



Ökolöwe
Umweltbund Leipzig e.V.

Saubere Luft für Leipzig

**Stellungnahme des Ökolöwe – Umweltbund Leipzig
e.V. zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRP)**

April 2018

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Sie!

Unterstützen Sie unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Ihre regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html

Einleitung

Leipzig zeichnet sich aus durch viel Grün, den Auwald und die kurzen Wege in der Innenstadt. Es zeichnet sich aus durch das kulturelle Angebot einer großen Metropole bei gleichzeitig noch relativ guten Umweltbedingungen. Das macht unsere Stadt sehr lebenswert. Die größten Probleme liegen seit jeher in der schlechten Luftqualität und dem Lärm, verursacht durch den Kfz-Verkehr. Leipzig überschreitet seit Jahren gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte. Jetzt drohen Bußgelder der EU-Kommission.

Die Stadtverwaltung schreibt daher aktuell den Leipziger Luftreinhalteplan fort. Der Fokus liegt dabei auf dem Hauptverursacher von schlechter Luft in Leipzig, dem Kfz-Verkehr.

Leipzig hat gute Konzepte

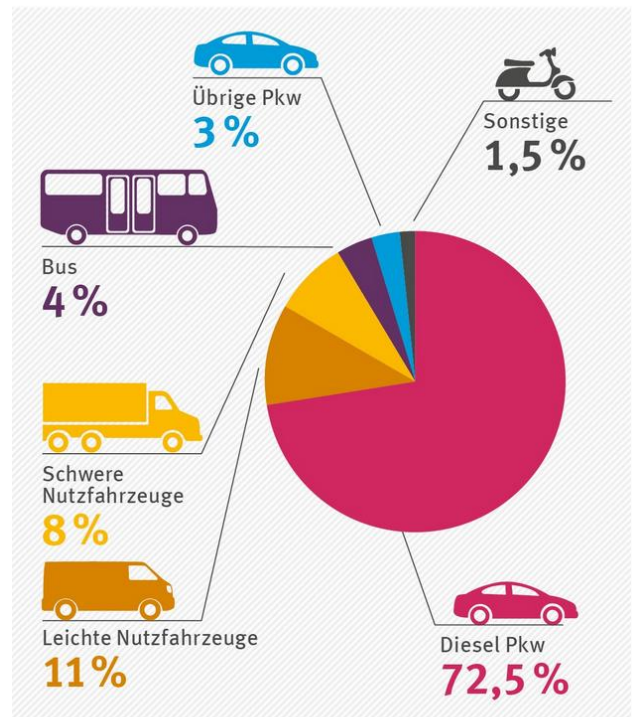
Die Ziele für eine nachhaltige Stadtentwicklung sind formuliert, im Klimaschutzprogramm, im Stadtentwicklungsplan Verkehr- und öffentlicher Raum; es gibt Umweltqualitätsziele, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept und vieles mehr. Der Ökolöwe und andere Umweltverbände benennen seit über 25 Jahren Ansätze für eine nachhaltige Mobilität in unserer Stadt. Konzepte und Fachgutachten sind erstellt. Alle Fachleute empfehlen seit Jahren die Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Stärkung und Priorisierung des Umweltverbundes aus Fußverkehr, Radverkehr, Bahn und Bus sowie Carsharing.

Leipzig hat ein Umsetzungsproblem

Während andere europäische Metropolen lückenlose Radverkehrsnetze schaffen, neue Straßenbahnlinien bauen und ihre Innenstädte autofrei machen, kommt Leipzig mit der Radinfrastruktur nur in Trippelschritten voran. Im ÖPNV wurden sogar Mittel in Millionenhöhe gestrichen und Tram-Linien gekürzt, obwohl Leipzig ganz klar eine wachsende Stadt mit wachsenden Mobilitätsbedürfnissen ist. Für Fußverkehr und Carsharing gibt es noch nicht einmal ein Konzept. Die fehlende Bereitschaft in Teilen von Politik und Verwaltung, den Umweltverbund gegenüber dem Kfz-Verkehr klar zu priorisieren, hat dazu geführt, dass Leipzig auch heute noch, nach Ablauf der verlängerten Frist zur Einhaltung der Schadstoff-Grenzwerte, vertragsbrüchig gegenüber der EU ist. Diese fehlende Bereitschaft ist auch verantwortlich dafür, dass nun zwangsläufig radikalere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die rechtsverbindlichen Grenzwerte unverzüglich einzuhalten und Strafzahlungen sowie flächendeckende Fahrverbote zu vermeiden.

Der Ökolöwe fordert seit über 25 Jahren wirksame Maßnahmen zur Luftreinhaltung ein und hat bereits vor 7 Jahren in der Stellungnahme zum vorangegangenen LRP 2009 vor einer alleinigen Fokussierung auf die Umweltzone gewarnt. Heute, im Jahr 2018 reichen mittel- und langfristig wirksame Maßnahmen allein nicht mehr aus, um der gesetzlichen Pflicht zur unverzüglichen Einhaltung der Grenzwerte nachzukommen.

Diesel-Autos stoßen das meiste NO₂ aus



Quelle: UBA/TREMOS 5.64/HBEFA 3.3

Es benötigt Sofortmaßnahmen, die in erster Linie beim Hauptverursacher schlechter Luft in Städten – dem Kfz-Verkehr - ansetzen müssen. Auf diese hat sich das Amt für Umweltschutz bei der Erarbeitung des Entwurfs zum Luftreinhalteplan sinnvollerweise konzentriert (Maßnahmen Kategorie A). Nachfolgend wird die Stellungnahme des Ökolöwen die Maßnahmen aus Kategorie A und B bewerten. Gleichwohl ist klar, dass die Sofortmaßnahmen mit der Fokussierung auf die Vermeidung von Fahrverboten nicht flächendeckend für saubere Luft in Leipzig sorgen werden. Dazu ist vielmehr ein klar formulierter ÖPNV-Ausbau im Nahverkehrsplan, sowie ein deutlich stärkeres Engagement bei der Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur nötig. Das gemeinsame Ziel aller Parteien im Stadtrat und aller Dezernate im Rathaus muss sein, dauerhaft gute Umweltbedingungen für die Menschen in unserer Stadt zu schaffen und dadurch eine Umweltzone oder Fahrverbote langfristig überflüssig zu machen. Der Ökolöwe wird dieses Ziel weiterhin tatkräftig unterstützen.

Maßnahmen der Kategorie A

- Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass in den benannten Straßen mit Grenzwertüberschreitungen (A1 – A4) das Mittel der **Verkehrsflussdosierung** gewählt wurde. Dies ist grundsätzlich ein wirksamer Ansatz, um die Verkehrsbelastung in den besagten Straßenabschnitten zu reduzieren. Inwieweit dies wirklich zur Unterschreitung der Grenzwerte führen wird, können wir, ohne die konkrete Ampelschaltung zu kennen, an dieser Stelle nicht bewerten. Positiv hervorzuheben ist die konkrete Benennung der Kosten zur Implementierung der jeweiligen Maßnahme.
- Als problematisch sehen wir **Maßnahme A5 „Arthur-Hoffmann-Straße - zeitliche Verschiebung der Aufhebung der Einbahnstraßenregelung“**. Dies hätte zur Folge, dass der unzumutbare Zustand mit der zweispurigen Einbahnstraßenführung in der inneren Bernhard-Göring-Straße erhalten bliebe. Dies führt zu einer unnötigen Belastung des Wohngebiets. Die Einbahnstraßenregelung führt zu höheren Lärmbelastungen und einem erhöhten Unfallrisiko. Zudem ist dem stadteinwärtigen Radverkehr an dieser Stelle die Weiterfahrt in das Stadtzentrum verwehrt, was nicht länger hinnehmbar ist (Abhilfe wird bereits seit mind. 2008 in Aussicht gestellt). Im LRP muss daher zwingend unter Maßnahme A5 zumindest eine sichere Radverkehrsführung auf der Bernhard-Göring-Straße stadteinwärts bis zum Stadtzentrum festgeschrieben werden. Diese ist spätestens 2019 umzusetzen. Auch für die Arthur-Hoffmann-Straße selbst muss eine sichere Radverkehrsanlage im LRP festgeschrieben werden.
- Für die **Straßen in Kategorie A** sind außer der Optimierung des Verkehrsleitsystems, weitere konkrete Sofortmaßnahmen festzuschreiben. Für die Jahnallee ist zusätzlich eine Tempo 30-Streckengeschwindigkeit anzuordnen, Linksabbiegen aus der Jahnallee ist durch bauliche Sperren in der Fahrbahnmitte zu verhindern (Erhalt Verkehrsfluss insb. für ÖPNV, Unfallvermeidung). Eine Tempo-30-Strecke ist ebenfalls in der inneren Arthur-Hoffmann-Straße anzuordnen. Für die Eutritzscher Str. (Maßnahme A2) ist eine Tempo 30-Streckengeschwindigkeit, unterstützt durch Geschwindigkeitsanzeiger, zw. Michaelisstraße und Berliner Straße anzuordnen. Landwärts ist in diesem Bereich die Rechtsabbiegespur aufzuheben und durch einen separaten Radweg zu ersetzen. Für alle Straßen aus Kategorie A sollte die Anpflanzung von Straßenbäumen und/oder Fassadenbegrünung ortskonkret festgelegt werden.
- Generell kann angenommen werden, dass die **Maßnahmen aus Kategorie A zu Mehrbelastungen** in ebenfalls bereits hoch belasteten Straßen führen können. So könnte insbesondere Maßnahme A4 „Harkortstraße - Fahrspureinziehung und Verkehrsflussdosierung auf der Wundtstraße“ zu einer Mehrbelastung auf der Karl-Tauchnitz-Str., der Kurt-Eisner-Str., der Karl-Liebknecht-Str., der Richard-Lehmann-Str. und der August-Bebel-Str. führen. Hier müssten unter A4 Entlastungsmaßnahmen für diese Straßen benannt werden, falls sich eine zusätzliche Belastung abzeichnet.
- Grundsätzlich ist zu bemängeln, dass sich mit konkreten Maßnahmen **auf lediglich 4 Straßen beschränkt** wird, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Ein Luftreinhalteplan muss auch konkrete Maßnahmen an Straßen benennen, die knapp unterhalb des Grenzwertes liegen, wenn er nicht dem Verdacht unterliegen will, dass es nur um das Vermeiden von Fahrverboten geht. Das Ziel soll saubere Luft in Leipzig sein – auch an den Straßen knapp unterhalb des Grenzwertes.
- Im vorliegenden LRP sind daher in Kategorie A **zusätzlich konkrete Maßnahmen für weitere Straßen** aus Tabelle 32, Seite 156 LRP zu benennen. Dazu gehören u.a.:
 - Antonienstraße (z.B. Radfahrstreifen, Straßenbäume/Fassadenbegrünung),
 - Breite Straße (z.B. separierte Radfahrstreifen/-wege),
 - Eisenbahnstraße (z.B. Einschränkung Linksabbiegen H.-Liebmann-Str.),
 - Georg-Schumann-Str. (z.B. Straßenbäume/Fassadenbegrünung, Komplettierung Radfahrstreifen),
 - Käthe-Kollwitz-Straße (z.B. Radfahrstreifen),
 - Kurt-Eisner-Straße (z.B. sep. Radwege und/oder Busspur, Verdichtung Busverkehr zu Busbündel im 1.-Min.-Takt, Fassadenbegrünung, Verkehrsdosierung),
 - Lützner Straße (z.B. Tempo 30, Fassadenbegrünung),
 - Marschnerstraße (z.B. Tempo 30, Fassadenbegrünung)
 - Nürnberger Straße (z.B. Radfahrstreifen, Tempo 30, Kfz-Spurreduzierung, Fassadenbegrünung),
 - Pfaffendorfer Straße (z.B. Spurreduzierung von Gördelerring in Pfaffendorfer Str., Fassadenbegrünung),
 - Rödelstraße (z.B. Tempo 30, Verkehrsdosierung, Radverkehrsanlage / Busspur),
 - Wurzner Straße (z.B. Radfahrstreifen, Tempo 30, Fassadenbegrünung)

Maßnahmen Kategorie B

Motorisierter Individualverkehr

- **B1 Harkortstraße - Neuaufteilung Straßenraum zwischen Dufourstraße und Martin-Luther-Ring** – Zustimmung – Diese Maßnahme müsste allerdings durch Entlastungsmaßnahmen für Straßen begleitet werden, die dadurch eine zusätzliche Belastung erfahren (z.B. K.-Tauchnitz-Str., K.-Liebknecht-Str., R.-Lehmann-Str.). Parallel muss das ÖPNV-Angebot in südliche Richtung ausgeweitet werden, damit die dafür notwendige Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV auch stattfinden kann (Erweiterung S-Bahn, Reaktivierung Linie 9 nach Markkleeberg-West bzw Cospudener See, Taktverdichtung Linie 89; Neue Buslinie 99 westl. Südvorstadt – Musikviertel – Bachviertel –Waldstraßenviertel, Prüfung Reaktivierung ÖPNV-Angebot analog ehemalige Linie 24).
- **B2 Harkortstraße – umweltsensitive Verkehrssteuerung** - Zustimmung
- **B3 Ausweisung von Tempo 30-Zonen und Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung** – Zustimmung mit der Bitte um Beachtung bereits eingebrachter Straßen (z.B. B.-Göring-Str., Endersstr., Hinweise aus Ökolöwen-Projekt Mach's leiser und weitere). Zusätzlich sind potentielle Straßen für die Umwandlung in Spielstraßen und Fußgängerzonen zu benennen. Gleiches gilt für die Teileinziehung für Kfz-Verkehr innerhalb bestehender Tempo 30-Zonen und insbesondere vor Schulen. So muss z.B. die Straße am Floßplatz zw. Hohe Straße und P.-Gruner-Str. eingezogen werden und der Petrischule als erweiterter Schulhof zugänglich gemacht werden (Good-Practice: Scharnhorststraße vor Kantgymnasium).
- **B4 Verbesserung des vorhandenen P+R-Angebotes** – teilw. Zustimmung – Der Fokus muss darin liegen, dass Pendler aus dem Umland bereits in den jeweiligen umliegenden Mittelstädten in den SPNV wechseln und damit den längeren Teil des Arbeitsweges mit dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel bestreiten. P+R-Plätze, die weit innerhalb des Leipziger Stadtgebiets geplant sind, sollten in ihrer Wirkung hinterfragt werden, zumal die Mittel dafür aus dem ÖPNV-Fördertopf gestellt werden und nicht aus Mitteln für die Kfz-Infrastruktur.
- **B5 Erarbeitung einer Stellplatzsatzung unter Einbindung alternativer Mobilitätsformen** – Zustimmung
- **B6 Anhebung der Parkgebühren auf öffentlichen Stellplätzen in der Zone 1 und 2** – teilw. Zustimmung – In der Zone 1 (autoarme Innenstadt) dürfen perspektivisch keine Stellplätze mehr im öff. Straßenraum angeboten werden, um den erheblichen Parksuchverkehr einzudämmen. Das Kfz-Parken soll hier generell in die zahlreich vorhandenen Parkhäuser gelenkt werden. Eine unter B6 aufgeführte Befreiung von Parkgebühren für Autos in Zone 1 (autoarme Innenstadt) ist zu streichen. Das gilt auch für Autos mit E-Motor. Das Netz der Fußgängerzonen soll erweitert werden (z.B. Burgplatz, Katharinenstraße, Augustusplatz). Die Fahrradstraßen in Zone 1 müssen autofrei gestaltet werden. Dies ist bei der Stellplatzkonzeption zu berücksichtigen.
- **B7 Erstellung und Umsetzung qualifizierter Parkraumkonzepte, Ausweitung des Bewohnerparkens** – teilw. Zustimmung – In der Maßnahme ist lediglich die Erstellung von Konzepten und Analysen in Aussicht gestellt. Es muss ein konkreter Zeitplan für die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Tangentenvierecks benannt werden.
- **B8 Förderung von Carsharing** – teilw. Zustimmung – In B8 muss konkret benannt werden, dass seitens der Verwaltung jene 60 zusätzlichen Carsharing-Stationen im öff. Straßenraum bis 2020 geschaffen werden, die seitens des lokalen CS-Anbieters als wirtschaftlich tragfähig eingeschätzt wurden. Diese Stations-Konzeption liegt der Stadtverwaltung bereits seit Längerem vor.
- **B9 Ausweisung von Stellflächen und Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge** – teilw. Zustimmung – Kostenloses Parken in der Innenstadt ist abzulehnen, unabhängig von dem Motor des Autos. Bei der Erarbeitung des Stellplatzkonzeptes sind die Belange des Fußverkehrs besonders zu berücksichtigen (z.B. Ladesäulen im Straßenraum statt auf dem Gehweg). Das Netz der Fußgängerzonen soll erweitert werden (z.B. Burgplatz, Katharinenstraße, Augustusplatz). Dies ist bei der Einrichtung von Stellplätzen zu berücksichtigen. Die Fahrradstraßen in Zone 1 müssen autofrei gestaltet werden. Bereits eingerichtete E-Auto-Stellflächen auf Fahrradstraßen, sind zurückzubauen. Die Linie 89 soll perspektivisch über Leuschnerplatz – Schillerstraße – Neumarkt verkehren. Dies ist bei der Stellplatzkonzeption zu berücksichtigen.

- **B10 Teilnahme der Stadt Leipzig durch die Unternehmen der L-Gruppe an Projekten zur weiteren Etablierung von Elektromobilität** – Zustimmung – Der Fokus in der Straßenbahnstadt Leipzig muss jedoch auf dem Ausbau der Elektromobilität auf der Schiene liegen (Ausbau Straßenbahnnetz, Taktung, Fahrzeuge) Die Mittel der L-Gruppe müssen an der Stelle konzentriert werden. Es sei daran erinnert, dass seitens der L-Gruppe die Betriebskostenzuschüsse für den Betrieb des umweltfreundlichen ÖPNV von rund 60 Mio. Euro auf nur noch 45 Mio. Euro gekürzt worden sind.
- **B11 Anschaffung von Elektrofahrzeugen im kommunalen Fuhrpark sowie bei den Unternehmen der L-Gruppe, Förderung von Elektrofahrzeugen** – Zustimmung – In Abhängigkeit der Förderung durch den Bund und Freistaat
- **B12 Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** - Zustimmung – Sollte in Abhängigkeit der Förderung durch den Bund geschehen. Knappe kommunale Mittel sind in der Förderung des Umweltverbands zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass die Stadt Leipzig die mit dem Radverkehrsentwicklungsplan beschlossene Förderung des Radverkehrs (5 Euro pro Einwohner und Jahr) regelmäßig weit verfehlt.
- Es fehlt in Kategorie B unter anderem die ortskonkrete **Anordnung von Tempo-30-Strecken an Hauptverkehrsstraßen** mit erhöhter Luftschadstoff- und Lärmbelastung (siehe auch Aufzählung unter Kat. A in dieser Stellungnahme). Die Anordnung der Tempo 30-Strecken ist durch elektronische Geschwindigkeitsanzeiger zu unterstützen (z.B. in Sommerfelder Str.). Das Unterlassen eines solch wichtigen, vielfältig wirksamen und zudem kostengünstigen Maßnahmenbündels ist fachlich nicht nachvollziehbar. Es ist unverantwortlich, wenn wirksame Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Lärminderung und Unfallvermeidung unterlassen werden.
- An dieser Stelle oder alternativ in Kategorie A fehlt die **Anordnung eines LKW-Durchfahrtsverbots** für LKW über 3,5t in Leipzig entsprechend des Stadtratsbeschlusses' zum Antrag von DIE LINKE (VI-A-05152).

Öffentlicher Personennahverkehr

- **B13 Ersatzbeschaffung und Aufstockung der Linienbusse des ÖPNV mit Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb, alternativ Fahrzeuge der Schadstoffnorm Euro VI; umweltorientierter Einsatz der Linienbusse** – Zustimmung – soweit dies nicht bereits geschehen ist, sollte darüber hinaus die Nachrüstung bestehender Busse auf Euro VI erfolgen. Bzgl. des Busangebotes ist eine Taktverdichtung sowie die Schaffung eines deutlich ausgeweiteten „Busnetz 2020“ erforderlich. Damit kann die im STEP VÖR beschlossene Modalsplit-Verlagerung vom Privat-PKW zugunsten des umweltfreundlichen ÖPNV gelingen. Dem ist auch bzgl. der Luftreinhaltung eine deutlich höhere Priorität einzuräumen. Die zwingend notwendige Ausweitung des Busangebots erscheint jedoch fraglich, wenn dies durch ungleich kostenintensivere E-Busse geschehen soll, die auch im Betriebsablauf weniger zuverlässig sind als Euro VI -Busse.
- **B14 Herstellung von Straßenbahngleisen in Rasengleisbauweise** – teilw. Zustimmung – Es fehlen aus unserer Sicht Abschnitte für die Einrichtung eines Rasengleises in der aufgeführten Liste (z.B. in der Prager Straße), für den Fußverkehr ist dabei insbesondere in Geschäftsstraßen ein flächenhaftes Queren zu ermöglichen. Dies ist insbesondere bei dem aufgeführten Abschnitt „Karl-Liebknecht-Straße von Scharnhorststraße bis Kantstraße“ zu beachten.
- **B15 Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern und unterstützen** – Zustimmung
- **B16 Einrichtung der Stelle eines Mobilitätsmanagers und eines Beauftragten für den Fußwegeverkehr** –Zustimmung – Dies gehört streng genommen nicht unter den Punkt „Öffentlicher Nahverkehr“, sowohl Fußverkehr als auch das Mobilitätsmanagement sind derart bedeutend, dass dafür Maßnahmen unter einer jeweils eigenen Unterüberschrift aufzuführen sind.
- **B17 Erhöhung der Nutzerzahlen beim ÖPNV durch Angebotsverbesserungen** – Zustimmung – Dies ist der wichtigste Punkt in der Untergliederung „Öffentlicher Nahverkehr“, wenn nicht sogar im gesamten Luftreinhaltungsplan. Die muss im LRP zumindest vor dem Punkt B14 eingeordnet werden. Die unter „Handlungsschritte“ aufgeführten Angebotsverbesserungen reichen natürlich bei weitem nicht aus. Wir verstehen diese eher als einen winzig kleinen Auszug geplanter Maßnahmen. Der Nahverkehrsplan muss deutlich weiter gehen. Hinweise des Ökolöwen können dem „Zukunftsplan für Bus und Bahn“ entnommen werden: <http://www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/zukunftsplan-fuer-bus-und->

[bahn.html](#)

- **B18 Ausbau S-Bahnnetz durch zusätzliche Haltepunkte, Streckenverlängerungen und Taktoptimierung** – teilw. Zustimmung – Dies liegt haupts. in der Verantwortung des Freistaats Sachsen, der das SPNV-Angebot in Westsachsen finanziert. Gute Hinweise der Stadt Leipzig wurden leider seitens des ZVNL nicht im entsprechenden Nahverkehrsplan berücksichtigt.
- Generell ist der Entwurf des **LRP im Bereich ÖPNV sehr schmallippig**. Dies wird seiner Bedeutung für die Luftreinhaltung überhaupt nicht gerecht. Der Kontrast ist insbesondere im Gegensatz zu den vielen Punkten zur Förderung von Elektrofahrzeugen auffällig. Dort hätte man ebenfalls auf das bestehende Elektromobilitätskonzept verweisen können. An dieser Stelle müssen wir erneut betonen, dass der vorgeschlagene Ausbau von E-Auto-Ladesäulen in der Wirkung für die rechtlich verbindliche zeitnahe Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte, weit unbedeutender ist, als eine Angebotserweiterung im ÖPNV.
- An dieser Stelle müssen wir noch auf den Umstand hinweisen, dass gerade im Zeitraum der Beteiligung zu diesem Luftreinhalteplan, eine erneute Erhöhung der Ticketpreise für Bus und Bahn in Leipzig angekündigt wurde. Der **unverhältnismäßige Fahrpreisanstieg**, im Wesentlichen verursacht durch das Festhalten an der Kürzungspolitik der letzten Jahre seitens der Stadt Leipzig gegenüber der LVB, konterkariert einen Großteil der in diesem Plan beschriebenen Ansätze für saubere Luft in Leipzig.

Fuß- und Radverkehr

- **B19 Bedarfsgerechte Erhöhung der Zahl an sicheren Stellplätzen für Fahrräder an Orten mit hohem Publikumsverkehr** – teilweise Zustimmung – Das Wort „bedarfsgerecht“ ist zu streichen oder alternativ bei allen anderen Punkten im LRP hinzufügen. Der Zusatz „Orte mit hohem Publikumsverkehr“ ist zu streichen bzw. durch „sowie in Wohngebieten“ zu ergänzen. Es ist ein konkreter Zielwert für die Einrichtung neuer Fahrradparkplätze zu benennen. Dieser Zielwert soll sich in Parkzone 2 an der bestehenden Anzahl von Kfz-Parkplätzen orientieren. Fahrradparkplätze sind vorzugsweise am Straßenrand einzurichten. Die Belange des Fußverkehrs sind zu berücksichtigen. Die unter B19 erwähnten Fahrradstationen sollen im Hauptbahnhof entstehen (1x Ostseite, 1x Westseite). Die Zahl von 500 Stellplätzen ist viel zu gering. Potsdam mit seinen 170.000 Einwohnern hat 500 Stellplätze im Hauptbahnhof. Die Aufstockung der Zahl der Fahrradbügel in der Innenstadt muss v.a. mit dem ADFC abgestimmt sein. Folgendes Handlungsfeld, ist hinzuzufügen: Aufstellung eines Förderprogramms Fahrradgaragen in Hinterhöfen von großen Wohnungsgenossenschaften in Wohngebieten im Haushalt 2019/20.
- **B20 Nutzungsgerechte Instandhaltung stark radfrequentierter Wege durch Auwald und Parkanlagen** – Zustimmung – Innerhalb von Parkanlagen und Wald sind sandgeschlämmte Schotterdecken zu verwenden, deren bauliche Ausführung und Pflege muss jedoch dringend verbessert werden, damit die Wege alltagstauglich für den Radverkehr werden. Der Punkt ist hinter B23 einzuordnen.
- **B21 Finanzielle Förderung von Elektro-Fahrrädern** – teilw. Zustimmung – Der Zusatz „Elektro“, ist in Klammern zu setzen. Kaufprämien sind auch für Fahrräder ohne Motor auszureichen. Diese sind immernoch umweltfreundlicher als Räder mit Motor. Der Stadtratsbeschluss Kaufprämie für Lastenräder (auch ohne E-Motor) für Unternehmen, Tageseltern und Familien. (Antrag SPD-Fraktion VI-A-04406) ist umzusetzen; Der unter B21 avisierte Betrag von 200 Euro erscheint zu gering. Die Bundesregierung reicht für E-Autokäufer 2.000 Euro aus. Im Rahmen der sogenannten Abwrackprämie wurden 2.500 Euro an Autokäufer ausgereicht. Der Fördertopf hatte ein Gesamtvolumen von 5 Milliarden Euro.
- **B22 Erhöhung der Fahrradnutzung in der Stadtverwaltung** – Zustimmung – Der Punkt B22 ist zusammen mit B21, aufgrund der geringeren Bedeutung für den Alltagsradverkehr breiter Bevölkerungsschichten, hinter B25 einzuordnen.
- **B23 Weiterer Ausbau des Radwegenetzes und Herstellung eines zusammenhängenden Hauptradwegenetzes, Vernetzung von Wegen abseits von Straßen** – teilw. Zustimmung – Die unter B23 aufgeführten Maßnahmen liegen hauptsächlich in Stadtrandlagen. Die Priorität ist jedoch vielmehr auf den Lückenschluß im Rad-Hauptnetz im Bereich der Kernstadt zu legen. Die aufgeführte Liste ist nicht vollständig. Es fehlen unter B23 viele Projekte z.B. Parkbogen Ost, Bahnbogen Gohlis, die Straßen, die in dieser Stellungnahme unter Kategorie A aufgeführt sind; konkrete Netzergänzungsmaßnahmen im Bereich von Nebenstraßen. Darüber hinaus sind wichtige Lückenschlüsse mithilfe von Fuß-/Radbrücken zu benennen (z.B. Alte Messe, Stein-

straße MDR, Elsterflutbett Höhe Pistorisstraße); Radwegmarkierung unabhängig von komplexen Straßenbaumaßnahmen und vieles mehr. Unter dem Punkt „Bereitstellung finanzielle Mittel“ ist konkret zu benennen, dass diese mindestens bei 10 Euro pro Einwohner und Jahr liegen müssen.

- **B24 Verbesserung der Querbarkeit verkehrsreicher Straßen und der hinderungsfreien Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegen** – teilw. Zustimmung – Die unter B24 aufgeführte Liste mit neu zu schaffenden Querungshilfen ist deutlich zu klein. Die Einrichtung von Zebrastreifen fehlt völlig. Unter B24 ist die Umsetzung eines „Zebrastreifenprogramms für Leipzig“ hinzuzufügen und finanziell zu untersetzen. Konkret sind Mittel in Höhe von jährlich 500.000 € für die Schaffung von Querungshilfen und Zebrastreifen in den Haushalt der Stadt Leipzig einzuplanen. Unter dem Punkt „Verkehrsüberwachung“ ist folgender Wortlaut hinzuzufügen: „Die Personalstellen für die Verkehrsüberwachung werden bis zum Jahr 2020 verdoppelt.“
- **B25 Verbesserung der Radwegesituation im Winter** – Zustimmung
- Generell sind die **Maßnahmen im Bereich Radverkehr und Fußverkehr zu schmal bemessen** und deutlich zu zaghaft. In den 7 Punkten ist eine engagierte Verkehrswende nicht zu erkennen. Gerade der Ausbau der Radverkehrsförderung ist jedoch neben dem Ausbau des ÖPNV-Angebots DIE wirksamste Maßnahme für saubere Luft in Leipzig.
- Für den **Fußverkehr**, der in Leipzig immerhin ein Viertel aller Wege abdeckt, wird im LRP **lediglich ein Punkt (B24)** dargelegt. Das wird der Verkehrsart nicht annähernd gerecht. Für den Fußverkehr ist eine eigene Unterüberschrift im LRP einzufügen. Darunter sind u.a. folgende Punkte zu benennen und zu konkretisieren:
 - Konsequente Umsetzung des Leitbilds „Stadt der kurzen Wege“
 - Festsetzung engmaschiger Straßenraster in neuen Plangebieten
 - Schließung von Netzlücken, beginnend mit Fußwegen zu Haltestellen der LVB / S-Bahn
 - Förderung kleinteiliger Versorgungsstrukturen in den Stadtteilen
 - konsequente Stapelung von Nutzungen
 - Gleichberechtigte Ampelschaltung für Fußgänger
 - baulicher Schutz von Gehwegen vor Gehwegparkern und Kreuzungsparkern
 - von der „autoarmen“ Innenstadt zur autofreien Innenstadt bis 2025, z.B. Sperrung Augustusplatz für Kfz-Verkehr
 - Einrichtung neuer Fußgängerzonen bis 2020 z.B. am Lindenauer Markt, Katharinenstraße, Burgplatz
 - Umsetzung des 2013 im Bürgerwettbewerb Stadtverkehr prämierten Projekts „Flaniermeile Gottschedstraße“ bis 2020
 - Sukzessive Umgestaltung von unwirtschaftlichen Straßenkreuzungen zu attraktiven Stadtplätzen, z.B. Hauptbahnhof-Vorplatz, Dresdner Straße vor Kaufland, Südplatz, Adler, Ostplatz, Bayerischer Platz, Connewitzer Kreuz, Vorplatz der Stadtbibliothek/Wilhelm-Leuschner Platz
 - Schaffung attraktiver öffentlicher Räume mit Sitzgelegenheiten
 - Herstellung sicherer, kindgerechter Wege aus allen Wohngebieten zu benachbarten Spielplätzen und Grünanlagen
 - Schaffung neuer Spielstraßen innerhalb von bestehenden Tempo-30-Zonen
 - Umwidmung von Kfz-Straßen zu Gehwegen, z.B. vor Schulen (Good-Practice: Kant-Gymnasium)
 - Beendigung der Einkürzung von Gehwegbreiten bei Straßenumbauten
 - Wiederherstellung von gründerzeitlichen Gehwegbreiten in bereits umgebauten Straßenräumen
 - Beseitigung von Stolperfallen
 - Schutz vor abbiegenden Autos, z.B. durch angehobene Gehwege (Good-Practice: Kopenhagen)

Gewerbe und Industrie

- **B26 Einsatz emissionsarmer Baumaschinen und -geräte bei Aufträgen der Stadt Leipzig sowie der L-Gruppe** – Zustimmung -
- **B27 Vorrang von Baustromanschlüssen gegenüber mobilen Netzersatzanlagen mit Verbrennungsmotor auf Baustellen** – Zustimmung -
- **B 28 Verbesserungen im Baustellenmanagement** – Zustimmung -
- An dieser Stelle fehlt die Maßnahme: „Restriktive Handhabung der **Genehmigung von Feuerwerken**“ und muss hinzugefügt werden

Wärmeversorgung

- **B 29 Beschränkung der Verwendung fester und flüssiger Brennstoffe im Rahmen der Bauleitplanung** – Zustimmung -
- **B30 Beschränkung der Nutzung fester Brennstoffe bei städtischen Veräußerungsgeschäften** – Zustimmung -
- **B31 Ausbau des Fernwärmenetzes in Leipzig** – Zustimmung -
- **B32 Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen zur Beschränkung der Errichtung von Kleinfeuerungsanlagen für feste und flüssige Brennstoffe im Baugenehmigungsverfahren** – Zustimmung -

Raum- und Grünplanung

- **B33 Gewährleistung und Erhalt von Luftleitbahnen mit stadtklimatisch bedeutsamer Funktion** – Zustimmung
- **B34 Unterstützung nachhaltiger Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene – autoarmes Wohnen und Arbeiten** – Zustimmung – Konkretisierung: Planung zukünftiger Quartiere ausschließlich ÖPNV-gerecht – d.h. die nächste Haltestelle des ÖPNV darf bei neu zu entwickelnden Gebieten max. 300m entfernt sein (S-Bahn 500 m, gemeint ist der tatsächliche Fußweg statt eines 300m-Radius) -> Analyse und Erschließung dieses Baulandpotentials in Leipzig. Sollte ÖPNV in neu zu erschließenden Baugebieten in Ausnahmefällen nicht anliegen, muss die Linienenerweiterung im Vorfeld erfolgen. In städtebaulichen Verträgen ist die Beteiligung des Investors an der Schaffung von ÖPNV-Infrastruktur festzuschreiben. Die Einführung eines Bonusprogramms für Neumieter der LWB soll geprüft werden: In Potsdam/Drewitz erhalten Neumieter einer Ein- oder Zwei-Raum-Wohnung zum Mietvertrag ein Jahresticket für Bus und Tram. Unter B34 soll ein zusätzlicher Beschluß-Punkt eingefügt werden: Etablierung eines autofreien Modellquartiers an der Hauptbahnhof-Westseite.
- **B35 Priorisierte Ausweisung und Ansiedlung von Industrie- und Gewerbestandorten an Bahngleisanschlüssen** –teilw. Zustimmung – Der Punkt muss auf alle arbeitsplatzintensiven Industrie- und Gewerbestandorte angewendet werden und soll nicht nur auf den Anschluss an Gütergleise abzielen. Neue arbeitsplatzintensive Gewerbestandorte sind ausschließlich an Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV zu entwickeln (300m Tram; 500m S-Bahn).
- **B36 Erhöhung des Grünanteils in der Nähe stark luftschadstoffemittierender Verkehrswege mittels Kompensation** – Zustimmung – Fassaden- und Dachbegrünung, ist als mögliche Kompensationsmaßnahme zu ergänzen. Zu prüfen ist weiterhin die Begrünung von Licht- und Strommasten und Betonpfeilern an Straßenkreuzungen. Punkt B36 soll für alle Straßen ab einer Belastung von 30 µg/m³ (Jahresmittelwert) gelten.
- **B37 Pflege des Straßenbaumbestandes unter dem Aspekt des Erhaltung einer optimalen Baumvitalität** – Zustimmung – Konkretisierung: Festschreibung der tatsächlich notwendigen Haushaltsmittel für den Erhalt und die Pflege des Baumbestandes (inkl. Ersatzpflanzungen). Es ist auf eine Erhöhung der Standzeit von Straßenbäumen hinzuwirken. Der Erhalt alter Straßenbäume mit hohem Baumkronenvolumen muss priorisiert werden. In diesem Zusammenhang wird auf das immer noch nicht beschlossene Straßenbaumkonzept verwiesen.
- **B38 Pflanzung von 1.000 zusätzlichen Straßenbäumen pro Jahr unter Berücksichtigung der Luftschadstoffbelastung und Grünvernetzung** – Zustimmung - Das Straßenbaumkonzept muss endlich beschlossen werden. Wäre dies, wie angekündigt, schon geschehen, könnten die Handlungsschritte unter diesem Punkt konkretisiert werden. Ziel des LRP sollte nicht der Beschluss eines Konzeptes sein, sondern dessen Umsetzung. In diesem Zusammenhang soll auch erwähnt werden, dass zum einen die Realisierung zwischen 2019 bis 2030 aufgeführt und zum anderen unter „Handlungsschritte“ ein Zeitraum von 2018 bis 2030 genannt ist. Es muss ein weiterer Handlungsschritt aufgeführt werden: Die nicht umgesetzten, zusätzlichen Straßenbaumneupflanzungen aus dem LRP 2009 werden nachgeholt. So müssen hierfür zusätzlich Finanzmittel für circa 4.000 Straßenbäume bereitgestellt werden.
- **B39 Förderung der Fassadenbegrünung – Fortführung der Aktion "Kletterfix" und Entwicklung ei-**

ner Fassadengrünstrategie – Zustimmung – Zur Intensivierung der Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden muss nicht zwangsläufig die Erarbeitung einer Fassadengrünstrategie in 2020 abgewartet werden. Derzeit werden viele neue Gebäude (Schulen, Kitas, Schwimm- und Turnhallen etc.) errichtet bzw. geplant, die dann von der Fassadenbegrünung nicht mehr profitieren würden. Folgender Handlungsschritt ist unter B39 einzufügen: Ab sofort ist bei öffentlichen Bauvorhaben der Stadt Leipzig, eine Fassadenbegrünung vorzusehen. Auf kommunale Tochterunternehmen ist dahingehend einzuwirken, Fassadenbegrünung als festen Bestandteil in die Bauplanung zu integrieren.

- **B40 Beschluss und Umsetzung der Gründachstrategie zur Intensivierung von Dachbegrünung auf öffentlichen Gebäuden** – teilw. Zustimmung – Als Handlungsschritt unter B40 ist folgender Wortlaut aufzunehmen: Bei kommunalen Bauvorhaben (Schulen, Kitas), die mit einem Flachdach versehen werden, ist zwingend eine Dachbegrünung und/oder eine Solarthermie- bzw. Photovoltaikanlage vorzusehen.
- **Neue Maßnahme B40a einfügen: Erhöhung des Grünanteils in der Nähe stark luftschadstoffemittierender Verkehrswege mittels Festsetzung von Dach- oder Fassadenbegrünung in Bebauungsplänen** – Es ist im Zuge von neu aufzustellenden Bebauungsplänen, insbesondere auch an gewerblich genutzten Gebäuden, Dach- und oder Fassadenbegrünung festzusetzen. Darüber hinaus soll in §34-Gebieten positiv auf die Bauherren eingewirkt werden, diese Art der Begrünung in der Bauplanung zu berücksichtigen. Die Realisierung der im B-Plan festgesetzten Dach- bzw. Fassadenbegrünung seitens der Bauträger, ist zu kontrollieren.

Öffentlichkeitsarbeit

- **B41 Appell zum Verzicht auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen und Festbrennstofffeuerungen als Zusatzheizung während austauscharmer Wetterlagen** – teilw. Ablehnung - Maßnahme B41 macht aus unserer Sicht höchstens Sinn, wenn damit der sogenannte Feinstaubalarm nach Stuttgarter Vorbild gemeint ist (<https://www.stuttgart.de/feinstaubalarm/>). Dieser sollte mit vergünstigten ÖPNV-Tickets verbunden werden. In Mailand ist der ÖPNV an solchen Tagen kostenfrei. Maßnahme B41 soll dahingehend konkretisiert werden. Generell ist jedoch festzuhalten, dass knappe Ressourcen aus unserer Sicht auf ÖA-Kampagnen konzentriert werden sollten, die generell die Förderung des Umweltverbundes zum Ziel haben.
- **B42 Weiterentwicklung des Startpaketes für Neu-Leipziger hin zu einem Mobilitätspaket** – Zustimmung -
- **B43 Weiterentwicklung der „Leipzig mobil“ – App und Mobilitätsplattform** – teilw. Ablehnung – Weiterentwicklungen im E-Ticketing sind zu begrüßen. Der Versuch einer gemeinsamen Mobilitätsplattform verschiedener Mobilitätsdienstleister unter Federführung der L-Gruppe währt nun schon lang und stößt auf viele Hürden. Es erscheint sinnvoller, die knappen Mittel auf die Förderung des Kerngeschäfts der LVB zu konzentrieren. Z.B. müsste die easyGo-App weiterentwickelt und generell Fahrgastinformation sowie das Ticketing kundenfreundlicher und einfacher werden.
- **B44 Intensives Marketing unter dem Aspekt umweltfreundliche Mobilität, Luftreinhaltung, Lärm- und Klimaschutz** – teilw. Zustimmung – Die Aufzählung erscheint nicht vollständig. Es ist lediglich die HWK als Partner erwähnt, obwohl Leipziger Umweltverbände seit Jahren die Stadtverwaltung bei Kampagnen in den oben genannten Handlungsfeldern unterstützen (z.B. europ. Mobilitätswoche, Stadtradeln, ...)
- **B45 Monitoring zur Umsetzung der Maßnahmen der Kategorie B** – teilw. Zustimmung – Sämtliche Maßnahmen unter Kategorie B müssen vor Beschlussfassung des LRP zwingend konkretisiert werden, um ein sinnvolles Monitoring aufsetzen zu können. Es finden sich in zu wenigen Maßnahmen konkret abrechenbare Zielwerte, die man in den Folgejahren nachvollziehen und abrechnen könnte. Nur so können BürgerInnen ihren Anspruch auf Umsetzung der jeweiligen Maßnahme auch durchsetzen. Gleichzeitig müssen Haushaltsmittel für ein Umsetzungsmanagement für die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan eingestellt werden.
- Im LRP 2009 ist festgeschrieben: „M6.1 Priorisierte Einordnung der zur Realisierung geplanter Maßnahmen erforderlichen Finanzmittel in die Haushaltsplanung“ sowie „M6.4 Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für die mit der Durchführung der Maßnahmen betrauten Ämter“. Im aktuellen Entwurf des LRP wurden diese Punkte ersatzlos gestrichen. Ohne die Absicherung der Finanzierung von Luftreinhaltemaßnahmen ist das Aufführen derselben im Luftreinhalteplan wenig zielführend. Schon bei der Umsetzung des LRP 2009 bestehen erhebliche Defizite, wie das Beispiel der (zu geringen) Pflanzung von zusätzlichen Straßenbäumen zeigt.

Fazit

Der Entwurf des Luftreinhalteplans zeigt in der Gesamtschau deutlich, dass dieser vor allen Dingen dafür konzipiert ist, Fahrverbote in Straßen zu vermeiden, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Daher liegt die Konzentration auf Kategorie A. Ob die beschriebenen Maßnahmen dies wirklich erreichen werden, bleibt zu bezweifeln. Aus unserer Sicht müssen sie durch weitere Sofortmaßnahmen ergänzt werden, um Fahrverbote vermeiden zu können. Abschließend kann dies jedoch, ohne vertiefende Kenntnis des jeweiligen geplanten Ampelschaltungsprogramms, nicht beurteilt werden.

Die aufgeführten (stadtweiten) Maßnahmen in Kategorie B erscheinen eher als allgemeines Sammelsurium, dessen Konkretisierungsgrad deutlich zu gering ist. In den meisten Fällen ist von Konzepterstellung, Analysen und Prüfen die Rede. Dieses hohe Maß an Unverbindlichkeit lässt darauf schließen, dass vor einer konsequenten Luftreinhaltungsstrategie zurückgeschreckt wird. Der Wille, die Verkehrswende aktiv zu gestalten, wie das mittlerweile viele europäische Metropolen tun, ist weiterhin nicht erkennbar. Gerade die hochwirksamsten Maßnahmen, wie die Stärkung des Umweltverbundes, finden zu wenig Berücksichtigung. Dafür werden für eine wirksame, stadtweite Luftqualitätsverbesserung eher unbedeutende Maßnahmen hervorgehoben. Das betrifft v.a. die Überbetonung der Elektromobilität. Hier scheint v.a. eine Orientierung auf das fragwürdige Förderinstrument „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ der Bundesregierung ursächlich zu sein, das vor den Bundestagswahlen im Zuge des Dieselskandals aufgelegt wurde. Die Bundesregierung müsste eigentlich die technische Nachrüstung von Dieselfahrzeugen, strengere Grenzwerte für Neuwagen oder die Blaue Plakette durchsetzen. Dies würde viele Probleme, die jetzt den Kommunen übergeholfen werden, erledigen.

JETZT STARKMACHER*IN WERDEN

Wir wollen auch weiterhin alle wichtigen verkehrspolitischen Themen intensiv begleiten und für gute Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in Leipzig kämpfen. Dafür brauchen wir Sie!

Unterstützen Sie unsere Arbeit für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung dauerhaft. Ihre regelmäßige Spende sichert unsere kontinuierliche Arbeit und gibt uns Planungssicherheit für langfristige Projekte und kurzfristige Aktionen gleichermaßen.

weitere Informationen unter: www.oekoloewe.de/foerderspende.html