



## Verwaltungsstandpunkt Nr. VI-P-03798-VSP-01

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge:

Gremium  
Dienstberatung des Oberbürgermeisters  
Ratsversammlung

Termin

Zuständigkeit

Bestätigung

Beschlussfassung

Eingereicht von  
**Dezernat Stadtentwicklung und Bau**

Betreff

**Petition zum Problem der starken Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung durch LKW-, Bus- und PKW-Verkehr 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

---

**Beschlussvorschlag:**

Der Petition kann nicht vollumfänglich abgeholfen werden. Die Voraussetzungen für Maßnahmen im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplans und für die Anordnung von verkehrsregelnden Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind nicht gegeben.

Für KiTa- und Schulstandorte wird die Anordnung von Tempo-30 von der Stadtverwaltung geprüft.

Unabhängig davon ist die Installation einer Lärminstallationstafel in der Karl-Tauchnitz-Straße denkbar.

**Prüfung der Übereinstimmung mit den strategischen Zielen:**

## **Sachverhalt:**

Aus Anlass der Petition wurden sowohl die Ergebnisse der Geschwindigkeitskontrollen als auch die Ergebnisse der Verkehrszählungen der jüngeren Zeit nochmals ausgewertet.

### 1. Geschwindigkeitskontrollen

Die Karl-Tauchnitz-Straße wird regelmäßig bei der Einsatzplanung für Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Messfahrzeugen berücksichtigt. Im Jahr 2016 wurden 34 Kontrollen vorgenommen. Dabei mussten insgesamt 274 Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h registriert werden. In diesem Jahr betraf dies bereits sechs Kontrollen mit insgesamt 32 Überschreitungen.

Zur Feststellung des Geschwindigkeitsniveaus in der Karl-Tauchnitz-Straße zwischen Telemannstraße und Beethovenstraße für beide Fahrrichtungen wurde im Jahr 2016 im Zeitraum 04.03.2016-09.03.2016 das Verkehrsmessgerät im betreffenden Straßenabschnitt angebracht. Die durchschnittliche Geschwindigkeit aller Fahrzeuge wurde mit 42 km/h ermittelt. Dabei waren 85 % der Fahrzeuge mit 51 km/h unterwegs.

Die Messergebnisse aus dem Jahr 2016 und 2017 sind diesem Verwaltungsstandpunkt beigefügt.

Die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist grundsätzlich möglich, erscheint hier aber nicht sinnvoll. Die örtlichen Gegebenheiten in der Karl-Tauchnitz-Straße ermöglichen Geschwindigkeitskontrollen mit mobilen Messfahrzeugen. Selbstverständlich wird die vergleichsweise hohe Kontrollfrequenz beibehalten.

### 2. Verkehrszählungen

2016 wurde das Verkehrsaufkommen in der Karl-Tauchnitz-Straße – wie in Zusammenhang mit der Petition VI-P-01636-P-001 zugesagt – erneut untersucht. Im Ergebnis ergaben sich im Vergleich zu den vorangegangenen Verkehrszählungen 2011 und 2015 keine wesentlichen Änderungen, weder bei der Kfz-Belastung noch beim Anteil des Schwerverkehrs.

Nach der Lärmkartierung 2012 und den auf Grundlage der Verkehrszählungen 2016 neu berechneten Werten, treten am Gebäude Karl-Tauchnitz-Straße 35 im Tageszeitraum an der lautesten Ecke Lärmpegel in Höhe von 66 dB (A) auf. Diese Werte sind in der zurückliegenden Korrespondenz mit Frau Krüger und auch in der erwähnten Petition VI-P-01636-P-001 seitens der Verwaltung jeweils benannt worden. Es wurde wiederholt ausgeführt, welche Schlussfolgerungen die Verwaltung daraus zieht und wie diese zu Stande kommen. An diesem Sachstand hat sich nichts geändert.

Im Hinblick auf die Unterschreitung der Auslösewerte für Lärm sind im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weder Maßnahmen für die Karl-Tauchnitz-Straße vorgesehen, noch ergibt sich eine Grundlage für verkehrsregelnde Maßnahmen nach § 45 Abs. 3 StVO.

Die von der Petentin vorgeschlagene Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Harkortstraße wäre ohnehin nicht möglich, da hier auf Grundlage des gültigen Luftreinhalteplans der Stadt Leipzig ein Durchfahrtverbot für LKW mit einer Gesamtmasse von mehr als 12 t angeordnet werden musste.

Auf die richtige Dimensionierung des Schallschutzes eines zu errichtenden Gebäudes, wozu auch die Fenster zählen, hat die Stadtverwaltung keinen direkten Einfluss. Dafür ist der jeweilige Bauherr verantwortlich. Diesbezügliche Mängel sind dementsprechend gegenüber dem Vermieter, Besitzer oder Eigentümer der betreffenden Immobilie vorzutragen.

Auch aus Sicht der Luftreinhalteplanung gibt es nach wie vor keine Hinweise darauf, dass in der Karl-Tauchnitz-Straße die nach der 39. BlmSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit

geltenden Immissionsgrenzwerte für Luftschaadstoffe überschritten werden. Die Grundlage dieser Einschätzung ist die im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans durchgeführte Modellierung der Luftschaadstoffbelastung an Straßen (Stand 04/2016). Dabei wurden die Luftschaadstoffe Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) und Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$ ) berücksichtigt. Die Ergebnisse beziehen sich auf das Jahr 2015 als Ausgangsbewertung und auf das Jahr 2018 als Prognose ohne Berücksichtigung von neuen Maßnahmen zur Luftreinhaltung.

Aus den entsprechenden Modellierungsergebnissen ergibt sich für die Karl-Tauchnitz-Straße die in der nachfolgenden Tabelle angegebene Luftschaadstoffbelastung:

Abschnitte der Karl-Tauchnitz-Straße	$\text{NO}_2$ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2015	$\text{PM}_{10}$ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2018	Bewertung 2015	$\text{NO}_2$ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2018	$\text{PM}_{10}$ in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 2018	Bewertung 2018
Wundstraße bis Telemannstraße	32	26 - 27	erhöhte Belastung	30	25 - 26	erhöhte Belastung
Telemannstraße bis Wilhelm-Seyfferth-Straße	26 - 29	24 - 25	mittlere Belastung	25 - 28	23 - 24	mittlere Belastung
Wilhelm-Seyfferth-Straße bis Harkortstraße	34	27	erhöhte Belastung	33	26	erhöhte Belastung
Jahresgrenzwert	40	40		40	40	

Insgesamt befinden sich alle Immissionswerte der Karl-Tauchnitz-Straße unterhalb des für  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{NO}_2$  gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwertes von jeweils  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel. Hinsichtlich des Tagesgrenzwertes für  $\text{PM}_{10}$  in Höhe von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , welcher maximal an 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, gibt es einen statistischen Zusammenhang mit dem Jahresmittelwert. Nachdem ist bei Jahresmittelwerten kleiner/gleich  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (vgl. dazu LRP 2009, S. 25) eine Überschreitung an 35 Tagen im Jahr wenig wahrscheinlich. Von einer Einhaltung der zulässigen Anzahl an Tagen mit Überschreitung des Grenzwertes für das Tagesmittel an  $\text{PM}_{10}$  ist daher auszugehen.

Aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte sind deshalb im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes keine Maßnahmen für die Karl-Tauchnitz-Straße geplant.

Im Vorgriff auf die vom Bundesminister für Verkehr, Wohnungsbau und digitale Infrastruktur angekündigten Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit dem Ziel, eine erleichterte streckenbezogene Anordnung von Tempo-30 auch an innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen vor Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern zu ermöglichen, hatte die Verwaltung im Jahr 2016 begonnen, dies an Schulen und Kindertagesstätten in Leipzig bereits umzusetzen.

Die Änderung der StVO, welche die Verwaltung in den genannten Fällen vom Nachweis einer besonderen Gefahrenlage entbindet, ist nunmehr seit 23.12.2016 in Kraft. Unabhängig davon ist aber bei jeder straßenverkehrsbehördlichen Entscheidung der Nachweis der Erforderlichkeit notwendig, so dass auch weiterhin aufwändige Einzelfallprüfungen erfolgen müssen.

Gleichzeitig wurde nunmehr der Entwurf der Verwaltungsvorschrift StVO veröffentlicht, in welchem die Kriterien der erforderlichen Einzelfallprüfung benannt sind. Danach kommt die streckenbezogene Absenkung der Geschwindigkeit auf Tempo-30 im unmittelbaren Bereich der genannten Einrichtungen in Betracht, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist. In die Entscheidung sind etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) einzubeziehen. In die Gesamtabwägung sind zudem die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.

Für die besondere Situation in der Karl-Tauchnitz-Straße ist die Verwaltungsvorschrift zu der geänderten StVO von Bedeutung. Sobald diese inkraft ist, wird schnellstmöglich auch die Anordnung vom Tempo-30 im Bereich der o. g. Einrichtungen in der Karl-Tauchnitz-Straße geprüft.

Unabhängig davon wäre auch die Installation einer Lärminfotafel denkbar. Dies wird von der Verwaltung derzeit geprüft.