



Beschlussvorlage Nr. VI-P-03798-DS-02

Status: **öffentlich**

Eingereicht von
Petitionsausschuss

Betreff:

Petition zum Problem der starken Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung durch LKW-, Bus- und PKW-Verkehr in der Karl-Tauchnitz-Straße

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ratsversammlung	20.09.2017	Beschlussfassung

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 Aufstellung einer Tafel zur Anzeige der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen in der Karl-Tauchnitz-Straße denkbar.

Übereinstimmung mit strategischen Zielen:

nicht relevant

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 50km/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 bis 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. Auch bei einer höheren Verkehrsbelastung der Karl-Tauchnitz-Straße durch das als Interimslösung bis zum Wirksamwerden der Maßnahmen des Luftreinhalteplans vorzunehmenden Fahrverbotes für Kraftfahrzeuge über 3,5 t für die Harkortstraße, werden die maßgeblichen Werte 70/60 dB(A) zumindest im Abschnitt der Karl-Tauchnitz-Straße von der Wundtstraße bis zur Friedrich-Ebert-Straße nicht überschritten.

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 und nunmehr 3,5 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. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit geltenden Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe überschritten werden. Die Grundlage dieser Einschätzung ist die im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans durchgeführte Modellierung der Luftschadstoffbelastung an Straßen (Stand 04/2016). Dabei wurden die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10) 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 Luftschadstoffbelastung:

Abschnitte der Karl-Tauchnitz-Straße	NO ₂ in µg/m ³ 2015	PM ₁₀ in µg/m ³ 2018	Bewertung 2015	NO ₂ in µg/m ³ 2018	PM ₁₀ in µg/m ³ 2018	Bewertung 2018
Wundtstraße 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 PM₁₀ und NO₂ gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwertes von jeweils 40 µg/m³ im Jahresmittel. Hinsichtlich des Tagesgrenzwertes für PM₁₀ in Höhe von 50 µg/m³, welcher maximal an 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf, gibt es einen statistischen Zusammenhang

mit dem Jahresmittelwert. Nach dem ist bei Jahresmittelwerten kleiner/gleich 30 µg/m³ (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 PM₁₀ ist daher auszugehen. Auch bei einer höheren Verkehrsbelastung der Karl-Tauchnitz-Straße durch das als Interimslösung bis zum Wirksamwerden der Maßnahmen des Luftreinhalteplans vorzunehmenden Fahrverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t für die Harkortstraße, werden die entsprechend der §§ 3, 4 und 5 der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM10/2,5) geltenden Grenzwerte an der Wohnbebauung der Karl-Tauchnitz-Straße unterschritten.

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

können wir informieren, dass eine umweltorientierte Steuerung des Verkehrs aus Richtung Süden (B 2) eine mögliche Maßnahme und Option für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist. Das würde auch perspektivisch zu einer wirksamen Entlastung sowohl der Harkortstraße als auch der Karl-Tauchnitz-Straße führen. Die Wirkung und etwaige Ausgestaltung einer derartigen Maßnahme bedarf aber noch der näheren Prüfung.

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.

Mit Stand vom 04.07.2017 ist noch keine geänderte Verwaltungsvorschrift in Kraft, sodass weiterhin keine eindeutige Rechtsgrundlage zur Anordnung von Tempo 30 besteht.

Unabhängig davon ist die Aufstellung von digitalen Geschwindigkeitsanzeigetafeln in der Karl-Tauchnitz-Straße denkbar, welche die Kraftfahrer für das Thema Lärmschutz sensibilisieren soll. Dies wird von der Verwaltung derzeit geprüft.

Anlagen:

- Petition
- Messdaten