

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
zum Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig nehmen wir wie folgt Stellung:

**Allgemeines:**

Mit dem Entwurf fokussiert die Stadt Leipzig den Kfz-Verkehr als größte Lärmquelle und erkennt in ihm die höchsten Potentiale für Lärminderung. Der Maßnahmenplan ist aus unserer Sicht allerdings sehr einseitig angelegt. Obwohl neben Austausch des Straßenbelages auch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h diskutiert wird, werden dazu keine weiteren Maßnahmen benannt. Lediglich wird darauf verwiesen, dass Tempo 30 nicht an Straßen des überörtlichen Verkehrs angeordnet werden dürfe, gleichwohl ausnahmslos alle lärmintensiven Straßen solche überörtlichen Verkehrs sind. Darüber hinaus wird angenommen, dass bei der Prüfung der straßenräumlichen Eignung auf Tempo 30 gerade die bislang schnell befahrenen Straßen schon auf Grund ihrer Breite wenig geeignet für Tempo 30 seien. Maßnahmen zur Verschmälerung der Fahrbahnbreite, beispielsweise im Zusammenhang mit vorgesehenen Maßnahmen der Straßenbelagserneuerung, werden nicht vorgeschlagen.

Weiter kommen für eine Prüfung zur Verkehrsreduzierung auch nur 2 Straßen (Holzhäuser und Rittergutsstraße) aus Sicht des Verkehrs- und Tiefbauamtes in Frage.

Lärm ist das zweitgrößte Gesundheitsrisiko (WHO). Die im Entwurf dargestellten Untersuchungen berücksichtigen nur Lärm von 70 dB (A) (Tages-Wert) und 60 dB (A) (Nacht-Wert). Dies entspricht derzeit dem Grenzwert für erlaubte Lärmbelastungen in Industriegebieten nach TA Lärm. Eindeutig ist dieser Grenzwert ungeeignet zur Einschätzung von Lärm in der Umgebung von Wohnen und Arbeiten. Daraus wird aber auch erkennbar, dass die aufgeführten Maßnahmen nur die größten Lärmquellen erfassen – mit einer weiter gefassten Analyse hingegen wird schnell klar, dass die Maßnahmen einschneidender sein müssen.

**KinderGrün möchte mit seinen Forderungen mehr Gesundheit durch mehr Ruhe, mehr Entschleunigung bei gleichzeitig mehr Mobilität für alle erreichen.**

**Im Einzelnen:**

Wir begrüßen Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme von Lärm. Damit wird aktivem Lärmschutz eine Priorität vor der Inanspruchnahme durch verkehrliche Nutzung eingeräumt.

Aus unserer Sicht sind Lärmschutzwände und –wälle nur zur kurzfristigen Lösung vom Lärm, der durch motorisierten Individual- und Lastverkehr emittiert wird, geeignet. Bereits mittelfristig müssen Maßnahmen der Verkehrsreduzierung in den Fokus genommen werden. Dazu gehören die Förderung des Radverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs. Wir halten die Aufführung der Maßnahme „Reduzierung des Verkehrs um 40% bzw um 50%“ nur in M40 und M41 für unzureichend und die Aussicht auf Realisierung der genannten Maßnahme in 8 Jahren für zu langfristig.

Aus haushalterischen Gründen ist zu begrüßen, dass als kurzfristig benannte Maßnahmen insgesamt eher kostenfrei sind. Kostenträchtig stellen sich insbesondere die aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden dar. (M31.1-5 etwa 700 000€) Wir halten es mithin für effektiver, die wenigen verfügbaren Mittel in Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und zur Verschiebung des Modal Splits zuungunsten des MIV zu verwenden.

Schließlich ist die Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Lärmkartierung bei der Stadtplanung ganz klar zu fordern – allein es bleibt offen, mit welcher Zielstellung. Bedeutet die M27-29

Berücksichtigung des Lärmaktionsplanes bei der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzeptes:  
Keine Ausweisung als Wohngebiet/ Kita-Standort oder Schulstandort? Oder soll entsprechend der Lärmdaten eine zukünftige Verkehrsplanung mit Verkehrsberuhigung und Lärmschutzmaßnahmen einhergehen?

**Forderungen:**

- Ruhige Mobilität für alle!
- Kostengünstige Maßnahmen!
- Verfügbares Geld vorrangig in Maßnahmen, die den Modal Split zu Ungunsten des MIV verändern!
- Neujustierung der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen.
- Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung für die Straßen der Tabelle 17.6
- Tempo 30 auf besonders lärmgeplagten Straßen aus Tabelle 17.6
- Lärmkartierung nach der Empfehlung der WHO: 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts und Aufnahme von Summationswirkungen in die Kartierung
- Öffentlichkeitsarbeit für weniger Lärm beim Personen- und Lastkraftverkehr

Mit freundlichen Grüßen,

Katharina Krefft  
Für KinderGrün