

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig zur 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Leipzig

Von den Lärmimmissionen und den Maßnahmen dagegen sind die Mitgliedsunternehmen der IHK zu Leipzig unterschiedlich betroffen. Während Einwirkungen aus Verkehrslärm zum Beispiel für das Gastgewerbe oder den Einzelhandel negative Auswirkungen haben können, können Einschränkungen für den Kfz-Verkehr insbesondere in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft unerwünschte Folgewirkungen haben.

In die nachfolgende Stellungnahme sind Hinweise der Mitgliedsunternehmen der IHK zu Leipzig, insbesondere der Mitglieder des Verkehrs- und Logistikausschusses, eingeflossen.

1. Grundsätzliche Anmerkungen

Gegenüber der Leipziger Volkszeitung äußerte Bürgermeister Heiko Rosenthal am 25. Juni 2021, dass Leipzig bereits im ganztägigen Durchschnitt um 2 dB(A) leiser geworden sei. Die bisherigen Maßnahmen zeigen also offensichtlich bereits Wirkung, so dass eine weitere Herabsetzung der Auslösewerte aus unserer Sicht nicht angezeigt ist. Zudem sind angesichts dieser Entwicklung zusätzliche Verschärfungen bzw. Einschränkungen auf ihre Notwendigkeit und Wirksamkeit zu prüfen. Zwingend benötigt wird dafür eine Aktualisierung der Datengrundlagen. Insbesondere die Lärmkartierung von 2017 bildet die herrschende Realität nicht mehr ab. Insgesamt sollte sich auf zielgenauere Maßnahmen, die direkt an den Lärmbrennpunkten ansetzen, konzentriert werden. Maßgebend sind dabei die Vorgaben aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Flächendeckende Maßnahmen, die zu Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs auch an weniger betroffenen Stellen führen, müssen vermieden werden.

Die Herleitung von Maßnahmen der Bauleitplanung ist einleuchtend, allerdings bieten die einschlägigen Bestimmungen aus der Baugesetzgebung bereits hinreichende Rechtfertigungen für Lärmschutzmaßnahmen im Bedarfsfall. Darüber hinaus gehende Vorgaben zum Schallschutz müssen verhältnismäßig, angemessen und zumutbar für Investoren und Bauherren bleiben. Lärmschutz kann auch durch Schließung von Baulücken und Priorisierung von Innenentwicklung gefördert werden.

2. Datengrundlagen

Trotz der oben genannten Verlautbarungen von Bürgermeister Rosenthal wird auch die 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans auf Basis der Lärmkartierung von 2017, die wiederum mit den Verkehrsstärken von 2015 arbeitet, erstellt. Die Lärmpegel werden auf Basis durchschnittlicher Verkehrsstärken, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Fahrbahnbeläge der entsprechenden Straßen errechnet.

Keine Berücksichtigung finden die tatsächlich gefahrenen, erreichbaren Geschwindigkeiten, die in vielen Bereichen deutlich unter den maximal zulässigen liegen, sowie eine Unterscheidung in Lärmspitzen (lediglich Tag, 6-22 Uhr / Nacht, 22-6 Uhr wird unterschieden). Entsprechend ungeeignet erscheinen Maßnahmen, die pauschal für alle Tageszeiten und ohne Berücksichtigung der in Echtzeit herrschenden Verkehrsstärken wirken. Hier wäre zu begrüßen, wenn die Stadt Leipzig bei weiteren Fortschreibungen die Daten aus den angedachten Diagnosedisplays zur Verkehrsinformation und Verkehrssteuerung (Maßnahme M 6) verstärkt nutzt.

3. Anmerkungen zu den Maßnahmen

Im Folgenden werden die Maßnahmen des Lärmaktionsplans vor allem hinsichtlich ihrer Realisierungs- und Wirkungsaussichten bewertet.

Gegenüber der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde das Maßnahmenspektrum deutlich erweitert. Die Maßnahmen wurden in der Fortschreibung nach Handlungsfeldern gegliedert. Sinnvoller scheint uns aber eine Gliederung in drei Gruppen:

- unmittelbar wirkende Maßnahmen, die direkt an den Lärmquellen ansetzen (z. B. Rasengleise für die Straßenbahn, Deckensanierungen).
- mittelbar wirkende Maßnahmen, mit denen versucht wird, durch Förderung von Verhaltensänderungen eine Lärmreduzierung herbeizuführen, ohne dass dabei ein direkter Zusammenhang zwischen Aufwand und Lärmreduzierung beziffert werden kann.
- Maßnahmen, die nicht im Einflussbereich der Stadtverwaltung stehen, und deshalb keine ausreichende Wirkung versprechen.

Von den 89 Einzelmaßnahmen sind nur 24 der ersten Gruppe zuzuordnen, die für den Lärmschutz direkt etwas bewirken würde. Die Mehrheit von 46 Maßnahmen befindet sich der zweiten Gruppe der nur mittelbar wirkenden Maßnahmen. 17 vorgeschlagene Maßnahmen, fast ein Fünftel, befinden sich vollständig außerhalb des Einflussbereiches der Stadtverwaltung und erfordern einen umfangreichen Dialog mit weiteren Akteuren, um Wirkungen entfalten zu können.

3.1. Unmittelbar wirkende Maßnahmen

Beispiele für unmittelbar wirkende Maßnahmen sind:

NUMMER	MASSNAHME
M 4	Priorisierung von Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der Lärmbelastung
M 5	sukzessiver Austausch lärmintensiven Pflasters durch lärmärmere Fahrbahnbeläge
M 7	Verbesserung des Verkehrsleitsystems zur Regelung von Verkehrsspitzen sowie des Baustellen- und Umleitungsverkehrs
M 15	Erstellung und Umsetzung von Parkraumkonzepten für Leipziger Teilgebiete mit hohem Parkdruck
M 23	Rasengleise für die Straßenbahn
M 24 – 27	Sanierungen und intensivere Instandhaltung von Straßenbahngleisen

Hier wird besonders deutlich, dass durch die Umsetzung dieser Maßnahmen sofort eine Wirkung erzielt werden kann. Deckensanierungen von Straßen tragen erheblich zur Lärminderung bei, hier muss die Stadt Leipzig ihrer Unterhaltungspflicht besser nachkommen. Moderne Verkehrsleitsysteme können zu einer besseren zeitlichen und räumlichen Verteilung der Verkehrsbelastung führen, die vor allem die Lärmspitzen entschärft, ohne ganztägig Verkehrseinschränkungen neu erlassen zu müssen.

Parkraumkonzepte können zur Reduzierung des Parksuchverkehrs beitragen und auch hier Lärm reduzieren. Allerdings dürfen sich Parkraumkonzepte nicht auf die Einführung von Bewohnerparken in neuen Quartieren beschränken. Stattdessen sind Modelle zu wählen, die die Bedürfnisse aller Nutzer eines Quartiers, auch ansässiger Gewerbetreibender und auswärtiger Dienstleister einschließen.

Zu unmittelbar wirksamen Maßnahmen kann aber auch die Förderung von Unternehmen zur Erbringung schallschutztechnischer Maßnahmen dienen. Die Ziele des Lärmschutzes können so nicht nur durch Beschränkungen, sondern auch durch gezielte Förderung von Unternehmen erreicht werden. Dazu sollte die Fördermöglichkeit zum Einbau von Schallschutzfenstern (Maßnahme M78) zum Beispiel auf Fassadenbegrünungen oder vertikale Gärten an Gebäuden für gleichzeitigen Lärmschutz sowie ökologische Aufwertung erweitert werden. Auch die Anlage und Erweiterung von kleinen Grünflächen kann lärmreduzierend wirken. Hier ist auf die Verwendung klimawandelresistenter Arten bei der Bepflanzung zu achten, um Synergieeffekte bei der Instandhaltung sowie bei weiteren umweltplanerischen Belangen (Schwammstadt, Luftreinhaltung) zu erzielen.

Schließlich muss das Investitionsprogramm in moderne Trams zügig fortgesetzt werden, damit die überalterten, lärmintensiven Tatra-Züge in Kürze vollständig ersetzt und stillgelegt werden können.

3.2. Mittelbar wirkende Maßnahmen

Die zweite Gruppe besteht aus nur mittelbar wirkenden Maßnahmen, mit denen versucht wird, durch Förderung von Verhaltensänderungen eine Lärmreduzierung herbeizuführen, ohne dass dabei ein direkter Zusammenhang zwischen Aufwand und Lärmreduzierung beziffert werden kann. Zum Beispiel bleibt unklar, mit welchem Aufwand private E-Mobilität gefördert werden müsste, um zu einer signifikanten Verkehrsverlagerung zugunsten von E-Autos zu führen, deren Lärminderungswirkung ebenso wenig genau beziffert werden kann (Verhältnis Motor-/Fahrgeräusche). Bei einigen Maßnahmen ist die Lärminderungswirkung gänzlich unklar. Die Förderung von Car-Sharing trägt zwar mutmaßlich zur Entlastung beim Parkdruck bei, führt aber nicht unmittelbar zu weniger Autoverkehr. Ebenso gehören alle Maßnahmen für den Radverkehr und Fußverkehr zu dieser Gruppe.

Mittelbar wirksame Maßnahmen sollten genau auf ihre Wirksamkeit überprüft werden, insbesondere im Verhältnis zu in ihrem Zusammenhang auftretenden Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer.

3.3. Maßnahmen außerhalb des Wirkungsbereiches der Stadtverwaltung

Für uns unverständlich bleibt die Auflistung von Maßnahmen, die gar nicht im direkten Einflussbereich der Stadtverwaltung liegen. Besonders die Maßnahmen, die den Wirtschaftsverkehr direkt betreffen, müssen zusammen mit den fraglichen Unternehmen erarbeitet und abgestimmt werden. Dies betrifft die folgenden Maßnahmen:

NUMMER	MASSNAHME
M 18	verstärkte Nutzung von Elektrotransportern für den Lade- und Lieferverkehr
M 19	Erarbeitung eines integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes
M 20	Prüfung der Fortführung des Förderprogramms zur Anschaffung von Lastenrädern für Unternehmen und Tagespflegepersonen
M 21	Entwicklung von Konzepten für anbieteroffene urbane Logistik-Hubs
M 22	Erhalt, Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für große Gewerbegebiete

Hier besteht ein dringender Abstimmungsbedarf zwischen der Stadt Leipzig und den ansässigen Unternehmen. Der Lärmaktionsplan enthält dafür bislang keinerlei Ansatzpunkte. Insbesondere fehlt es in der Stadtverwaltung an einem zentralen Ansprechpartner für die

Belange des Wirtschaftsverkehrs oder eines informellen Gremiums („Runder Tisch Wirtschaftsverkehr“) zur Ansprache der Belange. Dies wird nun für die Maßnahmen im Einzelnen erläutert:

M 18 verstärkte Nutzung von Elektrotransportern für den Lade- und Lieferverkehr

Hier fehlt der Stadt Leipzig ein klarer Ansatzpunkt. Ein- oder Durchfahrtsverbote für nicht elektrisch angetriebene Fahrzeuge darf es nicht geben. Wie eine „verstärkte Nutzung“ erreicht werden kann, wird nicht angeführt. Denkbar wäre ein städtisches Förderprogramm zur Abdeckung der Mehrkosten bei der Anschaffung und Vergünstigungen für die Nutzung der Ladesäulen der Leipziger Stadtwerke für Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs.

M 19 Erarbeitung eines integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes

Es bleibt unklar, unter wessen Federführung die Erarbeitung stattfinden soll. Fachlich geboten wäre eine Erarbeitung im Verkehrs- und Tiefbauamt, wobei die Industrie- und Handelskammer bei der Erarbeitung zu beteiligen wäre. Ziel eines solchen Konzeptes muss es sein, die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs langfristig zu sichern. Maßnahmen zur Reduzierung des (privaten) Kfz-Verkehrs dürfen nicht zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs gehen.

M 20 Prüfung der Fortführung des Förderprogramms zur Anschaffung von Lastenrädern für Unternehmen und Tagespflegepersonen

Unternehmen zu unterstützen, die ihre Mobilität auf elektrische Antriebe umstellen möchten, ist wesentlich erfolgversprechender als durch Verbote eine Verkehrswende erzwingen zu wollen. Unverständlich bleibt, warum ein solches Förderprogramm nicht sicher fortgeführt wird, zumal die Kosten dafür sich in Grenzen halten.

M 21 Entwicklung von Konzepten für anbieteroffene urbane Logistik-Hubs

Auch hier fehlt der Stadt Leipzig der Ansatzpunkt. Versuche der Vergangenheit haben nicht zu einem tragfähigen Betreibermodell geführt. Es bleibt unklar, wie die Nutzung eines white-label-hubs durch die Logistikbranche angereizt werden soll. Letztlich wird die Stadt Leipzig den ggf. nicht auskömmlichen Betrieb einem kommunalen Unternehmen (L-Gruppe) übertragen müssen.

M 22 Erhalt, Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen für große Gewerbegebiete

Der Beitrag der Stadt Leipzig zu dieser Maßnahme beschränkt sich auf die Berücksichtigung von Gleisanschlüssen in der Bauleitplanung, sofern diese nicht eisenbahnrechtlich gewidmet sind. Neben der Deutschen Bahn (DB Netz) sind vor allem die Unternehmen der verladenden Wirtschaft einzubeziehen und gezielt anzusprechen. Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene erfordert ein komplexes Zusammenspiel von Verladern, DB Netz und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Schon im Rahmen der Ansiedlungsberatung müssen Standorte mit Gleisanschlüssen gezielt an geeignete Unternehmen vermarktet werden.

Denkbar ist auch eine städtische Betreibergesellschaft für private Gleisanschlüsse bis hin zu einem EVU unter dem Dach der L-Gruppe zur Durchführung von Rangierdiensten.

Flughafen Leipzig/Halle

In die Kategorie der Maßnahmen außerhalb des Einflussbereichs der Stadt Leipzig fallen ferner jene gegen Fluglärm. Mit diesen Fragestellungen beschäftigt sich die Fluglärmkommission für den Flughafen Leipzig/Halle intensiv. Die angesprochenen Maßnahmen kann die Stadt Leipzig dort aber nicht alleine durchsetzen, sondern lediglich als Anregung vorbringen. Um hier falschen Erwartungen in Teilen der Bevölkerung vorzubeugen, sollte dies im Lärmaktionsplan unmissverständlich klargestellt werden. Im Übrigen weisen wir dezidiert darauf hin, dass de facto prohibitiv wirkende Maßnahmen aufgrund der für die Region Leipzig/Halle immensen wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Bedeutung des Flughafens und seines Umfeldes unter allen Umständen unterbleiben müssen.

4. Fazit

Auf Seite 41 des Textdokuments wird eine Priorisierungsmatrix aufgestellt, die auf das Verhältnis von erwartetem Nutzen zu entstehenden Kosten abstellt. Eine Einordnung der geschilderten Maßnahmen in diese Nutzen-Kosten-Matrix unterbleibt aber.

Aus unserer Sicht sind deshalb die direkt auf die Lärmquelle wirkenden Maßnahmen zu priorisieren, da von ihnen am ehesten eine direkte Wirkung auf den Lärmschutz zu erwarten ist. Maßnahmen, die nach dem „Prinzip Hoffnung“ auf eine Lärmreduzierung durch Verhaltensänderungen setzen, lehnt die IHK zu Leipzig ab.