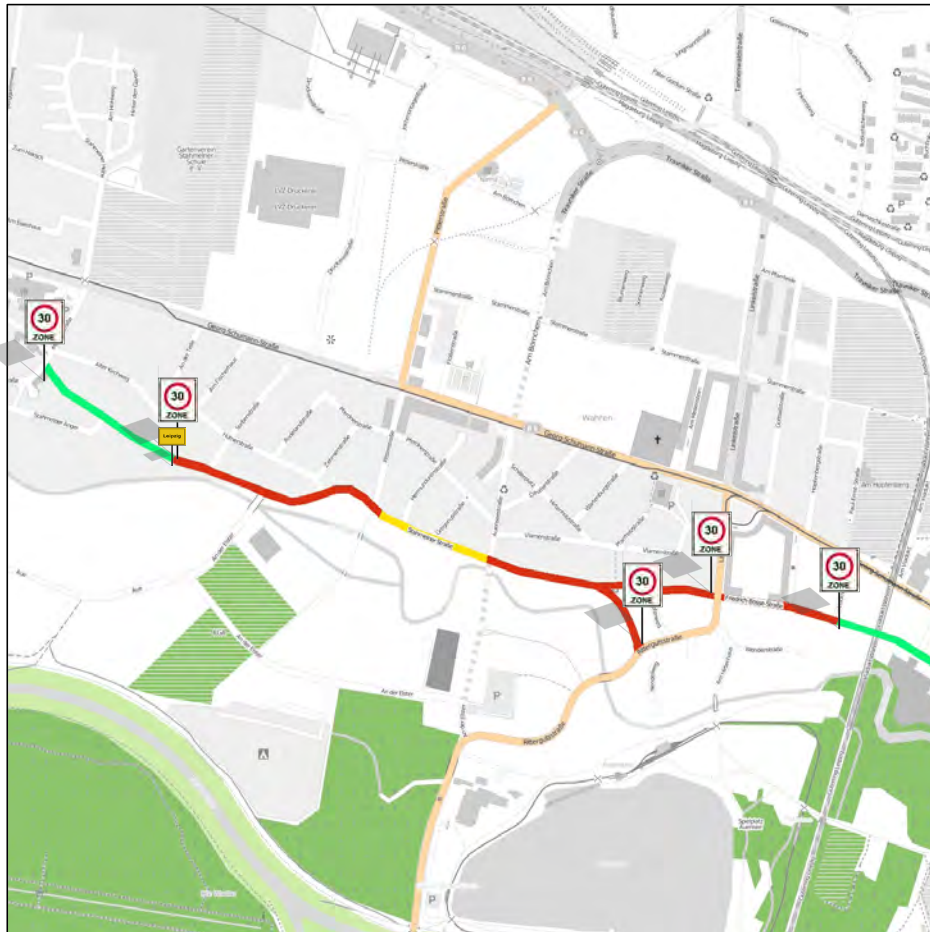
Problemstellung: Die Bürger sehen in der vorhandenen, uneinheitlichen Tempo-Regelung eine Unfallgefahr. Durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge entsteht eine unnötige Lärmbelästigung. In einigen Bereichen sei eine Tempo-30-Streckengeschwindigkeit angeordnet, in anderen Bereichen sei Tempo 50 erlaubt.

Umsetzungsschritte: Die Workshopteilnehmer schlagen die Einrichtung einer Tempo-30-Zone für die gesamte Länge des Viertelsweges vor. Sichere Querungshilfen, wie z.B. der Zebrastreifen an der Karl-Liebknecht Grundschule sollen geschaffen werden.

Aktueller Stand und Ausblick: Der Einbeziehung des Viertelsweges zwischen Virchowstraße und Landsberger Straße in die Tempo-30-Zone wurde 2012 realisiert.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Tempo-30-Zone Stahmelner Straße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

Ist-Zustand: ■ Tempo 50 ab ehm. Ortseingang Leipzig ■ Tempo 30 im Abschnitt ohne Fußweg ■ Tempo-30-Zonen in Stahmeln und auf der Friedrich-Bosse-Straße



Stahmelner Straße in Leipzig



Alte Ortslage Stahmeln

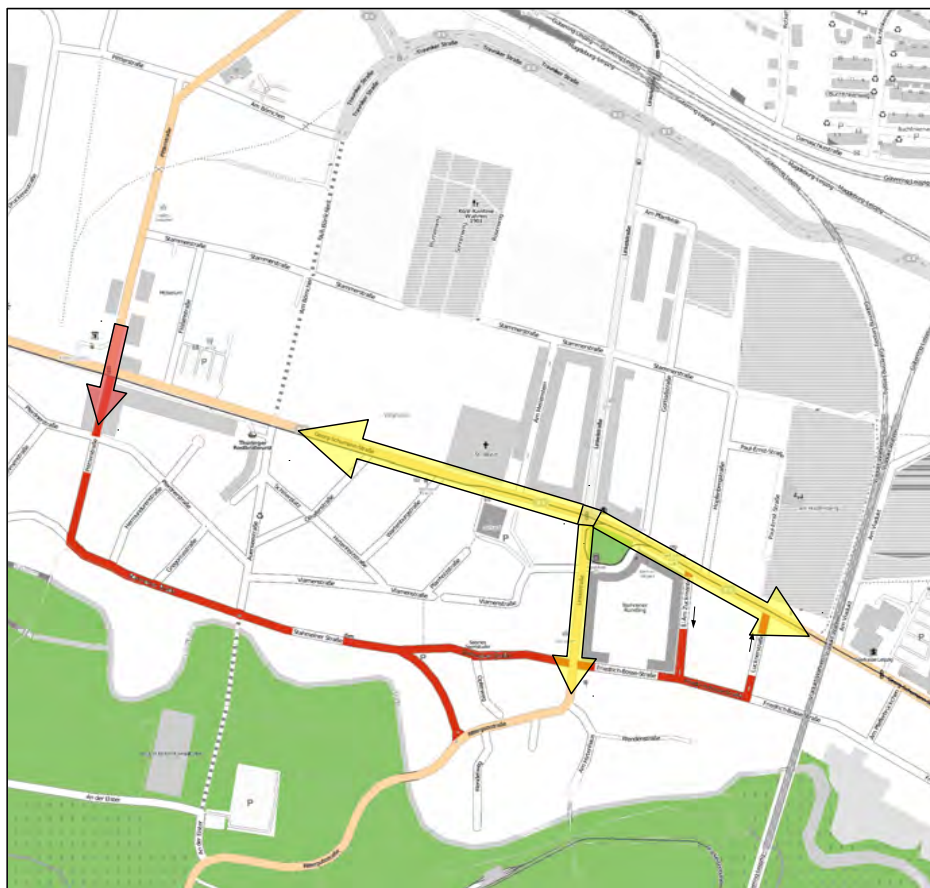
Problemstellung: Die Bürger bemängeln den Schleichverkehr von der B6 über die Stahmelner Straße in die Rittergutsstraße. Das Hauptproblem sei vor allem die uneinheitliche Tempo-Regelung. In der später eingemeindeten Ortslage Stahmeln wurde bereits vor Jahren eine Tempo-30-Zone eingerichtet, auf Leipziger Gebiet jedoch nicht.

Umsetzungsschritte: Die Bürger wollen die Tempo-30-Zone auf gesamter Länge. Die Umsetzung soll wie in der alten Ortslage Stahmeln erfolgen. Dies wurde mit der Straßenverkehrsbehörde diskutiert.

Aktueller Stand und Ausblick: Die Einbeziehung der Stahmelner Straße in die angrenzende Tempo-30-Zone wird seitens der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Verkehrsführung über Linkelstraße zur Entlastung der Wohnviertel



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

■ Problematischer Verkehr: Schleichverkehr über Pittlerstraße in die Stahlmeiner Straße und ungünstige Verkehrsführung über Friedrich-Bosse-Straße

➔ Verkehrsführung über Linkelstraße
- Linksabbiegen optimieren
- Rechtsabbiegen ermöglichen



Pittlerstraße



Friedrich-Bosse-Straße

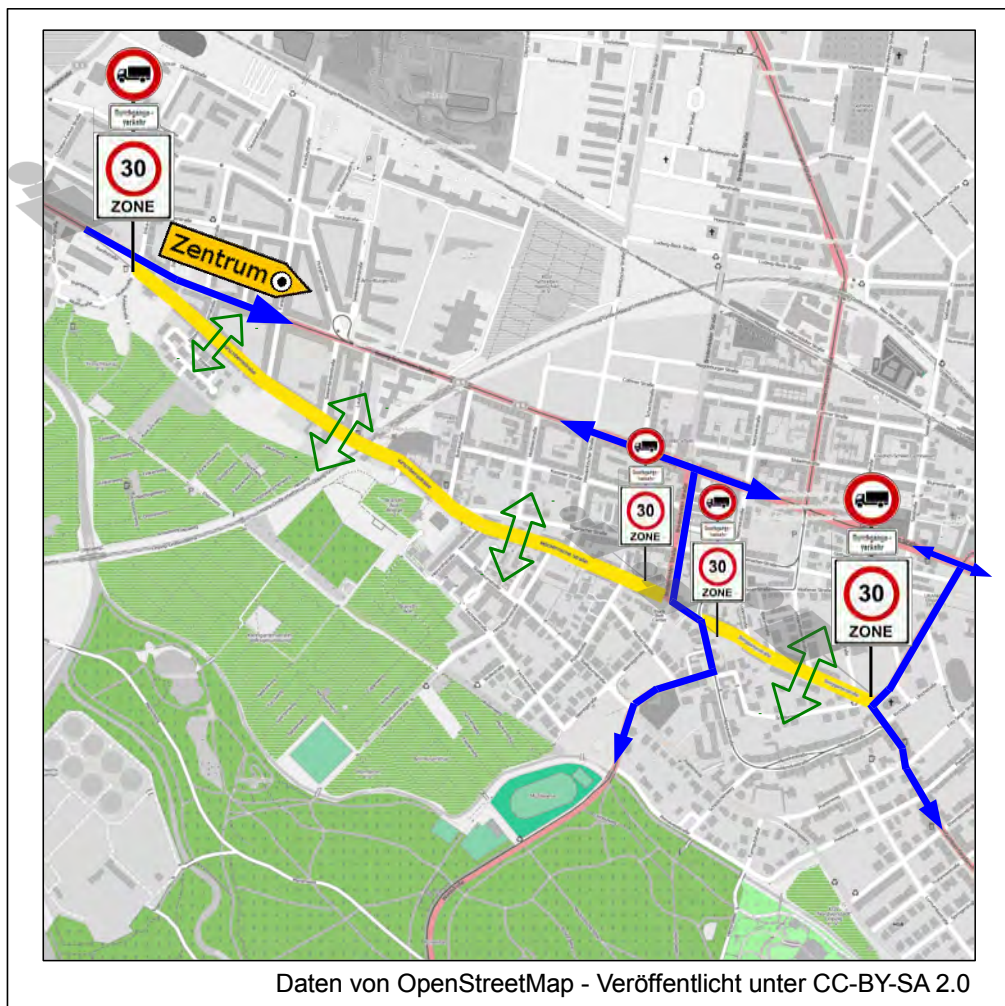
Problemstellung: Die Workshopteilnehmer bemängeln die ungünstige Verkehrsführung durch das Wohngebiet. Derzeit ist das Rechtsabbiegen von der Linkelstraße in die Georg-Schumann-Straße nicht möglich. Dadurch werden die Nebenstraßen (Friedrich-Bosse-Straße, Lucknerstraße und Am Zuckmantel) unnötig verlärmert. Aus westlicher Richtung wird der Knoten über die Stahlmeiner Straße umgangen.

Umsetzungsschritte: Der Bürgervorschlag sieht verkehrsorganisatorische Maßnahmen vor, die das Einfahren in die Nebenstraßen erschweren sollen. Die Verkehrsströme sollen ausschließlich über den Knoten Linkelstraße/ Georg-Schumann-Straße abgewickelt werden. Dies wurde mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt diskutiert. Bezüglich der Zielrichtung konnte Einigkeit hergestellt werden.

Aktueller Stand und Ausblick: Aufgrund der Hinweise wurde die Ampelschaltung am Knoten Pittlerstraße/ Georg-Schumann-Straße angepasst. Damit wird das Einfahren in die Nebenstraßen erschwert. Eine stringente Führung des Verkehrs über die Linkelstraße sei jedoch erst nach einer baulichen Anpassung des Knotens sowie der Haltestellen möglich. Derzeit ist nicht absehbar, wann entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Tempo-30-Zone für Kirschbergstraße, Möckernsche Straße und Berggartenstraße



 Durchgängig Tempo 30 für
Berggartenstraße, Möckernsche Straße und
Kirschbergstraße

 Bündelung des Durchgangsverkehrs
über Lützowstraße und Breitenfelder Straße



Überholender LKW auf Kirschbergstr.



Bürgerspaziergang im Juni 2011

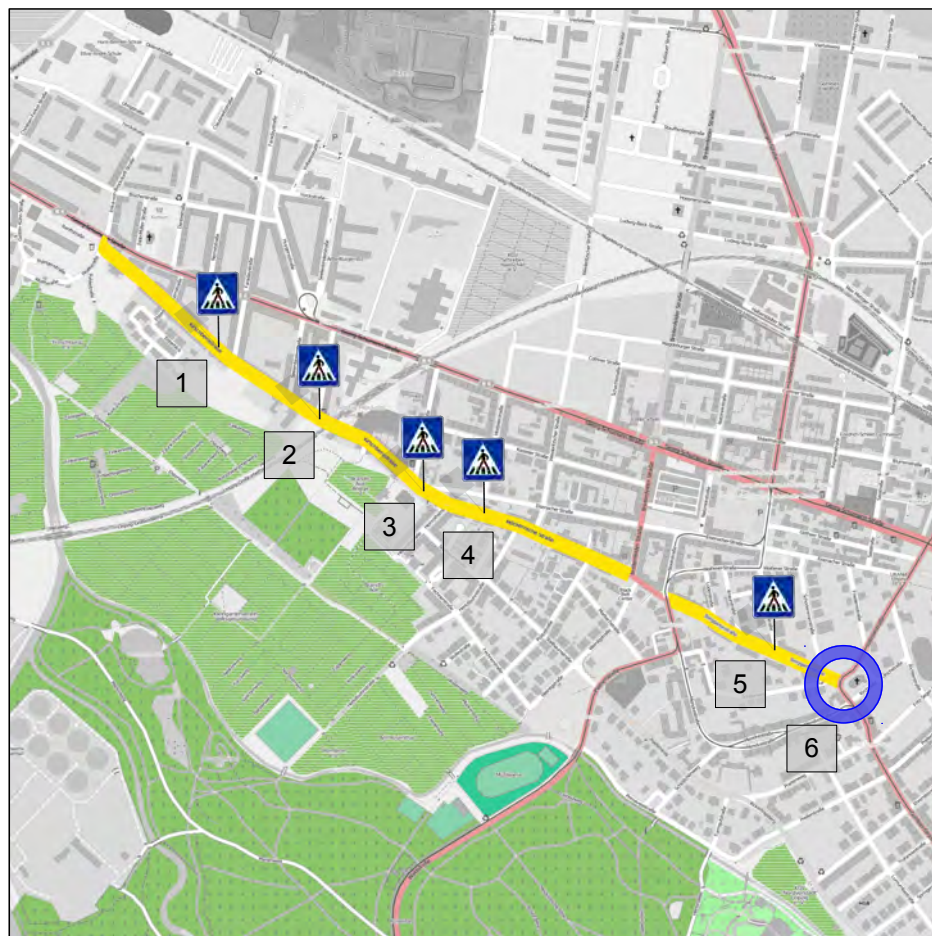
Problemstellung: Die Anwohner bemängeln die Verkehrsführung durch das Wohngebiet über den schmalen Straßenzug. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erschwert das sichere Queren und führt zu einer starken Lärmbelastung.

Umsetzungsschritte: Die Bürger schlagen die Einbeziehung der drei Straßen in die Tempo-30 Zone vor. Der Durchgangsverkehr soll über die Georg-Schumann-Str. abgewickelt werden. Im September 2011 haben die Anwohner zusammen mit der Bürgerinitiative Gegen Schall und Rauch und dem Stadthäuser e.V. eine Kundgebung organisiert. In einem Fachgespräch mit Vertretern des VTA, des Bürgervereins Gohlis, des Ökolöwen sowie der Fraktionen von Bündnis 90/ Die Grünen, die LINKE und SPD wurden die Maßnahmen diskutiert. Ebenfalls im September 2011 haben der Ökolöwe und der ADFC eine Fahrrad-Demo organisiert. Zweihundert Demonstranten forderten eine Tempo-30-Zone für die Straßenabschnitte. Das Projekt-Team von "Mach's leiser" konnte ein weiteres Vermittlungsgespräch zwischen Anwohnern und dem VTA vereinbaren. Die Initiative 'Gegen Schall und Rauch' sowie der Stadthäuser Gohlis e.V. haben eine Petition an den Stadtrat gerichtet, die die Einbeziehung der Straßen in die angrenzenden Tempo-30-Zonen zum Inhalt hatte.

Aktueller Stand und Ausblick: Der Leipziger Stadtrat votierte mehrheitlich für die Maßnahme. Die Umsetzung soll 2013 erfolgen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 17 Querungshilfen für Kirschbergstraße, Möckernsche Straße und Berggartenstraße



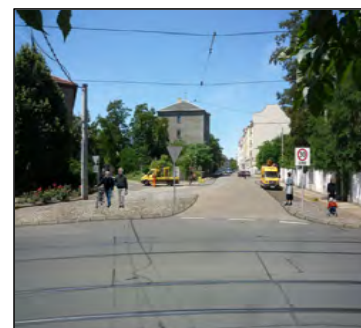
Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



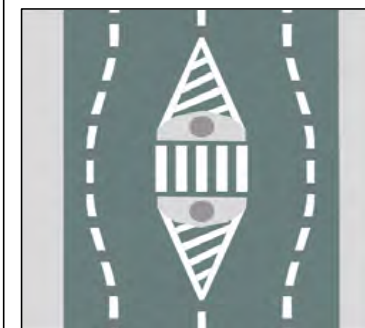
Durchgängig Tempo 30 für
Berggartenstraße, Möckernsche Straße und
Kirschbergstraße



Umgestaltung des Knotens
Lützowstr./ Berggartenstr./
Schillerweg (Torsituation)



Aufweitung des Fußweges an der
Friedenskirche



Vorschlag der Anwohner mit
Mittelinsel und Angebotsstreifen

Problemstellung: Durch den hohen Durchgangsverkehr wird das Queren der Straße erschwert und damit die Erreichbarkeit des ruhigen Gebietes, welches sich im Süden anschließt. Die Schaffung von zusätzlichen Querungshilfen wurde gefordert.

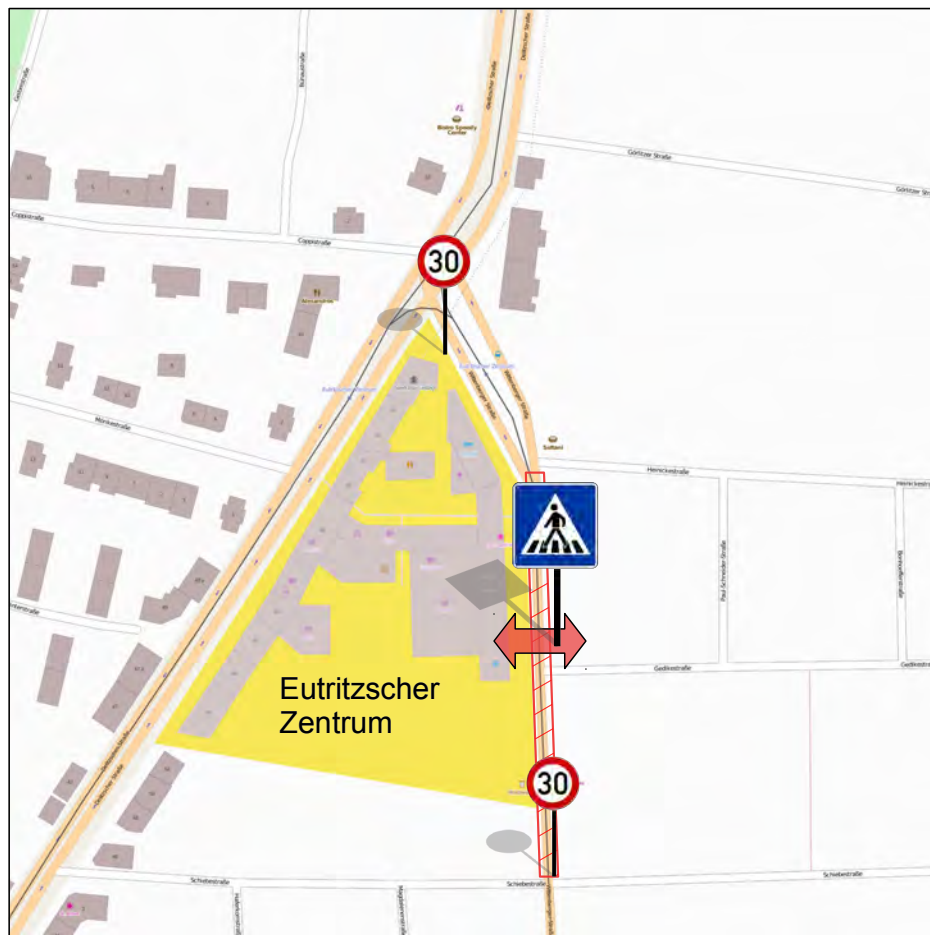
Umsetzungsschritte: In den Workshops wurden konkrete Standorte für Querungshilfen erarbeitet und anschließend mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt diskutiert:

- 1: Der Fußgängerüberweg in der Kirschbergstraße benötigt eine Mittelinsel
- 2: Am Heuweg/Kirschbergstr. (Zugang zu Gartenanlage und Elsterradweg)
- 3: Schwimmhalle Mitte (Querungsbedarf durch zahlreiche Kinder)
- 4: Schmutzlerstraße/ Möckernsche Str. (zusätzlich müsse hier der bereits angedachte Fußweg-Durchstich zur Eisenacher Straße erfolgen)
- 5: Berggartenstr./Lindenthaler Str. (u.a. Schulwegsicherheit)
- 6: Der Kreuzungsbereich Lützowstraße/Berggartenstr. müsse baulich verengt werden (Torsituation, sichere Querung Berggartenstr.)

Aktueller Stand und Ausblick: Laut Verkehrs- und Tiefbauamt sollen die angedachten Maßnahmen in die Planungen einfließen. Derzeit ist allerdings nicht klar, wann die entsprechenden Mittel dafür bereit gestellt werden können.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Zusätzliche Querungshilfen auf der Wittenberger Straße



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Eutritzsch Zentrum



benötigte Querungshilfe



Wittenberger Straße



Zentraler Geschäftsbereich

Problemstellung: Am zentralen Geschäftsbereich in Eutritzsch zwischen Schiebestraße und Heinickestraße ist das Queren nur schwer möglich. Von den Betonverbundplatten in der Wittenberger Straße geht eine hohe Lärmbelastung aus.

Umsetzungsschritte: Die Workshopteilnehmer schlagen vor, eine Tempo-30-Streckengeschwindigkeit im Bereich des Geschäftszentrums einzurichten. Darüber hinaus wurde die Schaffung eines Fußgängerüberweges im Bereich Gedikestraße angeregt. Dies ist möglich, da die Straßenbahn dort nicht mehr verkehrt.

Aktueller Stand und Ausblick: Das Verkehrs- und Tiefbauamt sieht ebenfalls den Bedarf für eine zusätzliche Querungshilfe. Die Realisierung erscheint aufgrund fehlender Mittel erst langfristig möglich.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 19 Schwerlastverkehr in der Dessauer Straße

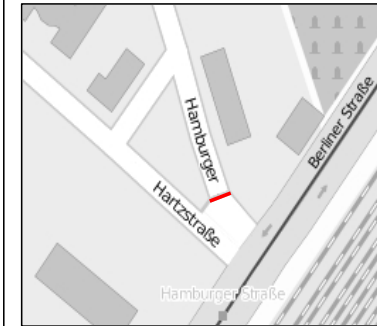


Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

■ von LKW-Verkehr
zu entlastende Straßen ■ LKW-Route



Dessauer Straße



LKW-Verkehr über Hartzstr./ Berliner Str.

Problemstellung: Zwischen Hartzstraße und Hamburger Straße durchfahren vor allem ortsfremde LKW das Wohngebiet über die Dessauer Straße, um das benachbarte Gewerbegebiet zu erreichen. Dies wird von Navi-Geräten als kürzeste Verbindung zur Maximilianallee und weiter zur A14 angezeigt.

Umsetzungsschritte: Die Workshopteilnehmer regen das Aufstellen von Durchfahrtsverbotsschildern für LKW an.

Aktueller Stand und Ausblick: Laut Straßenverkehrsbehörde ist die Aufstellung gewünschter Einfahrtverbotsschilder für LKW rechtlich nicht möglich. Die Straßenverkehrsbehörde übermittelt regelmäßig Daten an die Betreiber von Navigationssoftware. Dabei soll zukünftig die Route über die Berliner Straße empfohlen werden.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 20 Ansagen in Straßenbahnen



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

(03 41) 19 449

info(at)lvb.de

Servicetelefon der LVB



Service-Center der LVB

Problemstellung: Die Ansagen in den Straßenbahnen sind teilweise übersteuert, sehr laut und dadurch sehr lästig. Durch Erschütterungen sind offenbar die Lautsprecher defekt. Das installierte Lautsprechersystem passt sich den Umgebungsgeräuschen an, daher kommt es zu unterschiedlichen Lautstärken der Ansagen, die der Fahrer nicht einstellen kann.

Umsetzungsschritte: Die betroffenen Fahrgäste sollen, wenn möglich, das Service-Personal oder in geeigneter Situation den Fahrer darauf hinweisen. Wenn über die Fahrer bzw. über die LVB-Hotline diese Mängel erfasst werden, wird die für die Installation und Reparatur zuständige Tochterfirma IFTEC informiert.

Aktueller Stand und Ausblick: Nach den Hinweisen aus den Workshops haben die Leipziger Verkehrsbetriebe neue, leisere Ansagen in den Straßenbahnen eingeführt. Seitdem sind nach Angabe der LVB keine weiteren Beschwerden eingegangen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 21 Kurvenquietschen der Straßenbahnen am Coppiplatz



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

Kurve mit erhöhter Lärmbelastung Lindenthaler Straße



Kurve Lindenthaler Str./ Landsberger Str.



Schienenstrahler der LVB

Problemstellung: Die Anwohner berichten von einer extremen Belastung durch Straßenbahnlärm, insbesondere durch alte Tatra-Bahnen. Besonders die Quietschgeräusche in der Kurve (Bogen) am Coppiplatz werden als störend empfunden.

Umsetzungsschritte: Das Problem wurde im Themen-Workshop von den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) direkt aufgenommen.

Aktueller Stand und Ausblick: Das Kurvenquietschen wurde innerhalb weniger Tage nach dem entsprechenden Themenworkshop durch die LVB mittels Schleifen beseitigt.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 22 Rasengleise für die Virchowstraße



Fotokollage



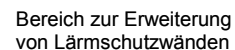
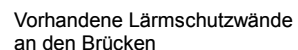
Ist-Zustand Virchowstraße

Problemstellung: Die Anwohner berichten von Lärmbelästigungen durch Straßenbahnen in der Virchow- und der Lützowstraße.

Umsetzungsschritte: Die Teilnehmer empfehlen lärmarme Rasengleise in der Virchowstraße.

Aktueller Stand und Ausblick: Die LVB werden in der Virchowstraße auf Höhe der Baaderstraße eine neue Haltestelle einrichten. In diesem Zusammenhang soll nun das Schottergleisbett in ein lärmarmes Rasengleis umgewandelt werden. Ursprünglich sollte diese Maßnahme kurzfristig im Jahr 2012 umgesetzt werden. Die entsprechenden Fördermittel konnten jedoch nicht abgerufen werden. Daher musste die Umsetzung vorerst auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de
www.machs-leiser.de

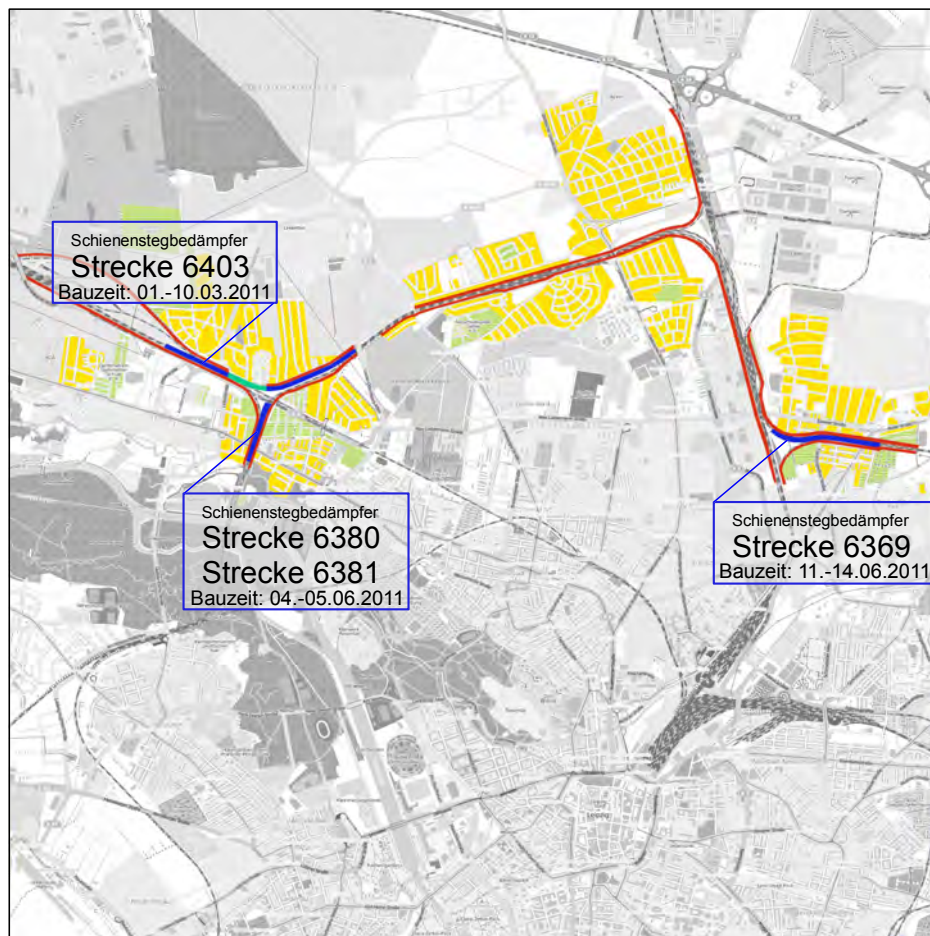


Problemstellung: Die Bürger fühlen sich sehr stark durch störende Brems-, Anfahr- und Motorengeräusche der S-Bahn belästigt. Da die S-Bahn Gleise nicht in Troglage verlaufen, sind Gespräche selbst bei geschlossenem Fenster nicht möglich. Es besteht eine hohe Mieterfluktuation in den angrenzenden Wohnhäusern.

Umsetzungsschritte: Die zentrale Forderung ist die nachträgliche Lärmsanierung, in Form einer Nachrüstung von Schallschutzwänden zwischen den Brücken. Insbesondere der Bereich zwischen Sasstraße und Lützowstraße hat aus Sicht der Workshopteilnehmer eine hohe Priorität.

Aktueller Stand und Ausblick: Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes findet nur an Strecken des Güterverkehrs Anwendung. Die betroffene Strecke dient jedoch der Personenbeförderung. Damit ist die Nachrüstung mit Schallschutzwänden nahezu ausgeschlossen. Es bleibt nur zu hoffen, dass mit dem Start des neuen S-Bahn-Netzes Ende 2013 die Lärmbelastung durch Motoren- und Bremsgeräusche sinkt. Dann kommen neue Züge des Typs Talent 2 des Herstellers Bombardier zum Einsatz.

Maßnahme 24 Schienenlärm Güterring-Nord & Viadukt



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

- Schienenstegbedämpfer (Konjunkturpaket II)
- gewünschte Lärmvorsorge
- angrenzende Wohngebiete
- angrenzende Erholungsgebiete



Schallschutzwand Damaschkestraße



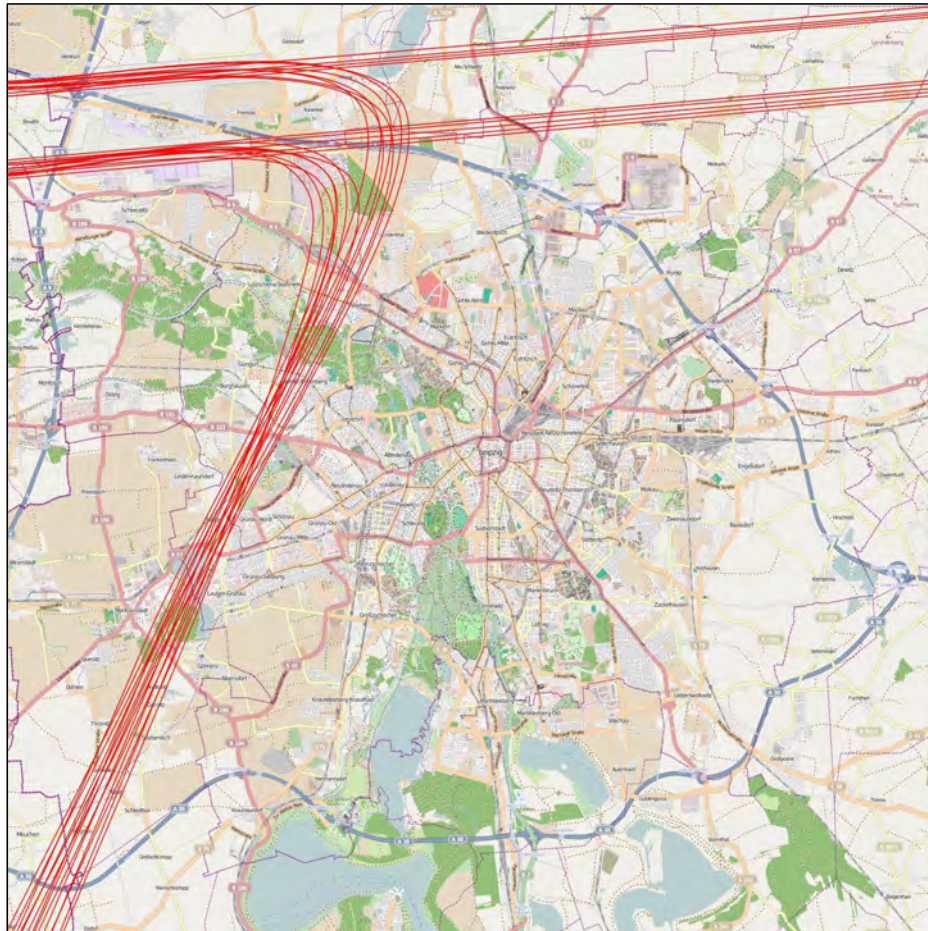
Viadukt ohne Schallschutzwand

Problemstellung: Es ist eine massive Lärmbelastung am Güterring Nord und im Umfeld des Viaduktes festzustellen. Lärminderungsmaßnahmen sind trotz langjähriger Forderung durch die Anwohner ausgeblieben.

Umsetzungsschritte: Über das Projekt, Politik und Verwaltung sollen Informationen zu den Vorhaben am Güterring Nord und am Viadukt ermittelt werden. Es soll weiter auf den Bau von Schallschutzwänden hingewirkt werden. Lärmvorsorge nach der 16.BImSchV. kann nur bei Neubau oder einer wesentlichen Änderung der Strecke erfolgen. Während der Projektlaufzeit erfolgte der Einbau von Schienenstegbedämpfern aus Mitteln des Konjunkturpakets II. Diese Maßnahme wurde von den Workshopteilnehmern als nicht wirkungsvoll empfunden.

Aktueller Stand und Ausblick: Nach derzeitigem Wissensstand sind keine wesentlichen Änderungen abseits von Brückenbauwerken entlang des Güterrings Nord vorgesehen. Schallschutzwände können daher nur über das (freiwillige) Lärmsanierungsprogramm des Bundes erwirkt werden. Hier haben derzeit andere Streckenabschnitte im Bundesgebiet eine höhere Priorität. Im Projektbeirat von "Mach's leiser" werden kaum Möglichkeiten gesehen, dass Leipzig in Zukunft bevorzugt behandelt werden könnte. Der Ökolöwe hat die Bildung eines Beirats "Schienenlärm", bestehend aus Vertretern von Bürgerinitiativen, Politik und Verwaltung, vorgeschlagen. Dieser Beirat könnte die gemeinsamen Anstrengungen für die Anwendung des Lärmsanierungsprogramms am Leipziger Güterring koordinieren. Das Amt für Umweltschutz wird die bisherigen Bemühungen der Stadtverwaltung für einen besseren Lärmschutz am Güterring für die Bürger transparent machen.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Foto: Jörg Siebauer/ pixelio.de



Foto: Rene Pescht / pixelio.de

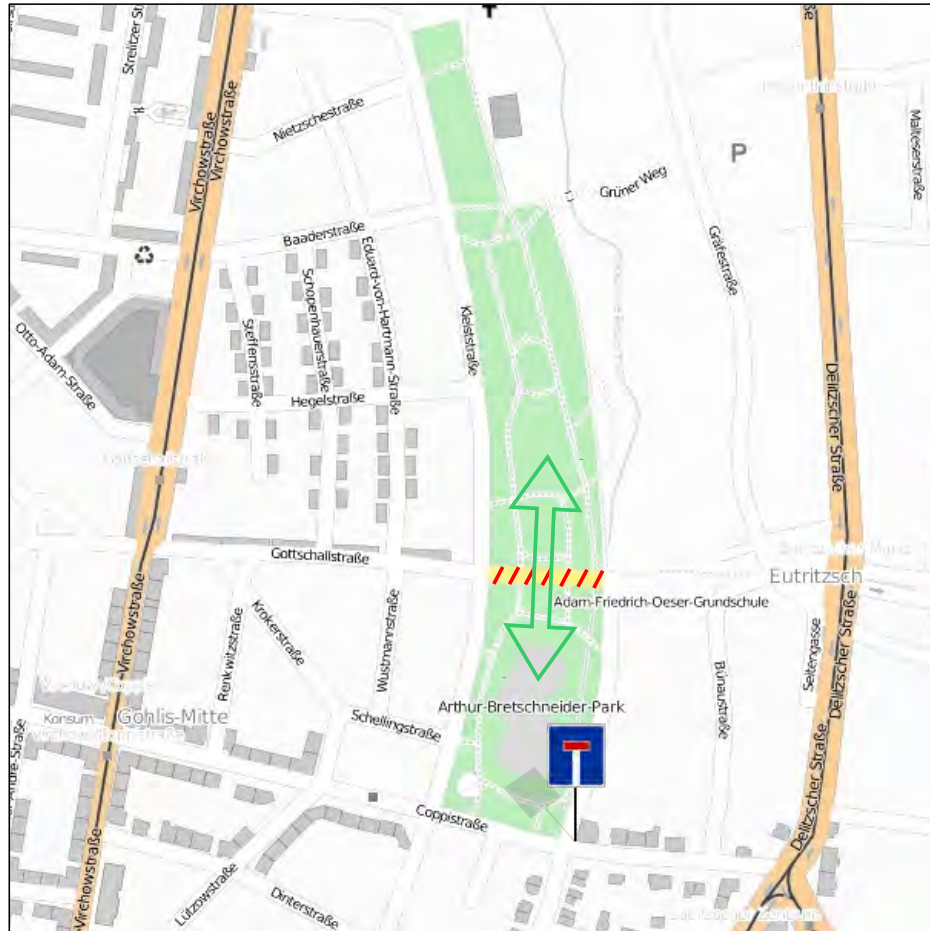
Problemstellung: Fluglärm ist ein großes Problem im Leipziger Norden. Die Anwohner streiten seit Jahren für die Anwendung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr (Landeverbot für besonders laute Flugzeuge), eines Nachtflugverbots und für ein Verbot von Flugrouten über dicht bebautem Stadtgebiet (Südabkurzung).

Umsetzungsschritte: Das Problem konnte im Rahmen des Projekts nicht eingehend diskutiert werden. Grundsätzlich vertreten der Flughafen und die verantwortlichen Behörden die Position, dass alle Fragen des aktiven und passiven Lärmschutzes schon mit dem Planfeststellungsbeschluss geklärt seien und dass es keiner weiteren Maßnahmen zur Lärminderung bedarf.

Aktueller Stand/Ausblick: Es muss generell darauf hingewirkt werden, dass der Flughafen Leipzig/Halle bundesweite Umweltstandards nicht unterschreitet und damit die Gesundheit der Anwohner gefährdet. Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. unterstützt die Interessen fluglärmgeschädigter Leipziger u.a. mit einer Klage gegen die "kurze Südabkurzung (Ost)".

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Arthur-Bretschneider-Park Gottschallstraße als Spielfläche



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0



Abschnitt Gottschallstraße als Spielfläche
(durch Poller abgesperrt)



Virchowstraße, Delitzscher Straße



Gottschallstraße



Kleiststraße

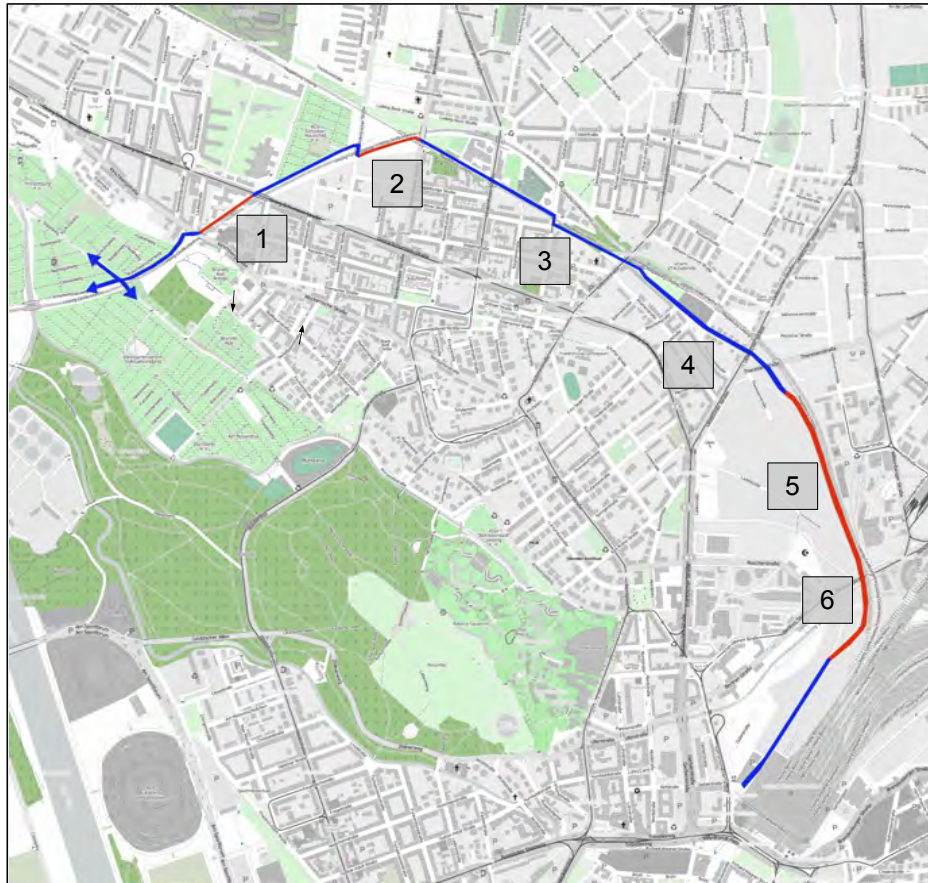
Problemstellung: Der Park dient als wichtiges ruhiges Gebiet für die Gohliser und Eutritzscher Bevölkerung. Die Wege im Umfeld sind beliebte Spazierstrecken. Die Gottschallstraße, welche quer durch den Park verläuft, trennt den Grünzug in zwei Teile und verhindert den direkten Zugang von der Grundschule in den Arthur-Bretschneider-Park.

Umsetzungsschritte: Die Bürger möchten den Kfz-Verkehr komplett aus diesem Straßenabschnitt herausnehmen. Die Gottschallstraße soll mit Pollern abgesperrt und zu einer Spielfläche umgewidmet werden.

Aktueller Stand und Ausblick: Das Amt für Stadtgrün und Gewässer begrüßt die Maßnahme und will den Straßenabschnitt, in Abstimmung mit den lokalen Akteuren, in die Parkfläche einbeziehen. 2012/13 erfolgt ein Vorentwurf sowie die Klärung der Finanzierung. 2014 soll die Maßnahme umgesetzt werden.

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de, www.machs-leiser.de

Maßnahme 27 Radweg am S-Bahn-Bogen



Daten von OpenStreetMap - Veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

- benötigter Weg
- bestehende Straße oder Weg

Mach's leiser
Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig
Ansprechpartner: Tino Supplies, Layout: Sandro Wießner
Kontakt: 0341-3065-370, machsleiser@oekoloewe.de,
www.machs-leiser.de



Potentieller Radweg



Führung am Hauptbahnhof

Problemstellung: Wie organisiert man eine langfristige Veränderung des Modal Split zugunsten leiserer Verkehrsträger?

Umsetzungsschritte: Während des Ortsteil-Workshops Gohlis Süd wurde eine durchgehende Radwegeverbindung zwischen Heuweg/ Kirschbergstraße und Hauptbahnhof-Westseite entlang des S-Bahn-Bogens angeregt. Die Teilnehmer in Eutritzsch haben diese Strecke konkretisiert. So bestünde in Teilbereichen schon eine Verbindung. An folgenden Stellen müsste ein Lückenschluss erfolgen:

- 1: Zwischen Kirschbergstraße und Georg-Schumann-Straße müsste eine Verbindung oberhalb der S-Bahn-Haltestelle Möckern eingerichtet werden. Zudem würde eine Querungshilfe auf der Georg-Schumann-Straße benötigt.
- 2: Zwischen Wiederitzscher Straße und Breitenfelder Straße müsste ein Lückenschluss entlang der Gleisanlage erfolgen.
- 3: Auf der Lindenthaler Straße sowie der Lützowstraße im Bereich Bahnhof Gohlis müssten Querungshilfen eingerichtet werden
- 4: Im Bereich Blochmannstraße und Erlenstraße könnte eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Es würde eine Querungshilfe über Delitzscher Str. und Theresienstraße benötigt.
- 5: Es müsste ein Lückenschluss entlang der Bahngleise erfolgen. Evtl. könne auch die bestehende Straße innerhalb des Gewerbegebiets genutzt werden
- 6: Der Radweg könnte auf den nicht mehr benötigten Bahntrassen über die Berliner Brücke geführt und an die zum Willy-Brandt-Platz führende Ladestraße angeschlossen werden.

Aktueller Stand und Ausblick: Die Maßnahme wurde in den Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Leipzig aufgenommen und wird nun in Abhängigkeit der Haushaltslage sukzessive umgesetzt.