



Petition Nr. VI-P-01636-P-001

Status: **nichtöffentlich**

Beratungsfolge:

Gremium

Termin

Zuständigkeit

Dienstberatung des Oberbürgermeisters

Bestätigung

Eingereicht von
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff

Petition zum Problem der starken Zunahme der Lärm-, Schmutz- und Schadstoffbelastung in der Karl-Tauchnitz-Straße

Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

Rechtswidrig und/oder

Nachteilig für die Stadt Leipzig.

Zustimmung

Ablehnung

Zustimmung mit Ergänzung

Ablehnung, da bereits Verwaltungshandeln

Alternativvorschlag

Sachstandsbericht

Beschluss:

Prüfung der Übereinstimmung mit den strategischen Zielen:

Sachverhalt:

Zu 1.

Die Verkehrssituation in der südlichen Karl-Tauchnitz-Straße wurde 2015 vom Verkehrs- und Tiefbauamt erneut geprüft. Entsprechende Verkehrsbeobachtungen und Verkehrszählungen wurden vorgenommen.

Ein Anstieg des Kfz-Verkehrsaufkommens im Vergleich zu den Zählungen 2011 kann nicht festgestellt werden. Die Kfz-Belastung liegt trotz zu beachtender Baumaßnahmen in der Karl-Liebknecht-Straße und Könneritzstraße mit 17.640 Kfz/24h (DTV Mo-So) und einem Lkw-Anteil von 6,1% auf dem gleichen Niveau wie 2011.

Die Beobachtung des Verkehrsablaufs in der südlichen Karl-Tauchnitz-Straße während der Nachmittagsspitzenstunde gegen 16.30 Uhr ergab keine Auffälligkeiten. Gelegentliche vorfahrtsbedingte kleinere Rückstaus an der Zufahrt zum neuen Kreisverkehr waren die Ausnahme und reichten nicht über die Mozartstraße hinaus. Sie lösten sich schnell wieder auf.

Mit der Fertigstellung der Autobahn A72 im Abschnitt Rochlitz bis Borna besteht seit Sommer 2013 eine vierstreifige Straßenverbindung zwischen Chemnitz und Leipzig. Seit Ende 2013 ist ebenfalls das neue Mitteldeutsche S-Bahn-Netz mit seinem Kernstück City-Tunnel Leipzig in Betrieb. Aus diesem Anlass wurden an der Stadtgrenze Leipzig im Frühjahr 2013 und 2014 Kfz-Verkehrszählungen durchgeführt, um die Auswirkungen beider fertiggestellter Verkehrsprojekte zu untersuchen. Die entsprechende Zählstelle an der B2-Süd in Höhe Markkleeberg und damit innerhalb des Leipziger Autobahnringes ergab 2014 keine Zunahme des Kfz-Verkehrs für die B2-Süd sondern tendenziell einen leichten Rückgang gegenüber 2013. Das Verkehrskonzept der Ableitung des Durchgangsverkehrs über den Autobahnring A38, A9 und A14 hat sich damit bestätigt. Eine Verkehrsuntersuchung von 2007 führte ohne die Wirkung der A72 bereits zum gleichen Ergebnis. Zudem nutzen offenbar immer mehr Fahrgäste das neue S-Bahn-Angebot aus dem Südraum Leipzig.

Der neue Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum wurde im März 2015 durch den Stadtrat beschlossen. In ihm sind auch die verkehrlichen Leitlinien für die nächsten Jahre fixiert. Bestandteil des dabei zugrundegelegten Hauptstraßennetzes ist auch die Karl-Tauchnitz-Straße, die eine wichtige Funktion für die Verbindung und Verteilung des Kfz-Verkehrs zwischen den Leipziger Ortsteilen hat.

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Umfeld der Karl-Tauchnitz-Straße wird in den nächsten Jahren weiter beobachtet.

Zu 2.

Wie in der Petition ausgeführt, hat die Stadt Leipzig im Dezember 2011 einen ablehnenden Bescheid zu einem Antrag auf Schutzmaßnahmen nach § 45 Abs.1 Nr. 3 StVO (Lärmschutz) erlassen.

Dem Erlass des Bescheides waren umfangreicher Schriftverkehr und persönliche Gespräche von Mitarbeitern des Amtes für Umweltschutz und des Verkehrs- und Tiefbauamtes mit den Antragstellern vorausgegangen. Das Vorgehen der Verwaltung, die rechtlichen Grundlagen der Entscheidung und die Ermittlung der maßgeblichen Lärmwerte durch Berechnungen wurden in diesem Zusammenhang ausführlich erläutert.

Nach einer sehr gründlichen Prüfung aller Belange mussten verkehrsregelnde Maßnahmen wie Tempo 30 oder ein Lkw-Verbot abgelehnt werden.

Die in der Richtlinie für strassenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) genannten Richtwerte als Eingriffschwelle für eine Prüfung bzw. Anordnung solcher Maßnahmen waren nicht überschritten und die Lärmbelastung im Vergleich mit anderen Hauptnetzstraßen in Leipzig ortsüblich.

Die bereits 2011 geforderten Lärmessungen sind grundsätzlich nicht verwertbar, da in den Lärmschutz-Richtlinien-StV ein bundeseinheitliches Berechnungsverfahren vorgeschrieben ist. Ergebnisse von Lärmessungen sind nicht repräsentativ, im Nachhinein nicht überprüfbar und auch nicht mit Grenz- oder Richtwerten vergleichbar, da durch Messungen nur kurzzeitige sowie vom momentanen Verkehr und von der Witterung abhängige Situationen erfassbar sind.

Gegen den o.g. Bescheid wurde kein Widerspruch eingelegt und er ist damit rechtskräftig.

Grundlage für die Berechnung der Lärmpegel war 2011 ein Verkehrsaufkommen von 17.124 Kfz/24h (DTV Mo-So) und ein Lkw-Anteil von 6,28% tags bzw. 3,17 % nachts.

Im April 2015 vorgenommene Zählungen ergaben mit 17.640 Kfz/24h (DTV Mo-So) und einem Lkw-Anteil von 6,1% vergleichbare Werte. Die Verkehrsbelastung und damit auch der Lärmpegel ist also entgegen des Eindrucks der Petenten nicht gestiegen.

Somit ist auch 2015 keine andere Entscheidung zu Maßnahmen aufgrund der Lärmbelastung möglich.

Auch der Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig liefert keine Anhaltspunkte für erforderliche verkehrsregelnde Maßnahmen zur Reduzierung von Abgasen in der Karl-Tauchnitz-Straße.