



Stadt Leipzig

# Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig

## 1. Fortschreibung

## Impressum

Herausgeber  
Stadt Leipzig  
Der Oberbürgermeister  
Amt für Umweltschutz  
Technisches Rathaus  
Prager Straße 118 - 136  
04317 Leipzig  
Tel.: 0341-123-3409  
Fax: 0341-123-3405  
E-Mail: [umweltschutz@leipzig.de](mailto:umweltschutz@leipzig.de)

Verantwortlich i. S. d. P.: Peter Wasem

Redaktion:  
Peter Heinz  
Johannes Dohmen  
Dr. Nicole Weber  
Anne Friedrich  
Philipp Mück  
Sabine Kraushaar

Druck: Hauptamt/Zentrale Vervielfältigung

Arbeitsstand: 02.03.2020

**Vervielfältigungen, auch auszugsweise, sind nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers und unter Quellenangabe gestattet.**

Der Bericht verweist auf Links zu externen Webseiten Dritter. Auf diese Inhalte nimmt die Stadt Leipzig keinen Einfluss. Aus diesem Grund kann die Stadt Leipzig für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr übernehmen. Für die Inhalte dieser Seiten ist stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten verantwortlich. Die Links wurden zum Zeitpunkt ihrer Aufnahme in das vorliegende Dokument auf mögliche Rechtsverstöße überprüft.

Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Aufnahme dieser Links nicht erkennbar. Eine permanente inhaltliche Kontrolle der mit dieser Verlinkung angegebenen Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen wird die Stadt Leipzig derartige Links umgehend entfernen.

Im Bericht wurde die männliche Form zur besseren Verständlichkeit des Textes gewählt. Die weibliche Form ist grundsätzlich mit eingeschlossen.

## Grußwort

### Liebe Leipzigerinnen und Leipziger, verehrte Gäste unserer Stadt,

die Stadt Leipzig wächst. Bis zum Ende des Jahres 2019 stieg die Einwohnerzahl auf über 600.000. Vor diesem Hintergrund ist es eine besondere Herausforderung den Lärmschutz für unsere Bürgerinnen und Bürger zu verbessern, um unser Wachstum auch nachhaltig zu gestalten und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewähren.

Ein wichtiger Schritt dafür ist die Umsetzung des Arbeitsprogramms 2020 des Leipziger Oberbürgermeisters, welches 2013 entstanden ist und seitdem sukzessive weiterentwickelt wird. Ein Bestandteil des Arbeitsprogramms ist die vorsorgende Klima-, Umwelt- und Energiepolitik, und schließt damit auch die Lärminderung ein.

Unter dem Leitbild „Leipzig wächst nachhaltig“ wurde im Mai 2018 das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030“ (INSEK) als ressortübergreifendes langfristiges Handlungskonzept der Stadt Leipzig vom Stadtrat beschlossen. Bestandteil des INSEK ist u. a. das Fachkonzept „Nachhaltige Mobilität“, welches strategische Leitlinien, Instrumente und Maßnahmenbündel für eine intelligente und nachhaltige Mobilität und damit zur Schaffung gesunder urbaner Lebensbedingungen beinhaltet.

Die Fortschreibung des im September 2013 beschlossenen Lärmaktionsplans zeigt viele Wege auf, den Verkehrslärm in Leipzig zu mindern und damit die Lebensqualität unserer Bürgerinnen und Bürger nachhaltig zu verbessern. Zugleich sind den Möglichkeiten der Lärminderung auch Grenzen gesetzt. So werden technische Fortschritte beim Schienen- und Flugverkehr nur langsam in die Praxis umgesetzt.

Ein elementarer Bestandteil der Lärminderung ist die Förderung und Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes, der in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans mit zahlreichen Maßnahmen im Bereich des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs eine zentrale Rolle einnimmt.

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans führt die Stadt Leipzig den Prozess der Lärminderungsplanung auf der Grundlage der Lärmkartierung 2012 weiter.

Ich bedanke mich bei Ihnen für die zahlreichen Hinweise und Anregungen, welche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind und die vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplans mitgestaltet haben.

Schon bald wird Ihnen die 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vorgelegt werden, in der dann die neueste Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 Berücksichtigung finden wird.



Herzlichst,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Rosenthal', written in a cursive style.

Ihr Heiko Rosenthal  
Bürgermeister und Beigeordneter Umwelt, Ordnung, Sport



# Inhalt

Abkürzungen .....	II
Abbildungen.....	IV
Tabellen.....	V
1. Einführung .....	1
2. Allgemeine Informationen .....	3
3. Rechtlicher Rahmen .....	5
3.1 Bundes-Immissionsschutzgesetz .....	5
3.2 Geltende Grenz- und Richtwerte .....	7
3.3 Lärmsanierung .....	8
3.4 Auslösewerte .....	8
4. Lärmkartierung.....	10
4.1 Kfz-Verkehrslärm .....	10
4.2 Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm.....	12
4.3 Industrie- und Gewerbelärm .....	12
4.4 Eisenbahnverkehrslärm .....	13
4.5 Flugverkehrslärm .....	14
5. Strategien und Wirkungsanalyse der Lärmaktionsplanung .....	16
5.1 Handlungsstrategien.....	16
5.2 Wirkungsanalyse .....	17
6. Maßnahmenbereiche.....	18
6.1 Kfz-Verkehr.....	18
6.1.1 Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen .....	18
6.1.2 Straßenbaumaßnahmen .....	23
6.1.3 Verkehrsentwicklung und -management.....	24
6.2 Straßenbahnverkehr .....	28
6.3 Eisenbahnverkehr.....	32
6.4 Flugverkehr .....	33
6.5 Umweltverbund.....	35
6.6 Maßnahmen der Raum- und Stadtplanung .....	37
6.7 Besondere Lärmschwerpunkte .....	39
6.8 Hinweise zu weiteren Lärmquellen.....	40
7. Lärminderung und Luftreinhaltung.....	42
8. Schutz ruhiger Gebiete .....	43
9. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	46
10. Zusammenfassung .....	48
11. Inkrafttreten.....	49
12. Quellenverzeichnis .....	50
13. Maßnahmenübersicht.....	52
Anhang A – Tabellen .....	59
Anhang B – Karten.....	87

## Abkürzungen

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AVV/AVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BV	Bürgerverein
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
B-Plan	Bebauungsplan
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
dB	Dezibel
DB	Dienstberatung
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
d. h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
DS	Drucksache
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
E-Bus	Elektrobus
E-Fahrzeug	Elektrofahrzeug
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
FNP	Flächennutzungsplan
FoPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunde
ha	Hektar
HWK	Handwerkskammer zu Leipzig
i. V. m.	in Verbindung mit
IHK	Industrie- und Handelskammer zu Leipzig
inkl.	inklusive
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Jg.	Jahrgang
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
LAI	Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
lfd.	laufend
LfULG	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
L <sub>DEN</sub>	Lärmindex Tag-Abend-Nacht (24 Stunden)
L <sub>i</sub>	Innenraumpegel
Lkw	Lastkraftwagen
L <sub>m</sub>	Mittelungspegel
L <sub>max</sub>	Maximalpegel
L <sub>Night</sub>	Lärmindex Nacht (22 bis 6 Uhr)
LOA	lärmoptimierter Asphalt
LRP	Luftreinhalteplan
LTB	Liste der technischen Baubestimmungen

LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
LVV	Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
M	Maßnahme
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer
O-Bus	Oberleitungsbus
OBM	Oberbürgermeister
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o. g.	oben genannt
OR	Ortschaftsrat
Pkw	Personenkraftwagen
P + R	Park and Ride
RAL-UZ	Umweltkennzeichen der RAL GmbH ("Blauer Engel" und "EU Ecolabel"))
RBV	Ratsbeschluss
RG	Ruhiges Gebiet
S.	Seite
SächsAbl.	Sächsisches Amtsblatt
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SBB	Stadtbezirksbeirat
SDr.	Sonderdruck
SEKo	Stadtentwicklungskonzept
SMA	Splittmastixasphalt
SMUL	Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
sog.	sogenannt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
städt.	städtisch
Step	Stadtentwicklungsplan
StV	Straßenverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
S-Bahn	Stadtschnellbahn
S-Pedelec	schnelles Pedelec
TA	Technische Anleitung
Tab.	Tabelle
u. a.	unter anderem
UBA	Umweltbundesamt
UV	Umweltverbund
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUS	Vorläufige Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Schienen
VDI	Verein der Deutschen Ingenieure
Vgl./vgl.	Vergleich/vergleiche
VLärmSchR97	Verkehrslärmschutz-Richtlinien
VöR	Verkehr und öffentlicher Raum
vsl.	voraussichtlich
WHO	Weltgesundheitsorganisation ("World Health Organisation")
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

## Abbildungen

Abb. 1: Anteile der als stark oder sehr stark wahrgenommenen Lärmbelastigung entsprechend der Emittenten in Leipzig (Kommunale Bürgerumfrage 2014) .....	3
Abb. 2: Beispielhafter Auszug aus der Lärmkarte für die Belastung durch den Gesamtlärm - 24 h für Leipzig, alle Angaben in dB(A).....	10
Abb. 3: Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans und Lärmaktionsplans .....	46
Abb. 4: Meist diskutierte Beiträge aus dem Online-Dialog zur Lärmaktionsplanung und Luftreinhaltung .....	47



## Tabellen

Tab. 1: Übersicht geltender Grenz- und Richtwerte für allgemeine Wohngebiete .....	7
Tab. 2: Richtwerte der VDI 2719 für Innenschallpegel .....	7
Tab. 3: Länge der kartierten Straßenabschnitte entsprechend ihrer 24 h-Lärmbelastung .....	11
Tab. 4: Länge der kartierten Straßenabschnitte entsprechend ihrer Lärmbelastung nachts .....	11
Tab. 5: Betroffenheiten durch Kfz-Verkehrslärm $L_{DEN}$ .....	11
Tab. 6: Betroffenheiten durch Kfz-Verkehrslärm $L_{Night}$ .....	11
Tab. 7: Betroffenheiten durch Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm $L_{DEN}$ .....	12
Tab. 8: Betroffenheiten durch Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm $L_{Night}$ .....	12
Tab. 9: Betroffenheiten durch Industrie- und Gewerbelärm $L_{DEN}$ .....	13
Tab. 10: Betroffenheiten durch Industrie- und Gewerbelärm $L_{Night}$ .....	13
Tab. 11: Betroffenheiten durch Eisenbahnverkehrslärm $L_{DEN}$ .....	13
Tab. 12: Betroffenheiten durch Eisenbahnverkehrslärm $L_{Night}$ .....	14
Tab. 13: Betroffenheiten durch Flugverkehrslärm $L_{DEN}$ .....	14
Tab. 14: Betroffenheiten durch Flugverkehrslärm $L_{Night}$ .....	14
Tab. 15: Zusammenfassung der Lärmbelastung .....	15
Tab. 16: Gesundheitskosten pro Anwohner .....	17
Tab. 17: Maßnahmenbündel für Straßenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind ...	19
Tab. 18: Maßnahmenbündel für Straßenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 67 dB(A) bis 70 dB(A) tags sowie 57 dB(A) bis 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind .....	21
Tab. 19: Vorschläge für wechselnde Standorte der Geschwindigkeitsanzeigetafeln .....	22
Tab. 20: Nachrichtlich übernommene Straßenbaumaßnahmen .....	24
Tab. 21: Streckenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m von einer Lärmbelastung größer 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts betroffen sind .....	29
Tab. 22: Streckenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 67 dB(A) bis 70 dB(A) tags und/oder 57 dB(A) bis 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind .....	29
Tab. 23: Nachrichtlich von den LVB übernommene Maßnahmen aus dem Bereich Stadt- und Straßenbahnverkehr .....	30
Tab. 24: Lärmsanierungsgrenzwerte in dB(A) .....	32
Tab. 25: Nachrichtlich übernommene Maßnahmen im Bereich des Eisenbahnverkehrs .....	32
Tab. 26: Radwegebau im Stadtgebiet (nachrichtlich übernommen) .....	36
Tab. 27: Lärminderungsmaßnahmen im Leipziger Südosten (z. T. aus den Tabellen 17 und 18 sowie dem Projekt "Mach's leiser" übernommen) .....	39
Tab. 28: Straßenabschnitte, die von einer hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastung betroffen sind .....	42
Tab. 29: Prüfkriterien für ruhige Gebiete .....	43
Tab. 30: Ruhige Gebiete in Leipzig .....	44
Tab. 31: Maßnahmenübersicht .....	52



# 1. Einführung

Im Jahr 2002 erließ die Europäische Union die Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2001 über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm), welche eine systematische Erfassung von Lärmbelastungen und die darauffolgende Erstellung von Lärmaktionsplänen vorsieht. Die Richtlinie wurde 2005 in nationales Recht umgesetzt, d. h. in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) aufgenommen. Mit den §§ 47a bis f BImSchG wurden wichtige Instrumente des Lärmschutzes in Deutschland geschaffen - die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Vermeidung oder zumindest die Minderung von Lärm, insbesondere dort, wo die Geräuschbelastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann. Dazu werden im Lärmaktionsplan mögliche Maßnahmen zusammengestellt.

Die Lärmaktionsplanung ist über die Festschreibung konkreter Maßnahmen hinaus ein fachübergreifendes Planungsinstrument, womit die Belange des Lärmschutzes möglichst bei allen relevanten Planungen im Infrastruktur- und Umweltbereich berücksichtigt werden sollen.

Der erste Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig wurde am 17. September 2013 in der Dienstberatung des Oberbürgermeisters beschlossen und am 11. Dezember 2013 dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben (RBV-1914/13). Der dazugehörige erste Umsetzungsbericht 2015 wurde am 20. April 2016 dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben und kann auf der Webseite der Stadt Leipzig eingesehen werden [1].

Die nun vorliegende erste Fortschreibung des Lärmaktionsplans basiert auf den Ergebnissen der Lärmkartierung 2012 sowie der im I. Quartal 2016 durchgeführten Öffentlichkeits- und Gremienbeteiligung. Der Plan wurde räumlich auf das gesamte Stadtgebiet und inhaltlich um den Flugverkehrslärm erweitert. Er beinhaltet kurz-, mittel-, langfristige und kontinuierliche Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm. Schwerpunkte bei der Umsetzung der Maßnahmen bleiben weiterhin belastete Straßenabschnitte und Bereiche.

Unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes ist es sinnvoll, die Bereiche Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung gemeinsam zu betrachten. Erstmals wurde dafür in der Stadt Leipzig die Fortschreibung des Luftreinhalteplans und des Lärmaktionsplans in einem integrativen Ansatz zusammengeführt, eine gemeinsame Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt und ein gemeinsames Abwägungsprotokoll erarbeitet. Die Notwendigkeit einer Umsetzung von Maßnahmen wird dadurch erhöht und Synergieeffekte genutzt.

Der Lärmaktionsplan unterstützt zudem das strategische Ziel der integrierten Stadtentwicklung „Leipzig setzt auf Lebensqualität“ und lässt sich insbesondere in die folgenden Handlungsschwerpunkte einordnen:

„Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität“, durch Reduzierung u. a. der Lärmbelastung, „Nachhaltige Mobilität“ durch Stärkung der Idee der Stadt der kurzen Wege und einer sicheren, zuverlässigen, sauberen und bezahlbaren Mobilität, u.a. durch die Förderung des Umweltverbundes.

Mit dem Lärmaktionsplan wird zugleich auf eine Verringerung der Mehrfachbelastung hingewirkt, die häufig bei sozial benachteiligten Menschen vorliegt, die aufgrund ihres Wohnstandortes bereits einem durch Kfz-Verkehr verursachten, höheren gesundheitlichen Risiko ausgesetzt sind (Querschnittsthema Gesundheit) [2].

Der Lärmaktionsplan unterstützt gleichfalls mit seinen Zielstellungen und Maßnahmen die Entwicklung in den fachübergreifenden Schwerpunktgebieten des INSEK Leipzig 2030, insbesondere in der erweiterten Innenstadt, dem Nordraum sowie dem Grünverbund (ruhige Gebiete). Das Thema Verkehrslärm ist zudem in der Ortsteilstrategie für diejenigen Ortsteile verankert, die einen besonders hohen Handlungsbedarf aufweisen.

Eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahmen ist die Sicherung der Finanzierung. Es ist daher notwendig, die für die Maßnahmenumsetzung erforderlichen Mittel im jeweiligen städtischen Haushalt bereitzustellen.

Verschiedene Berichts- und angehende Managementsysteme der Stadt Leipzig enthalten auch das Thema:

- zu den OBM-Indikatoren gehört der Indikator von Kfz-Verkehrslärm > 65 dB (A) im 24 h-Zeitraum betroffene Einwohner,
- ein Produktziel für das Produkt Luftreinhaltung, Lärminderung, Klimaschutz ist die Reduzierung der Lärmbelastung,
- das Umwelthandlungsziel für den Bereich Lärm in einem ersten Entwurf für zukünftige Umweltqualitätsziele lautet schnellstmögliche Verringerung der Anzahl der Betroffenen, die sehr hohen bzw. hohen gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen durch Straßenverkehr ausgesetzt sind.

Der Lärmaktionsplan trägt dazu bei, diese Ziele zu erreichen.

## 2. Allgemeine Informationen

Die kommunale Bürgerumfrage 2014 ergab, dass sich der größte Teil der Befragten, nämlich 20 %, stark oder sehr stark durch Kfz-Verkehrslärm in ihrem Wohnquartier belastet fühlen. Auf Rang 2 folgt die Belastung durch Straßenbahnverkehrslärm. Fluglärm wird von 7 Prozent der Befragten als „starke“ oder „sehr starke“ Lärmbelastung empfunden. Der Flugverkehr ist somit der viert wichtigste Emittent. Im Zeitverlauf gibt es hinsichtlich der Lärmbelastung keine eindeutigen Trends. Vielmehr wird die Lärmbelastung in den Wohnquartieren relativ konstant bewertet.

Für die Befragten, die sich stark oder sehr stark von Lärm belastet fühlen, zeigt die folgende Grafik, welche Lärmart zu der Belastung geführt hat:

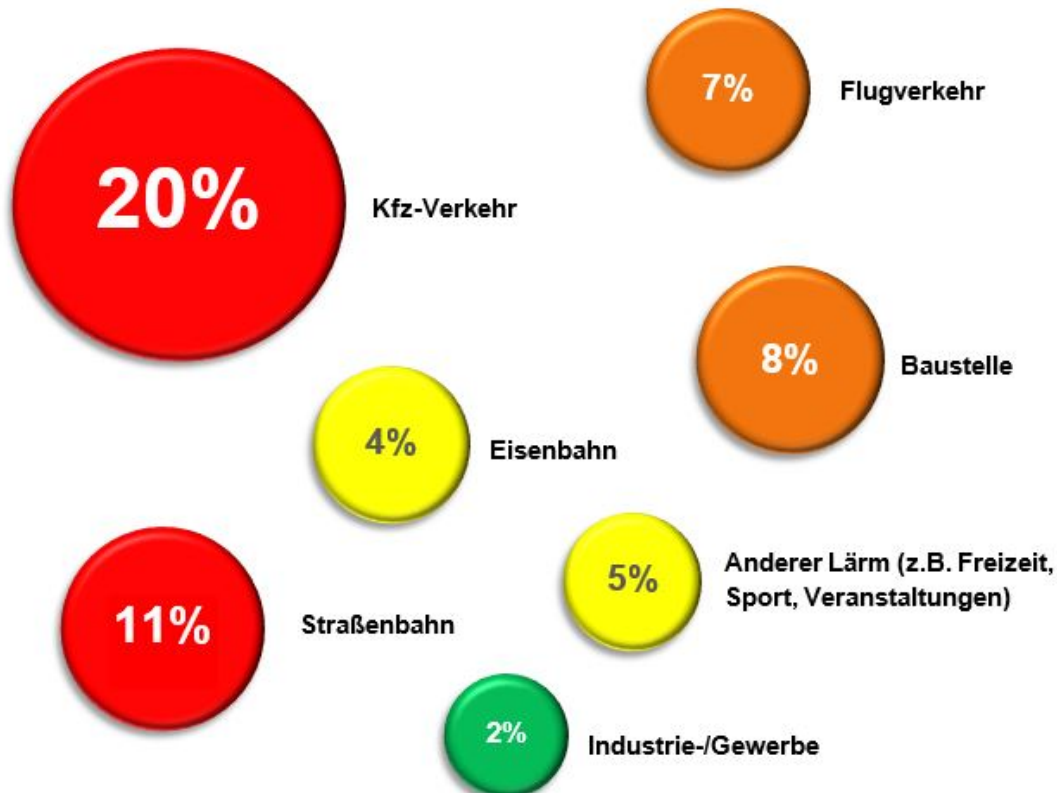


Abb. 1: Anteile der als stark oder sehr stark wahrgenommenen Lärmbelastigung entsprechend der Emittenten in Leipzig (Kommunale Bürgerumfrage 2014)

Zur übersichtlicheren Darstellung gibt man den Schallpegel in Dezibel (dB) an. Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut. Die sog. A-Bewertung dB(A) folgt dem Prinzip, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.

Die vom Verkehrslärm (Kfz-, Schienen- oder Flugverkehr) verursachten Geräusche können die Gesundheit und das Wohlbefinden negativ beeinflussen. Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität und den Schlaf. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt daher, dass die nächtliche Lärmbelastung z. B. durch den Kfz-Verkehr einen Mittelungspegel von 45 dB(A) nicht überschreiten sollte. Liegt die Lärmbelastung über 55 dB(A) oder beträgt der Mittelungspegel tagsüber mehr als 65 dB(A), erhöht sich deutlich das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Weitere Folgen sind Stresswirkungen bis hin zu Gehörschäden. Gesundheitsrisiken wurden ab einem Dauerschallaußenpegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nachgewiesen.

Nach Schätzungen der EU-Kommission sind europaweit rund 20 % der Bevölkerung (ca. 80 Millionen Menschen) von Lärmpegeln größer 65 dB(A) betroffen. Ergebnisse der Lärmkartierung in Deutschland zeigen, dass Mitte 2015 über 4,7 Millionen Menschen in Ballungsräumen, entlang von Hauptverkehrsstraßen und in der Umgebung von Großflughäfen von nächtlichen Lärmpegeln größer 55 dB(A) betroffen waren. Ganztätig sind in diesen Gebieten mehr als 3,4 Millionen Menschen

Lärmpegeln größer 65 dB(A) ausgesetzt.

Rechtlich gesehen zählen Geräusche, nach § 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach Art, Ausmaß und Dauer zu Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft führen. Aus §§ 47 a - f BImSchG ergeben sich die wichtigen Instrumente des Lärmschutzes in Deutschland; die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung.

### 3. Rechtlicher Rahmen

#### 3.1 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Mit dem Erlass des BImSchG und anderer Lärmbekämpfungsvorschriften zum Schutz des Menschen vor unzumutbarer Lärmbelastung erfüllt der Gesetzgeber eine aus den Grundrechten ableitbare Schutzpflicht. Die Grundrechte schützen nach der ständigen Rechtsprechung durch das Bundesverfassungsgericht den Bürger nicht nur gegen staatliche Eingriffe, sondern machen es den staatlichen Organen zur Pflicht, den Bürger vor nicht rechtmäßigen Eingriffen anderer in ihre Grundrechte zu bewahren.

Die Regelungen des BImSchG werden ergänzt durch:

- bundesrechtliche Verordnungen zur Durchführung des BImSchG, etwa:
  - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV),
  - Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV),
  - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV),
  - Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV),
  - Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum BImSchG, etwa:
  - TA Lärm,
  - AVwV zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen
- oder durch andere Bundesgesetze, wie:
  - Fluglärmgesetz,
  - Luftverkehrsgesetz,
    - Luftverkehrszulassungsordnung,
    - Luftverkehrsordnung,
    - Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung,
  - Bundesfernstraßengesetz,
  - §§ 1004, 906, 823 BGB
- oder landesrechtliche Regelungen.
  - Ausführungsgesetz zum Bundes-Immissionsschutzgesetz und zum Benzinbleigesetz (AGImSchG)
  - Sächsische Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (SächsImSchZuVO)

Der Gesetzgeber hat 1990 das BImSchG um den § 47a unter dem Titel „Lärminderungspläne“ erweitert und damit erstmals die gesetzliche Grundlage für die Aufstellung von Schallimmissions- und Lärminderungsplänen als kommunale Pflichtaufgabe für Gebiete geschaffen, in denen schädliche Umweltauswirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind.

In Folge der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Amtsblatt EG L 189/12 - Umgebungslärmrichtlinie) wurde in Deutschland 2005 der alte § 47a BImSchG durch §§ 47a - f BImSchG (Sechster Teil: Lärminderungsplanung) ersetzt und 2006 durch die 34. BImSchV ergänzt. Diese EU-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt auf europäischer Ebene das langfristige Ziel, einer Harmonisierung der Lärmschutzpolitik. Als Umgebungslärm werden vom Menschen verursachte belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien durch Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr und Industrie definiert, mit Ausnahme von Nachbarschaftslärm, Lärm in Wohnungen, Lärm am Arbeitsplatz und in öffentlichen Verkehrsmitteln oder Lärm von Militärgeländen sowie Sport- und Freizeitanlagen. Neben der Vorsorge und der Minderung des Umgebungslärms ist die Erhaltung und der Schutz bisher ruhiger Gebiete (Art. 1) gegen eine Zunahme des Lärms von Bedeutung.

Nach § 47c BImSchG ist zunächst anhand strategischer Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken, für Großflughäfen und für Ballungsräume nach einheitlichen Bewertungsmethoden die Belastung durch Umgebungslärm zu ermitteln und darzustellen. Diese Darstellung bzw. Analyse macht die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar, indem sie Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet erfasst, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind. Die Lärmkarten werden alle 5 Jahre

überprüft und ggf. überarbeitet.

Anforderungen an Inhalt und Form der Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Daraus wird deutlich, dass ein Lärmaktionsplan aus dem Maßnahmenplan und den dazugehörigen Unterlagen, z. B. dem Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung, bestehen soll. Der Maßnahmenplan enthält schriftlich in der Regel folgende Angaben:

- Beschreibung des Ballungsraums bzw. der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Information zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- Problemdarstellung (Analyse der Lärm- und Konfliktsituation und der Zahl der betroffenen Personen) und Lösungsmöglichkeiten (einschließlich Kosten-Nutzen-Analyse),
- vorhandene und geplante Maßnahmen (lang-, mittel-, kurzfristig),
- Überlegungen zur Plandurchführung und zur Ergebniskontrolle,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

Die Lärmaktionsplanung hat Bedeutung für die ausführenden Behörden. Gem. den §§ 47d Abs. 6 i. V. m. 47 Abs. 6 BImSchG sind die in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Falls Lärmaktionspläne konkrete Maßnahmen enthalten, sind die Fachbehörden zur Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbleibt, sie entfalten verwaltungsintern für die ausführenden Fachbehörden grundsätzlich eine Bindungswirkung. Diese Bindungswirkung tritt allerdings nur ein, wenn die einschlägigen Vorschriften des Fachrechts die Durchführung der im Plan enthaltenen Maßnahme rechtlich zulassen. Planungsrechtliche Festlegungen haben die zuständigen Planungsträger bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Die vollziehenden Fachbehörden haben hinsichtlich des Lärmaktionsplanes keine Prüfungs- und Verwerfungskompetenz. Eine unmittelbare Außenwirkung wird durch den Lärmaktionsplan nicht erzielt (Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 26. Oktober 2017 – 9 C 873/15.T –, juris).

Gesetzliche Grenzwerte, bei deren Überschreiten ein Lärmaktionsplan zur Bekämpfung von Umgebungslärm aufgestellt werden muss, sehen weder das Unionsrecht, das Bundesrecht oder das Landesrecht vor. Aus den §§ 47a ff BImSchG ergibt sich für den einzelnen Bürger in Bezug auf einen Lärmaktionsplan kein konkreter Rechtsanspruch auf die Einhaltung verbindlicher und explizit dem Gesundheitsschutz dienender Lärmgrenzwerte. Nur für Flugplätze gilt das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG). Seit dem 07.06.2007 regelt § 14 FluLärmG das Verhältnis des FluLärmG zur Lärmaktionsplanung nach § 47 d BImSchG und definiert die Schutzziele hierfür. Danach sind die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG für die Lärmaktionsplanung zu beachten. Der unbestimmte Rechtsbegriff der „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen“ § 47 d Abs. 1 BImSchG ist dadurch abschließend gesetzlich definiert. Der Wortlaut des § 14 FluLärmG legt nahe, die entsprechenden Regelungen für andere Verkehrswege auch ohne gesetzliche Anordnung als Auslösewerte heranzuziehen. Die Werte des FluLärmG sind im Hinblick auf die Lärmaktionspläne nur als Mindeststandards zu verstehen, über die also auch hinausgegangen werden darf, bzw. soll, wenn aus Gründen des unionsrechtlichen Effektivitätsgrundsatzes mit Blick auf die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie die Lärminderungsplanung eine dauerhafte Lärmreduktion in Europa zum Ziel hat. Die Stadt Leipzig hat bis zum Erlass einer Bundesrechtsverordnung auf Grundlage des § 47f BImSchG zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, die auch die notwendigen Grenzwerte festlegt, auf Grundlage bestehender technischer Vorschriften zum Verkehrslärm als Hauptlärmquelle im Kartierungsgebiet Auslösewerte definiert. In Anlehnung an die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97 - (Absenkung der Grenzwerte im Jahr 2010)) sowie unter Berücksichtigung der gängigen Rechtsprechung werden für die erste Fortschreibung des Lärmaktionsplans die Werte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts zu Grunde gelegt. Lärmgrenzwerte bzw. -richtwerte gibt es zwar auch für Bodenverkehrswege i. S. d. § 41 Abs. 1 BImSchG (Straßen, Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen) in der 16. BImSchV. Jedoch sind diese Grenzwerte aufgrund der neuen Berechnungsverfahren nicht mit den nach der 34. BImSchV errechneten Lärmindizes direkt vergleichbar und nicht für die



Lärmaktionsplanung anwendbar.

### 3.2 Geltende Grenz- und Richtwerte

Tabelle 1 gibt die derzeit gültigen Grenz- und Richtwerte bezüglich des durch den Kfz-Verkehrs-, Schienenverkehrs-, Flugverkehrs- und Industrie-/Gewerbelärm verursachten Außenlärms wieder.

Tab. 1: Übersicht geltender Grenz- und Richtwerte für allgemeine Wohngebiete

Lärmquelle	Vorschrift	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Bemerkung
Kfz-Verkehr	16. BImSchV	59	49	gilt für den Neubau und wesentliche Änderung (Lärmvorsorge) von Verkehrswegen
	VLärmSchR	67	57	gilt für das freiwillige Sanierungsprogramm des Bundes für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
	Lärmschutz-Richtlinien-StV	70	60	gilt als Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen
Schienenverkehr	16. BImSchV	59	49	gilt für den Neubau und wesentliche Änderung (Lärmvorsorge) von Verkehrswegen
	Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes	67	57	gilt für das freiwillige Sanierungsprogramm des Bundes
Flugverkehr	Fluglärmschutzgesetz	60/55	50	Tag: Schutzzone 1/Schutzzone 2 für neue baulich wesentlich veränderte zivile Flugplätze
		65/60	55	Tag: Schutzzone 1/Schutzzone 2 für bestehende zivile Flugplätze (maßgebend für den Flughafen Leipzig/Halle)
Industrie-/Gewerbelärm	TA Lärm	55	40	allgemeine Wohngebiete

\*) Immissionsgrenzwerte gemäß Angaben des Bundeshaushaltes 2014

Richtwerte für Lärmpegel in Innenräumen (gemäß VDI 2719) gibt Tabelle 2 wieder.

Tab. 2: Richtwerte der VDI 2719 für Innenschallpegel

Raumart	L <sub>m</sub> [dB(A)]	L <sub>max</sub> **) [dB(A)]
<b>Schlafräume nachts *</b>		
a) in reinen und allg. Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten	25 – 30	35 – 40
b) in sonstigen Gebieten	30 – 35	40 – 45
<b>Wohnräume tagsüber</b>		
a) in reinen und allg. Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten	30 – 35	40 – 45
b) in sonstigen Gebieten	35 – 40	45 – 50
<b>Kommunikations- u. Arbeitsräume tagsüber</b>		
a) Unterrichtsräume, Arztpraxen...	30 – 40	40 – 50
b) Büros für mehrere Personen	35 – 45	45 – 55
c) Großraumbüros, Gaststätten, Läden...	40 – 50	50 – 60
*) Nachts wird der Mittelungspegel der lautesten Nachtstunde angesetzt. Dieser liegt bei Straßenverkehrsgläuschen erfahrungsgemäß um etwa 5 dB(A) unter dem Tag-Beurteilungspegel bzw. um 0 (Autobahn) bis 6 dB(A) (Gemeindestraßen) über den Beurteilungspegel für den gesamten Nachtzeitraum (22.00 – 6.00 Uhr)		
**) Die mittleren Maximalpegel können bei Geräuschen mit starken Pegelschwankungen berücksichtigt werden.		

### 3.3 Lärmsanierung

Die Lärmsanierung wird vom BImSchG nicht geregelt. Nach der Rechtsprechung sind zur Bestimmung der Zumutbarkeit von Straßenlärm für Anlieger von Bestandsstraßen die Werte der 16. BImSchV und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) als Orientierungswerte heranzuziehen (VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13 –, juris). Nach § 44 Abs. 1 StVO in Verbindung mit § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Durch die in der 16. BImSchV normierten Grenzwerte kommt ganz allgemein die Wertung des Gesetzgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung anzunehmen ist. Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist damit ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung die Zumutbarkeitsschwelle nicht erreicht. Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV normierten Grenzwerte bilden nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011 – 3 C 40/10 –) die Obergrenze, d.h. werden die Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten, dürfte sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auch auf null reduzieren.

Die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes regelt den Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen an Schienenwegen. Dies ist ein freiwilliges Sanierungsprogramm des Bundes für bestehende Schienenwege des Bundes.

Die Schutzbedürftigkeit ergibt sich auch aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen oder ist aus der Art der Umgebung zu ermitteln. Eine Verpflichtung zum Schutz von Ferienhausgebieten, Dauer- und Reiscampingplätzen, Kleingartengebieten und Wochenendhausgebieten besteht nicht.

### 3.4 Auslösewerte

Von zentraler Bedeutung in der Lärmaktionsplanung sind die in Kap. 3.1 bereits erwähnten Auslösewerte. Sie sind ein Synonym für den Begriff des Grenzwertes der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Ein solcher Grenzwert ist nach Artikel 3 s) dieser Richtlinie ein vom Mitgliedsstaat festgelegter Wert, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder ergreifen sollen. Ein solcher Grenzwert wird auch gebraucht, um nach Pkt. 1 Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie in den Lärmkarten die Überschreitung eines Grenzwertes darstellen zu können. Auch die Vorgabe des § 47d Abs. 1 S. 3 BImSchG, nach der die Festlegung von Maßnahmen in den (Lärmaktions-)Plänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt ist, aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen sollte, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte (...) ergeben, (...) erfordert die Definition eines Grenzwertes, an dem Überschreitungen festgemacht werden können. Letztlich wird auch für die

graphische Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung nach § 4 Abs. 4 Nr. 2 der 34. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden, ein Wert benötigt.

Trotz des Auftrages aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie hat es der Bundesgesetzgeber bislang versäumt einen Grenzwert im vorgenannten Sinne festzulegen. Dies führte dazu, dass die Stadt Leipzig als zuständige Behörde, wie viele andere Kommunen auch, eine eigene Festlegung treffen musste.

Dabei war zunächst zu berücksichtigen, dass der Begriff Grenzwert im deutschen Immissionsschutzrecht insoweit bereits anderweitig besetzt ist, als er vom Bürger in der Regel mit einem Schutzanspruch gegen grenzwertüberschreitende Immissionen verbunden wird. Aus diesem Grund war eine andere Bezeichnung zu wählen. Orientiert an der Begriffswahl anderer Kommunen und Behörden, die mit dem gleichen Problem konfrontiert waren, fiel die Wahl auf den Begriff der Auslösewerte.

Sodann waren die Auslösewerte selber festzulegen. In Anbetracht des Systems von Grenz- und Richtwerten, das sich in den letzten Jahrzehnten im deutschen Schallimmissionsschutzrecht herausgebildet hat (s. Tab. 1), wurde auf die Definition von neuen Auslösewerten verzichtet. Bereits existierende Grenz- oder Richtwerte sollten herangezogen werden.

In Erwartung eines hohen Handlungsbedarfes wurden bei der Aufstellung des ersten Lärmaktionsplanes die Auslösewerte auf ein hohes Niveau, nämlich 70 dB(A) für den Tag und 60 dB(A) für die Nacht, festgelegt. Damit sollte sichergestellt werden, dass die Menge der notwendigen Maßnahmen in einem handhabbaren Rahmen bleiben würde. Dabei wurde berücksichtigt, dass diese Werte bereits in vielen gerichtlichen Entscheidungen als Enteignungsschwelle oder Schwellenwert für eine Gesundheitsgefährdung herangezogen wurden und, wie in Tab. 1 dargestellt, auch als Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen dienen.

Die Stadt Leipzig möchte im Rahmen der Fortschreibungen des Lärmaktionsplanes Lärmbelastungen weiter reduzieren, um perspektivisch ein Lärmniveau zu erreichen, das Schädigungen der Gesundheit ausschließt. Deshalb wurden in dieser 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes die Auslösewerte auf 67 dB(A) für den Tag und 57dB(A) für die Nacht abgesenkt. Der Blick in die Tab. 1 zeigt, dass diese Werte auch im freiwilligen Sanierungsprogramm des Bundes für bestehende Bundesfernstraßen als Auslösewerte gelten. Auch für dieses Programm wurden die Werte bereits von ursprünglich 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts auf die jetzt gültigen Werte abgesenkt.

Neben den neu hinzutretenden lärmbelasteten Straßenabschnitten, die die Auswertung der Lärmkartierung 2012 ausweist, sind viele hochbelastete Straßenabschnitte aus der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung enthalten, welche bei der Fortschreibung des Plans wiederaufgenommen wurden (siehe Tabelle 17 in Kapitel 6.1).

## 4. Lärmkartierung

Die Lärmkartierung ist seit Juni 2005 im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert und bildet die Grundlage für die Information der Bürger und die Erstellung von Lärmaktionsplänen.

Europaweit geschieht dies nach einheitlichen Standards basierend auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG). Generell werden die Ergebnisse der Lärmkartierung berechnet und nicht, wie oftmals angenommen, gemessen.

Die Lärmkartierung 2012 wurde für das gesamte Stadtgebiet durchgeführt und umfasst den Kfz-Verkehrslärm, Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm, Eisenbahnverkehrslärm (berechnet durch das Eisenbahn-Bundesamt), den Flugverkehrslärm (LfULG) sowie den Industrie- und Gewerbelärm. Sie wurde gemäß § 47 c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erarbeitet und stellt u. a. die Grundlage für die Lärmaktionsplanung und die damit verbundene Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen dar. Seitens der Stadt Leipzig wurde zusätzlich eine Gesamtlärmkarte erstellt.



Abb. 2: Beispielhafter Auszug aus der Lärmkarte für die Belastung durch den Gesamtlärm - 24 h für Leipzig, alle Angaben in dB(A)

Die Lärmkarten wurden für alle eben genannten Lärmarten für den 24 h-Zeitraum ( $L_{DEN}$ ) und den Nachtzeitraum ( $L_{Night}$ ) erarbeitet und sind unter folgendem Link als PDF oder als interaktive Online-Darstellung im Stadtplan einsehbar: <http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/luft-und-laerm/laermschutz/laermkartierung-und-berechnungsvorschriften/>

Die Betroffenen (Bewohner, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser) wurden nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Betroffenen durch Umgebungslärm“ (VBEB) ermittelt.

Dabei bezieht sich die Anzahl der betroffenen Schulen und Krankenhäuser jeweils auf die Gebäude an einem Standort und gibt nicht die absolute Anzahl der Einrichtungen wieder.

### 4.1 Kfz-Verkehrslärm

Die Kartierung des Kfz-Verkehrslärms berücksichtigt alle Hauptverkehrsstraßen (gemäß § 47b BImSchG sind das alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr) des Stadtgebietes und wurde um weitere Straßen ergänzt, die aufgrund besonderer Bauweisen (z. B. Pflasterung) eine hohe Lärmbelastung aufweisen. In die Berechnung

des Kfz-Verkehrslärms nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS) fließen u. a. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), die Lkw-Anteile, die Straßengattung, die Art des Straßenbelags und die zulässige Höchstgeschwindigkeit ein. Die Tabellen 3 und 4 beinhalten alle kartierten Straßenabschnitte.

Tab. 3: Länge der kartierten Straßenabschnitte entsprechend ihrer 24 h-Lärmbelastung

L <sub>DEN</sub>	Summe	≤ 50 dB(A)	> 50 – 55 dB(A)	> 55 – 60 dB(A)	> 60 – 65 dB(A)	> 65 – 70 dB(A)	> 70 – 75 dB(A)	> 75 dB(A)
kartierte Abschnitte	543 km	4,8 km	33,6 km	139,3 km	246,7 km	64,4 km	37,4 km	16,8 km

Tab. 4: Länge der kartierten Straßenabschnitte entsprechend ihrer Lärmbelastung nachts

L <sub>Night</sub>	Summe	≤ 45 dB(A)	> 45 - 50 dB(A)	> 50 – 55 dB(A)	> 55 – 60 dB(A)	> 60 – 65 dB(A)	> 65 – 70 dB(A)	> 70 dB(A)
kartierte Abschnitte	543 km	28,5 km	148,2 km	215,7 km	86,7 km	19,6 km	27,5 km	16,8 km

Die Betroffenen sind den Tabellen 5 und 6 zu entnehmen. Einer Belastung von L<sub>DEN</sub> > 70 dB(A) sind 4.091 Bewohner und von L<sub>Night</sub> > 60 dB(A) sind 3.290 Bewohner ausgesetzt. Einer Belastung von L<sub>DEN</sub> > 67 dB(A) sind 15.313 Bewohner und von L<sub>Night</sub> > 57 dB(A) sind 12.818 Bewohner ausgesetzt.

Tab. 5: Betroffenen durch Kfz-Verkehrslärm L<sub>DEN</sub>

<b>DEN (24h) Kfz-Verkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	26.423	129.315	126.021	82.334	50.373	31.320	24.650	22.598	4.054	37	0
betreffene Wohnungen	12.571	61.578	60.010	39.206	23.987	14.914	11.738	10.761	1.931	17	0
betreffene Schulgebäude	9	58	82	84	54	45	14	3	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	1	36	81	57	22	23	6	5	0	0	0

Tab. 6: Betroffenen durch Kfz-Verkehrslärm L<sub>Night</sub>

<b>Nacht (8h) Kfz-Verkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	267.841	88.261	55.742	34.529	26.250	21.212	3.276	14	0	0	0
betreffene Wohnungen	127.532	42.028	26.543	16.442	12.500	10.101	1.560	7	0	0	0
betreffene Schulgebäude	137	85	65	44	16	2	0	0	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	112	57	28	23	10	1	0	0	0	0	0

Die Betroffenheit durch Kfz-Verkehrslärm ist im Stadtgebiet nicht gleichmäßig verteilt. Neben stark belasteten Ortsteilen, wie Südvorstadt, Schleußig und Reudnitz-Thonberg gibt es auch relativ gering belastete Ortsteile, wie Althen-Kleinpösna und Knautkleeberg-Knauthain. Letztere liegen überwiegend im äußeren Bereich Leipzigs.

Kapitel 1 im Anhang zum LAP listet alle Ortsteile auf, die von Lärmpegeln größer 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts bzw. 67 dB(A) tags/57 dB(A) nachts belastet sind.

## 4.2 Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm

Der Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm wird nach der "Vorläufigen Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Schienen" (VBUSch) errechnet.

Die Tabellen 7 und 8 geben die durch Straßenbahnverkehrslärm betroffenen Bewohner, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser für den gesamten Ballungsraum wieder. Eine tabellarische Aufschlüsselung nach den Ortsteilen ist im Kapitel 1.2 im Anhang zum LAP zu finden.

Einer Belastung von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) sind 944 Bewohner und von  $L_{Night} > 60$  dB(A) sind 3.217 Bewohner ausgesetzt. Einer Belastung von  $L_{DEN} > 67$  dB(A) sind 7.556 Bewohner und von  $L_{Night} > 57$  dB(A) sind 10.657 Bewohner ausgesetzt.

Tab. 7: Betroffenheiten durch Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm  $L_{DEN}$

<b>DEN (24h) Stadt- und Straßenbahnverkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betroffene Bewohner	234.067	119.372	59.027	31.781	20.447	10.886	10.141	10.460	944	0	0
betroffene Wohnungen	111.467	56.844	28.108	15.134	9.737	5.164	4.829	4.981	449	0	0
betroffene Schulgebäude	100	98	73	37	17	11	11	2	0	0	0
betroffene Krankenhäuser	52	86	44	22	12	9	5	1	0	0	0

Tab. 8: Betroffenheiten durch Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm  $L_{Night}$

<b>Nacht (8h) Stadt- und Straßenbahnverkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betroffene Bewohner	392.836	40.330	25.089	14.446	9.545	11.662	3.069	148	0	0	0
betroffene Wohnungen	187.053	19.205	11.947	6.879	4.545	5.553	1.461	70	0	0	0
betroffene Schulgebäude	243	57	18	16	11	4	0	0	0	0	0
betroffene Krankenhäuser	167	29	18	10	6	1	0	0	0	0	0

Die Betroffenheit durch Straßenbahnverkehrslärm ist in den Ortsteilen, Neustadt-Neuschönefeld, Schleußig, Altlindenau, Zentrum-West und Südvorstadt am höchsten (Kapitel 1.2 im Anhang zum LAP).

## 4.3 Industrie- und Gewerbelärm

Der Industrie- und Gewerbelärm wird nach der "Vorläufigen Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe" (VBUI) errechnet.

In den Tabellen 9 und 10 werden die durch Industrie- und Gewerbelärm betroffenen Bewohner, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser für das Stadtgebiet wiedergegeben. Aufgrund der geringen Betroffenenzahlen wird eine Aufschlüsselung nach den einzelnen Ortsteilen, wie es für den Kfz-Verkehrslärm und den Stadt- und Straßenbahnverkehrslärm erfolgte, für den Industrie- und Gewerbelärm nicht für notwendig erachtet.

Es gibt keine Betroffenen, die einem Beurteilungspegel größer 70 dB(A) im 24-Stunden-Zeitraum oder größer 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind. Einem Beurteilungspegel  $L_{DEN}$  größer 67 dB(A) sind 0 Personen ausgesetzt.

Tab. 9: Betroffenheiten durch Industrie- und Gewerbelärm  $L_{DEN}$ 

<b>DEN (24h) Industrie- und Gewerbelärm</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	463.592	23.314	7.781	1.959	400	61	18	0	0	0	0
betreffene Wohnungen	220745	11.102	3.705	933	191	29	8	0	0	0	0
betreffene Schulgebäude	329	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	220	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 10: Betroffenheiten durch Industrie- und Gewerbelärm  $L_{Night}$ 

<b>Nacht (8h) Industrie- und Gewerbelärm</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	496.578	451	82	14	0	0	0	0	0	0	0
betreffene Wohnungen	236.452	215	39	7	0	0	0	0	0	0	0
betreffene Schulgebäude	349	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	231	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.4 Eisenbahnverkehrslärm

Für die Lärmkartierung des Eisenbahnverkehrs ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Bis zum Dezember 2014 wurden alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr kartiert. Der Kartierungsumfang betrug bundesweit 15.000 Streckenkilometer.

Der Eisenbahnverkehrslärm wird nach der "Vorläufigen Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Schienen" (VBUSch) errechnet.

Einer Belastung von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) sind 1.261 Bewohner und von  $L_{Night} > 60$  dB(A) sind 3.064 Bewohner ausgesetzt. Einer Belastung von  $L_{DEN} > 67$  dB(A) sind 2.599 Bewohner und von  $L_{Night} > 57$  dB(A) sind 6.164 Bewohner ausgesetzt.

Tab. 11: Betroffenheiten durch Eisenbahnverkehrslärm  $L_{DEN}$ 

<b>DEN (24h) Eisenbahnverkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	131.176	85.256	117.742	74.924	48.106	26.880	8.907	2.873	1.083	162	16
betreffene Wohnungen	62.451	40.598	56.068	35.678	22.907	12.800	4.242	1.368	516	77	8
betreffene Schulgebäude	77	54	81	70	33	29	5	0	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	42	33	37	47	48	16	8	0	0	0	0

Tab. 12: Betroffenheiten durch Eisenbahnverkehrslärm  $L_{Night}$

<b>Nacht (8h) Eisenbahnverkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	255.613	106.552	60.947	43.886	20.576	6.487	2.186	770	100	8	0
betreffene Wohnungen	121.707	50.739	29.022	20.898	9.798	3.089	1.041	367	48	4	0
betreffene Schulgebäude	154	82	58	29	22	4	0	0	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	79	49	44	41	14	4	0	0	0	0	0

Die Betroffenheit durch den Eisenbahnverkehrslärm beschränkt sich vor allem auf Ortsteile, durch die entsprechende Eisenbahnstrecken verlaufen. Die höchste Betroffenheit ergibt sich für die Ortsteile Wiederitzsch und Wahren (Kapitel 1.3 im Anhang zum LAP).

## 4.5 Flugverkehrslärm

Die Belastung durch den Flugverkehrslärm für die Stadt Leipzig wird nach der "Vorläufigen Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Flugplätzen" (VBUF) vom LfULG errechnet.

Einer Belastung von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) sind keine Bewohner und von  $L_{Night} > 60$  dB(A) sind 3 Bewohner ausgesetzt. Einer Belastung von  $L_{DEN} > 67$  dB(A) sind keine Bewohner und von  $L_{Night} > 57$  dB(A) sind 3 Bewohner ausgesetzt.

Tab. 13: Betroffenheiten durch Flugverkehrslärm  $L_{DEN}$

<b>DEN (24h) Flugverkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	416.127	49.787	22.559	5.849	1.873	927	0	3	0	0	0
betreffene Wohnungen	198.145	23.707	10.742	2.785	892	441	0	1	0	0	0
betreffene Schulgebäude	315	17	11	6	0	0	0	0	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	167	40	24	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 14: Betroffenheiten durch Flugverkehrslärm  $L_{Night}$

<b>Nacht (8h) Flugverkehr</b>											
Kategorie	≤ 35 dB(A)	> 35-40 dB(A)	> 40-45 dB(A)	> 45-50 dB(A)	> 50-55 dB(A)	> 55-60 dB(A)	> 60-65 dB(A)	> 65-70 dB(A)	> 70-75 dB(A)	> 75-80 dB(A)	> 80 dB(A)
betreffene Bewohner	477.653	12.714	4.207	1.621	927	0	3	0	0	0	0
betreffene Wohnungen	227.442	6.054	2.003	772	441	0	1	0	0	0	0
betreffene Schulgebäude	341	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0
betreffene Krankenhäuser	224	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Tab. 15: Zusammenfassung der Lärmbelastung

Lärmbelastung		Kfz-Verkehr	Stadt- und Straßenbahn- verkehr	Industrie/ Gewerbe	Eisenbahn- verkehr	Flugverkehr
<b>Einwohner</b>	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	4.091	944	0	1.262	0
	$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	3.290	3.217	0	3.066	3
	$L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$	15.313	7.556	0	2.599	0
	$L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$	12.818	10.657	0	6.164	3
<b>Wohnungen</b>	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	1.948	449	0	600	0
	$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	1.566	1.526	0	1.459	1
	$L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$	7.292	3.597	0	1.237	0
	$L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$	6.103	5.069	0	2.934	0
<b>Schulen</b>	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0	0	0	0	0
	$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0	0	0	0	0
	$L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$	0	0	0	0	0
	$L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$	0	2	0	0	0
<b>Krankenhäuser</b>	$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	0	0	0	0	0
	$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	0	0	0	0	0
	$L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$	0	0	0	0	0
	$L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$	0	0	0	0	0

## 5. Strategien und Wirkungsanalyse der Lärmaktionsplanung

### 5.1 Handlungsstrategien

Grundlage für die Erarbeitung von Lärminderungsstrategien ist die Lärmkartierung. Daraus kann der Handlungsbedarf abgeleitet und weitergehende Berechnungen durchgeführt werden. Auf gesamtstädtischer Ebene werden daraus kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Lärminderung entwickelt.

Die Lärminderung beruht auf verschiedenen Handlungsstrategien:

1. Vermeidung von Lärmemissionen (Erhöhung des Wegeanteils des Umweltverbundes, insbesondere Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Reduzierung der Emissionen im Verkehr durch Förderung lärmarmen Verkehrsträger und eindämmender Maßnahmen des lärmrelevanten Pkw-, Lkw- und Schienenverkehrs, schallmindernde Gleiskörper und Beläge)
2. Verminderung von Lärmemissionen (kleinräumige Strategien der stadtverträglichen und lärmarmen Abwicklung von Verkehren)
3. Verminderung von Lärmimmissionen (Reduzierung der Lärmbelastungen an lärmsensiblen Flächen oder Gebäuden)

In Abhängigkeit von dem betrachteten Zeitraum ergeben sich für die Lärminderung folgende Maßnahmenbündel:

#### a) kurzfristige Maßnahmen

- zunächst wurden Maßnahmen 1. Priorität für hoch belastete Straßenabschnitte mit Lärmpegeln > 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts und mehr als 20 Betroffene/100 m untersucht; Ziel ist die unmittelbare Lärminderung und -vermeidung durch z. B. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, Geschwindigkeitskontrollen
- Maßnahmen 2. Priorität für Straßenabschnitte, an denen die Auslösewerte von 67 dB(A) tags und/oder 57 dB(A) nachts überschritten werden und die mehr als 20 Betroffene/100 m aufweisen; dafür beinhaltet der Lärmaktionsplan kurzfristige Maßnahmen, welche in den nächsten drei Jahren umgesetzt werden sollen (z. B. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, Baumaßnahmen)
- im Bereich des Straßenbahn- und Stadtbahnverkehrs werden alle Maßnahmen benannt, welche innerhalb der nächsten 3 Jahre umgesetzt werden sollen

#### b) mittelfristige Maßnahmen

- innerhalb von 4 bis 7 Jahren umsetzbare Lärminderungsmaßnahmen
- z. B. aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwälle, Straßenausbau und – umgestaltungsmaßnahmen mit einem mittelfristigen Realisierungsrahmen (Einrichtung von Kreisverkehren, Straßenumbau)
- im Bereich des Straßenbahn- und Stadtbahnverkehrs werden alle Maßnahmen benannt, welche innerhalb der nächsten 4 bis 7 Jahre umgesetzt werden sollen

#### c) langfristige Maßnahmen

- nach mehr als 7 Jahren bzw. laufend umsetzbare Lärminderungsmaßnahmen
- lärmschutzgerechte Bauleitplanung
- Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes durch Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Einsatz geräuschärmerer Fahrzeuge im Stadt- und Regionalbusverkehr, Ausbau der Stadtbahn und Einrichtung von Rasengleisen, schalldämmende Bauweise
- Schutz ruhiger Gebiete

## 5.2 Wirkungsanalyse

Lärmbelastungen können physische und psychische Störungen sowie Verhaltensänderungen der betroffenen Personen zur Folge haben. Körperliche Beeinträchtigungen sind beispielsweise ischämische Herzkrankheiten (z. B. Herzinfarkt) und durch Bluthochdruck bedingte Krankheiten (z. B. Hypertonie). Bei den psychischen Beeinträchtigungen treten u. a. Stressreaktionen, Kommunikationsstörungen oder auch Schlafstörungen auf. Damit können direkte medizinische Behandlungskosten (Kosten für Personal, Arzneimittel und Infrastruktur) aber auch indirekte Gesundheitskosten (z. B. durch lärmbedingte Konzentrationsstörungen oder Überhören von Gefahrensignalen verursachte Unfälle) verbunden sein [3].

Laut dem Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) [4] werden ausgehend vom 24h-Pegel  $L_{DEN}$  Gesundheitskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für verschiedene Verkehrslärmarten angenommen (Tabelle 16).

Tab. 16: Gesundheitskosten pro Anwohner

$L_{DEN}$ dB(A)	Lärmschadenskosten € pro Anwohner/Jahr		
	Straßenverkehr	Schienenverkehr	Luftverkehr
> 55 ≤ 60	71	20	110
> 60 ≤ 65	121	71	188
> 65 ≤ 70	171	121	266
> 70 ≤ 75	272	221	394
> 75	363	312	513

Aufgrund des Kfz-Verkehrslärms werden für Leipzig Gesundheitskosten von rund 10 Millionen Euro/Jahr abgeschätzt.

Neben den Kosten für volkswirtschaftlich relevante Gesundheitsschäden, kommt es zu verminderten Einnahmen bei Mietzahlungen und Immobilienverkäufen. Hinzu kommen dadurch verursachte Minderungen der Steuereinnahmen.

## 6. Maßnahmenbereiche

Die Maßnahmendefinition und -umsetzung orientiert sich prioritär an der vorhandenen Belastung und den Betroffenenzahlen.

### 6.1 Kfz-Verkehr

#### 6.1.1 Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht eine Anordnung von Tempo-30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf vor. Von dieser Regelung ist in der Stadt Leipzig bereits vielfach Gebrauch gemacht worden. Auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) hingegen darf sich die Anordnung einer Tempo-30-Zone nicht erstrecken.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen von einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe überprüft. Der Rechtsrahmen wurde so angepasst, dass die Straßenverkehrsbehörden Tempo 30 vor Schulen und Kindergärten an Hauptverkehrsstraßen ohne große bürokratische Hürden einrichten können [5].

Auf dieser Basis wurden in Leipzig zwar an einigen Straßenabschnitten in jüngster Zeit Temporeduzierungen angeordnet, es verbleiben aber dennoch einige durch Kfz-Verkehrslärm hoch belastete Straßenabschnitte, an denen weiterhin Handlungsbedarf besteht. Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV in Verbindung mit der StVO anzuwenden.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h führt beispielsweise zu einer Reduzierung des Mittelungspegels um 2,6 dB(A). Eine Reduzierung des Mittelungspegels um 2,6 dB(A) ist nach der Rundungsregel der Lärmschutz-Richtlinien-StV als Minderung um 3 dB(A) zu werten, was einer Halbierung der Schalleistung entspricht. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ist immer eine Einzelfallentscheidung gemäß § 45 der StVO.

Auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung unter Einbeziehung der maßgeblichen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) wird geprüft, ob Tempo 30 bzw. alternative Maßnahmen zur Lärminderung möglich sind. Im Rahmen einer Abwägung der Entscheidung dazu müssen u. a. die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV

- für reine und allgemeine Wohngebiete 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts,
- für Kern-, Dorf- und Mischgebiete 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts und
- für Gewerbegebiete 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts,

die Funktion der Straße im Leipziger Straßennetz, die allgemeine Verkehrssicherheit und eine möglichst hohe Anzahl entlasteter Anwohner betrachtet werden. Ebenso müssen in diesem Abwägungsprozess die Belange des ÖPNV und des erforderlichen Wirtschaftsverkehrs einbezogen werden. Welche Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden, hängt also auch von der Gebietseinstufung ab.

In die Entscheidung, ob die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung ganztags oder nur temporär erfolgt, wird auch der Einfluss auf den ÖPNV einbezogen. Gemäß StVO gilt die Anordnung auch für Busse und Taxen. Da die StVO gegenwärtig keine Möglichkeit für die Ausweisung von unterschiedlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr auf der einen Seite und den straßenbündigen, schienengebundenen Verkehr auf der anderen Seite bietet, gilt die Anordnung zudem für diese Art des ÖPNV.

## Maßnahmen 1. Priorität

Zunächst werden für alle Straßenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind, soweit es möglich ist, Lärmschutzmaßnahmen 1. Priorität definiert (Tabelle 17). Die Betroffenenzahl von 20 Personen/100 m bei gleichzeitiger Lärmbelastung größer 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts dient als Eingangskriterium für die Einleitung der Prüfung gemäß der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien StV 2007).

Tab. 17: Maßnahmenbündel für Straßenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind

Maßnahmenbündel	Maßnahme(n)	Straße	Straßenabschnitt
1	straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen* (Prüfung und Umsetzung bis 2021)	Georg-Schumann-Str.	Slevogtstraße bis Annaberger Str.
		Georg-Schumann-Str.	Kirschbergstraße bis Slevogtstr.
2	straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen* (Prüfung und Umsetzung bis 2021)	Nordplatz	Kickerlingsberg bis Roscherstraße
		Antonienstr.	Klingenstraße bis Gießelstr.
		Wurzner Str.	Dresdner Straße bis Lilienstraße
		Lindenthaler Straße	Elsbethstraße bis Georg-Schumann-Straße
	Betrieb einer Geschwindigkeitsanzeigetafel im Wechsel mit anderen hochbelasteten Standorten	Lützner Straße	Zschochersche Straße bis Goetzstraße
		Prager Straße	Oststraße bis Mühlstraße
		Zweinaundorfer Straße	Riebeckstraße bis Kohlgartenweg
		Antonienstr.	Zschochersche Straße bis Altranstädter Straße
3	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 tags und nachts	Richard-Lehmann-Str.	Bernhard-Göring-Straße bis Arthur-Hoffmann-Str.
		Hermann-Liebmann-Str.	Eisenbahnstraße bis Meißner Str.
	Betrieb einer Geschwindigkeitsanzeigetafel im Wechsel mit anderen hochbelasteten Standorten (Umsetzung erfolgt kontinuierlich)	Könneritzstr.**	Schnorrstraße bis Oeserstr.
		Rödelstraße	Könneritzstraße bis Schnorrstr.
		Kieler Straße	Tauchaer Straße bis Samuel-Lampel-Straße
		Lützner Straße	Goetzstraße bis Odermannstraße
		Prager Straße	Prager Straße 153 bis Kregelstr.
4	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 tags und nachts (Umsetzung 2020)	Georg-Schwarz-Str.	William-Zipperer-Straße bis Pflingstweide
		Berliner Str.	Kurt-Schumacher-Straße bis Erich-Weinert-Straße
4	Verkehrsflussdosierung (Maßnahmen A3 LRP, Umsetzung 2020)	Jahnallee	Ranstädter Steinweg bis Lessingstraße
5	Betrieb einer Geschwindigkeitsanzeigetafel im Wechsel mit anderen hochbelasteten	Jahnallee	Lessingstraße bis Friedrich-Ebert-Straße

Maßnahmen- bündel	Maßnahme(n)	Straße	Straßenabschnitt
	Standorten (Umsetzung erfolgt kontinuierlich)		
	Verkehrsflussdosierung (Maßnahme A1, A4 LRP, Umsetzung bis 2020)	Dufourstraße	Floßplatz bis Wundtstraße

- \* straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen:  
z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lichtzeichenregelung, Verkehrslenkung und -verbote
- \*\* Baumaßnahme wurde bereits berücksichtigt

### *Maßnahmen 2. Priorität*

Zusätzlich ergeben sich die in Tabelle 18 benannten Straßenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 67 dB(A) tags und/oder 57 dB(A) nachts ausgesetzt sind. Für diese Straßenabschnitte werden, soweit möglich, Lärmschutzmaßnahmen 2. Priorität definiert. Maßnahmen für Straßenabschnitte mit Lärmpegeln größer 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts dienen auch dem Lärmschutz von Betroffenen > 67 dB(A) bis 70 dB(A) tags/ 57 dB(A) bis 60 dB(A) nachts.

Die in Tabelle 18 benannten Maßnahmen sind überwiegend Vorschläge zur Lärminderung, welche im Rahmen weiterer Planungen zu prüfen sind.

Tab. 18: Maßnahmenbündel für Straßenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 67 dB(A) bis 70 dB(A) tags sowie 57 dB(A) bis 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind

Maßnahmenbündel	Maßnahme(n)	Straße	Straßenabschnitt
1	Straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen* (Prüfung und Umsetzung bis 2023)	Peterssteinweg	Wilhelm-Leuschner-Platz bis Härtelstraße
		Könneritzstraße	Industriestraße bis Stieglitzstraße
		Möckernsche Str.	Stockstraße bis Breitenfelder Straße
		Zuckelhäuser Str.	Holzhäuser Straße bis Sommerfelder Str.
		Wurzner Straße	Lilienstraße bis Hermann-Liebmann-Str.
		Richard-Lehmann-Str.	Karl-Liebknecht-Straße bis Bernhard-Göring-Straße
		Linkelstraße	Stammerstraße bis Georg-Schumann-Str.
		Pfaffendorfer Str.	Ernst-Pinkert-Straße bis Kickerlingsberg
		Zweinaundorfer Str.	Kohlgartenweg bis Martinstraße
		Oststraße	Prager Straße bis Riebeckstraße
		Theresienstraße	Haferkornstraße bis Magdalenenstr.
		Lützner Straße	Merseburger Straße bis Engertstraße
		Riebeckstraße	Mühlstraße bis Kröbelstraße
		Kolmstraße	Holzhäuser Straße bis Kommandant-Prendel-Allee
		Eisenbahnstraße	Hermann-Liebmann-Str. bis Torgauer Str.
		Eisenbahnstraße	Rosa-Luxemburg-Straße bis Hermann-Liebmann-Straße
		Torgauer Straße	Wurzner Straße bis Eisenbahnstraße
		Menckestraße	Berggartenstraße bis Platnerstraße
		Lindenthaler Str.	Elsbethstraße bis Georg-Schumann-Str.
		Delitzscher Straße	Eutritzscher Straße bis Theresienstr.
		Kirschbergstraße	Bothestraße bis Laubestraße
		Richard-Lehmann-Str.	Arthur-Hoffmann-Str. bis Altenburger Str.
		Zschochersche Str.	Karl-Heine-Straße bis Industriestraße
		Riebeckstraße	Eilenburger Straße bis Oststraße
		Breite Straße	Wurzner Straße bis Riebeckstraße
		Dieskaustraße	Schwartzestraße bis Windorfer Str.
Georg-Schumann-Str.	Lucknerstraße bis Linkelstraße		
Hermann-Liebmann-Str.	Eisenbahnstraße bis Meißner Straße		
2	Straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen* (Prüfung und Umsetzung bis 2023)	Riebeckstraße	Oststraße bis Lipsiusstraße
		Kurt-Eisner-Str.	Karl-Liebknecht-Straße bis Bernhard-Göring-Straße
		Täubchenweg	Kippenbergstraße bis Breite Straße
		Uferstraße	Pfaffendorfer Straße bis Löhrstraße
		Windmühlenstr.**	Emilienstraße bis Bayrischer Platz
		Industriestraße	Könneritzstraße bis Holbeinstraße
		Kurt-Eisner-Str.	August-Bebel-Straße bis Karl-Liebknecht-Straße
		Max-Liebermann-Str.	Franz-Mehring-Straße bis Virchowstr.
		Marschnerstraße	Ferdinand-Lassalle-Straße bis Käthe-Kollwitz-Straße
		Virchowstraße	Gottschallstraße bis Lützowstraße
	Betrieb einer Geschwindigkeitsanzeigetafel im Wechsel mit anderen hochbelasteten Standorten	Kurt-Eisner-Straße	Fockestraße bis August-Bebel-Str.
		Könneritzstraße	Holbeinstraße bis Industriestraße

Maßnahmenbündel	Maßnahme(n)	Straße	Straßenabschnitt
3	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 tags und nachts Betrieb einer Geschwindigkeitsanzeigetafel im Wechsel mit anderen hochbelasteten Standorten	Zweinaundorfer Straße	Riebeckstraße bis Kohlgartenweg
4	Verkehrsflussdosierung (Maßnahme A4 LRP)	Floßplatz	Harkortstraße bis Paul-Gruner-Straße

\* straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen:  
z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lichtzeichenregelung, Verkehrslenkung und –verbote

\*\* die Baumaßnahme wurde bereits berücksichtigt

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten kann durch den Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigetafeln unterstützt bzw. gefördert werden. Studien haben gezeigt, dass über 50 % der so informierten Kraftfahrer deutlich langsamer fahren.

Im Jahr 2015 wurden von der Stadt Leipzig vier Geschwindigkeitsanzeigetafeln beschafft. Sie sollen die Kraftfahrer sensibilisieren, die zulässige Höchstgeschwindigkeit an den hochbelasteten Straßenabschnitten (in aller Regel 50 km/h) einzuhalten.

Die Anzeigetafeln sind mobil und sollen im Wechsel an den in Tabelle 19 benannten hochbelasteten Straßenabschnitten installiert werden.

Tab. 19: Vorschläge für wechselnde Standorte der Geschwindigkeitsanzeigetafeln

lfd. Nr.	Straße	von	bis
<b><i>Straßenabschnitte mit Lärmpegeln größer 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts</i></b>			
1	Jahnallee	Ranstädter Steinweg	Lessingstraße
2	Könneritzstraße	Rochlitzstraße	Schnorrstraße
3	Richard-Lehmann-Straße	Bernhard-Göring-Straße	Arthur-Hoffmann-Straße
4	Jahnallee	Lessingstraße	Friedrich-Ebert-Straße
5	Antonienstraße	Zschochersche Straße	Altranstädter Straße
6	Nordplatz	Kickerlingsberg	Roscherstraße
7	Antonienstraße	Klingenstraße	Gießerstraße
8	Georg-Schwarz-Straße	William-Zipperer-Straße	Pfingstweide
9	Hermann-Liebmann-Straße	Eisenbahnstraße	Meißner Straße
10	Könneritzstraße	Schnorrstraße	Oeserstraße
11	Sommerfelder Straße	Zuckelhäuser Straße	Oberdorfstraße
12	Rödelstraße	Könneritzstraße	Schnorrstraße
13	Kieler Straße	Tauchaer Straße	Samuel-Lampel-Straße
14	Wurzner Straße	Dresdner Straße	Lilienstraße
15	Lindenthaler Straße	Elsbethstraße	Georg-Schumann-Straße
16	Dufourstraße	Floßplatz	Wundtstraße



lfd. Nr.	Straße	von	bis
17	Georg-Schumann-Straße	Slevogtstraße	Annaberger Straße
18	Berliner Straße	Kurt-Schumacher-Straße	Erich-Weinert-Straße
19	Lützner Straße	Goetzstraße	Odermannstraße
20	Prager Straße	Prager Straße 153	Kregelstraße
<b><i>Straßenabschnitte mit Lärmpegeln größer 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts</i></b>			
21	Riebeckstraße	Oststraße	Lipsiusstraße
22	Kurt-Eisner-Straße	Karl-Liebknecht-Straße	Bernhard-Göring-Straße
23	Täubchenweg	Kippenbergstraße	Breite Straße
24	Uferstraße	Pfaffendorfer Straße	Löhrstraße
25	Windmühlenstraße	Emilienstraße	Bayrischer Platz
26	Industriestraße	Könneritzstraße	Holbeinstraße
27	Kurt-Eisner-Straße	August-Bebel-Straße	Karl-Liebknecht-Straße
28	Marschnerstraße	Ferdinand-Lassalle-Straße	Käthe-Kollwitz-Straße
29	Virchowstraße	Gottschallstraße	Lützowstraße
30	Kurt-Eisner-Straße	Fockestraße	August-Bebel-Straße
31	Max-Liebermann-Straße	Franz-Mehring-Straße	Virchowstraße
32	Könneritzstraße	Holbeinstraße	Industriestraße

## Maßnahmen

<b>M 1</b>	Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen 1. Priorität (Tabelle 17)
<b>M 2</b>	Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen 2. Priorität (Tabelle 18)
<b>M 3</b>	Prüfung von Standorten für Geschwindigkeitsanzeigetafeln an hochbelasteten Straßenabschnitten (Tabelle 19)

### 6.1.2 Straßenbaumaßnahmen

Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahndecke übt einen entscheidenden Einfluss auf die Höhe des Kfz-Verkehrslärms aus.

Zur Lärminderung im innerstädtischen Bereich wurde in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit mit der Stadt Düsseldorf an der Ruhr-Universität Bochum der lärmoptimierte Asphalt (LOA 5 D) neu entwickelt. Dieser entfaltet bereits ab einer Geschwindigkeit von 40 km/h seine Wirkung und hat bei Geschwindigkeiten von 50 km/h einen lärmindernden Effekt von 3 dB(A) im Vergleich zu anderen Asphaltdecken.

In Leipzig wurde eine Teststrecke in der Brünner Straße (Lützner Straße bis südliche Einmündung Dahlienstraße) für den Einbau von LOA 5 D ausgewählt. Das Modellprojekt läuft noch bis mindestens 2027, da 15 Jahre Nutzungsdauer für die abschließende Beurteilung notwendig sind. Für eine Straßensanierung mit LOA 5 D müssen allerdings verschiedene Kriterien erfüllt werden. Oftmals ist an typischen Lärmschwerpunkten (geschlossene Randbebauung, befahrbare Gleise, zahlreiche Einbauten) in Leipzig der Einbau lärmtechnisch optimierter Asphaltdeckschichten bau- und verkehrstechnisch nach den anerkannten Regeln der Technik und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht möglich. Zudem fehlt bislang die Anerkennung von LOA 5 D als Regelbauweise und damit die entsprechende Förderfähigkeit.

## Maßnahmen

<b>M 4</b>	Priorisierung der in Tabelle 20 aufgelisteten Straßenbaumaßnahmen unter Berücksichtigung der Lärmbelastung (kontinuierlich)
------------	---

Die Tabelle 20 listet alle von der Stadt Leipzig in den nächsten Jahren (ab 2020) geplanten Straßenbaumaßnahmen auf.

Tab. 20: Nachrichtlich übernommene Straßenbaumaßnahmen

<b>Straße</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Realisierung (vsl.)</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>
Kurt-Eisner-Straße	Arthur-Hoffmann-Straße bis Wundtstraße	Straßensanierung	ab 2022/2023	3,5 Mio.
Straßennetz Leipzig		jährliche Fortführung Deckenbau-programm		mind. 1,0 Mio.
Bayrischer Platz		Straßensanierung	ab 2025	4,46 Mio.
Dieskaustraße		Straßensanierung	ab 2022	4,26 Mio.
S 78 (Althener Straße)	Althener Straße	Straßensanierung	ab 2020	2,301 Mio.
Teichmannstraße	Bahnhofstraße bis Naunhofer Landstraße	Straßensanierung	ab 2024	3 Mio.
Naunhofer Landstraße	Teichmannstraße bis Zufahrt Tongrube		ab 2025	
Bornaische Straße	Wiedebachplatz bis Ecksteinstraße	Straßensanierung	ab 2020	2,5 Mio.
Rosa-Luxemburg-Str./Wintergartenstr.	Hahnekamm bis Eisenbahnstraße	Straßensanierung	2020	2,5 Mio.
Linkelstraße	Georg-Schumann-Straße bis Am Hirtenhaus	Straßensanierung (Austausch des Pflasters)	ab 2020	400.000
Landsberger Straße	Coppiplatz bis Viertelweg	Straßensanierung (Austausch des Pflasters)	ab 2020	410.000
Franz-Flemming-Straße	Rückmarsdorfer Straße bis Georg-Schwarz-Str.	Straßensanierung (Austausch des Pflasters)	2020	1,62 Mio.

### 6.1.3 Verkehrsentwicklung und -management

#### **Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum (Step VöR)**

Der fortgeschriebene Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum wurde am 25. Februar 2015 vom Stadtrat beschlossen (Beschluss Nr. DS-00523/14-DS-008). Er ist ein wichtiger Baustein der integrierten Stadtentwicklung und legt die verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten für die kommenden zehn bis fünfzehn Jahre fest.

Im Rahmen der Fortschreibung des Step VöR wurde ein offener Bürgerwettbewerb („Ideen für den Stadtverkehr“) ausgelobt und die Erfahrungen der Bürger vor Ort aufgenommen. Diese Hinweise und Ideen wurden bei der Diskussion zur Prioritätensetzung bei den verkehrsplanerischen Zielen bzw. Maßnahmen bei der Erarbeitung des Entwurfs zum Step VöR eingebunden. Zusätzlich wurden verschiedene Fachgutachten erstellt, deren Ergebnisse bei der Fortschreibung des Step VöR eingeflossen sind.

Ein Schwerpunkt des Step VöR ist die Definition des Modal Split. Dieser soll sich bis 2025 so darstellen, dass 70 % des Verkehrs über den Umweltverbund (davon 27 % Fußverkehr, 20 % Radverkehr und 23 % ÖPNV) und 30 % als motorisierter Individualverkehr erfolgen sollen.

Bei der Aufteilung des Verkehrsraumes sind die umweltfreundlichen Verkehrsarten mit besonderem Gewicht zu berücksichtigen, um die Ziele der Lärminderung, aber auch der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes, zu erreichen. Einzelne Aspekte zum Verkehrslärmschutz wurden in den Step VöR aufgenommen (z. B. Anordnung von Tempo 30 auf Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen auf Grundlage von Einzelfallprüfungen, Schutz ruhiger Gebiete vor einer zusätzlichen Verlärmung).

## Maßnahmen

M 5	Aufwertung der Verkehrsmanagementzentrale zur Verkehrsmanagement- und Beleuchtungszentrale sowie als Zentrale für Verkehrsdaten (dadurch Verbesserung der Verkehrsabläufe mit Mitteln der dynamischen Verkehrssteuerung, Verkehrslenkung und Verkehrsinformation, Gewährleistung eines attraktiven ÖPNV) (2024/25)
M 6	Erfassung und Nutzung von Verkehrsdaten, Installation von Anlagen der Verkehrstelematik zur dynamischen Verkehrssteuerung (ab 2020)

### **Parkraumkonzept Leipzig Schleußig**

Die im Leipziger Ortsteil Schleußig bestehende Parkraumsituation ist durch hohen Parkdruck, insbesondere in den Nachtstunden, gekennzeichnet. Die vorrangig in den Gründerzeitvierteln beidseitig der Könnertstraße auftretenden Überlastungen der im öffentlichen Straßenraum verfügbaren Stellplätze werden im Wesentlichen durch die Bewohner selbst hervorgerufen. Relevante Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen bestehen nachts nicht.

Das in Folge der hohen Belegungen zu verzeichnende Beparken und Befahren der Gehwege oder Parken in den Zufahrten und Kreuzungsbereichen mit erheblichem Konfliktpotential wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verschiedene verkehrsorganisatorische Maßnahmen abgebaut. Mit der Abmarkierung von Sperrflächen und Einbau von Fahrradanhängern in den Kurvenbereichen der Knotenpunkte konnte das Beparken der 5 m - Bereiche verhindert werden. Durch Einführung eines Einbahnstraßensystems konnte die Stellplatzanordnung geändert und damit die Stellplatzanzahl erhöht werden. Die abschnittsweise gewählte gegenläufige Einbahnstraßenregelung mit Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr trägt zur Geschwindigkeitsdämpfung und damit zur Verkehrsberuhigung bei.

## Maßnahmen

M 7	Erstellung von Parkraumkonzepten für Leipziger Teilgebiete mit hohem Parkdruck (ab 2020)
-----	--

### **Verkehrskonzept Sportforum**

Die zunehmende Bedeutung des Gesamtkomplexes Sportforum ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl verschiedenartiger Veranstaltungen mit weiter ansteigenden Besucherzahlen, die zusätzlich noch durch die geplante Kapazitätserweiterung der RB Arena anwachsen werden. Erhöhte Beanspruchungen des zuführenden Straßennetzes und der angrenzenden Wohngebiete durch weiter steigendes Verkehrsaufkommen, Parksuchverkehr und die Inanspruchnahme von Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum mit den damit einhergehenden Belastungen der Bewohner und der Umwelt sollen durch geeignete Maßnahmen gemindert bzw. abgebaut werden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die dafür im Verkehrskonzept Sportforum entwickelten Maßnahmen auf Grundlage des integrierten Stufenkonzeptes sukzessive umgesetzt.

Die mit Beschluss der Ratsversammlung RBV-2101/14 vom 18.06.2014 umzusetzenden Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Sportforum (siehe unten) enthalten als wesentlichen Kernpunkt den Schutz der angrenzenden Wohnquartiere vom Veranstaltungsverkehr. Im gründerzeitlich geprägten Waldstraßenviertel verstärkt dieser den bereits bestehenden hohen Parkdruck, der im Wesentlichen durch die Bewohner selbst und Besucher und Pendler der Innenstadt hervorgerufen wird. Um die Parkraumsituation im Viertel und damit das Parkverhalten der verschiedenen konkurrierenden Nutzergruppen beurteilen zu können, wurde ein Parkraumkonzept in Auftrag gegeben und im Januar 2016 mit dem Ergebnisbericht zum Anwohnerschutzkonzept Waldstraßenviertel abgeschlossen. Im Ergebnis der detaillierten Untersuchungen konnte der Nachweis des erheblichen Parkraum mangels und damit der Notwendigkeit und Angemessenheit der vorgeschlagenen Maßnahmen – flächendeckende Bewirtschaftung mit Bewohnerparken in Verbindung mit der Einrichtung einer Bewohnerschutzzone

an Veranstaltungstagen mit Besucherzahlen größer 20.000 – erbracht werden. Die im Detail geplanten und vorbereiteten Maßnahmen wurden am 22.08.2018 durch den Stadtrat bestätigt und wurden bis Ende 2019 umgesetzt.

In 2018 wurde der Ergebnisbericht zum Parkraumkonzept Zentrum-West vorgelegt. Das Untersuchungsgebiet umfasst neben dem südlich an die innere Jahnallee angrenzenden Wohngebiet zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Käthe-Kollwitz-Straße auch das Bachstraßenviertel. Im Ergebnis der Untersuchungen, in denen im vorgenannten Gebiet südlich der inneren Jahnallee ein erheblicher Parkdruck bei Vorhandensein konkurrierender Nutzergruppen nachgewiesen werden konnte, werden entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Chancen der Bewohner, einen in Wohnungsnahe zumutbaren Stellplatz zu erhalten, vorbereitet.

U. a. sind hier zu nennen das oben angeführte Anwohnerschutzkonzept Waldstraßenviertel, die Aufwertung der vorhandenen großen P+R-Plätze sowie die nachhaltige Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Bisher wurden dafür insgesamt Mittel in Höhe von über 2,2 Mio. € umgesetzt. Die Realisierung weiterer Maßnahmen, die im Stufenkonzept als mittel- und langfristig geplante Maßnahmen ausgewiesen sind, steht noch aus und wird auch im Zusammenhang mit dem Stadionausbau sukzessive erfolgen.

## Maßnahmen

<b>M 8</b>	Verbesserung des P+R-Wegweisungssystems (Fußgängerwegweisung und Erstausrüstung bzw. Austausch von Informationstafeln, auf den P+R-Plätzen Lausen, Krakauer Straße, Messe, Schönauer Ring, Plovdiver Straße und Völkerschlachtdenkmal (ab 2020)
<b>M 9</b>	Errichtung eines zusätzlichen P+R-Platzes im Leipziger Süden, Suche geeigneter Flächen im Einzugsbereich der ÖPNV/SPNV-Haltestellen, Beauftragung erforderlicher Planungen mit anschließender Umsetzung (kontinuierlich)
<b>M 10</b>	Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖPNV-Haltestellen und ÖPNV- Aufstellflächen (kontinuierlich)

## Elektromobilität

Die Bundesregierung und die deutsche Industrie haben die Entwicklung Deutschlands zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität als Ziel erklärt. Mit dem Begriff Elektromobilität ist die Verwendung des Energieträgers Strom in verschiedenen Fahrzeugarten und für unterschiedliche Verkehrszwecke gemeint. Fahrzeuge für den individuellen und öffentlichen Straßenverkehr verfügen über einen Elektromotor als Antrieb.

Für die Elektromobilität spricht

- die Reduzierung von motorbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen und
- die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, wenn Strom aus regenerativen Quellen verwendet wird.

Allerdings können bestimmte Sachverhalte, die mit der Nutzung von Elektromobilität verbunden sind, zu einer negativen Bewertung beitragen.

Dazu zählen beispielsweise

- die Herkunft bestimmter Rohstoffe für die Herstellung der Akkus,
- die Entsorgung bzw. das Recyceln der benötigten Akkus und
- die Versorgung mit dem benötigten Strom aus fossilen Energiequellen.

Auf dem Markt werden auch Übergangsformen zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungs- und Elektromotor, die sog. Hybridantriebe, angeboten. Energiespeicher sind hier z. B. ein Akkumulator oder der Kraftstofftank.

Im Stadtverkehr werden Elektrofahrzeuge vor allem im Bereich des ÖPNV (Straßenbahnen, elektrifizierte Regional- und Fernbahnen, O-Busse, E-Busse) eingesetzt. Die Anzahl der Elektroautos ist, u. a. aufgrund der oftmals fehlenden Ladeinfrastruktur und der hohen

Anschaffungskosten, noch sehr gering, nimmt aber zu. Die Zahl der Elektrofahrräder (Pedelecs und S-Pedelecs) nimmt kontinuierlich zu-Platz

In der Stadt Leipzig liefen im Rahmen der Modellregionen und des Schaufensters zur Förderung der Elektromobilität bis 2016 mehrere Forschungs- und Entwicklungsprojekte bei den Leipziger Stadtwerken und Verkehrsbetrieben, an denen zahlreiche Projektpartner beteiligt waren.

1. Das Projekt SaxMobility II (2011 bis 2016) beschäftigte sich vor allem mit dem bedarfsgerechten Ausbau von bis zu 75 Ladestationen, einem einheitlichen Zugangs- und Abrechnungssystem für Ladeinfrastruktur, dem Ausbau von E-Fahrzeugflotten (27 Stück) und der Verknüpfung mit dem ÖPNV, seinen Mobilitätsstationen und damit auch mit Car- und Bikesharing [6] [7].
2. Schwerpunkte im Schaufenster Elektromobilität (seit 2012) bildeten die Themen Langstreckenmobilität, urbane Mobilität, ländliche Mobilität, internationale Verbindung und Aus- und Weiterbildung. Verschiedene Projekte werden zusammen mit der Automobilindustrie und Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand umgesetzt. Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben erfolgten Untersuchungen und Tests zum Einsatz von Bussen mit elektrischen Antrieben (Projekte SaxHybrid Plus, EBus Skorpion, EBus Butterfly).

Voraussetzung für die Genehmigung von Ladestationen und für die Einrichtung von Parkplätzen für Elektrofahrzeuge auf der öffentlichen Straße ist ein entsprechendes Konzept unter Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs. Dieses liegt bisher nicht vor. Bis dahin können nach StVO - außer an Mobilitätsstationen - keine Parkbevorrechtigungen angeordnet werden.

## Maßnahmen

<b>M 11</b>	Errichtung von Stellplätzen und Parkflächen für E-Fahrzeug-Nutzer (ab 2020)
<b>M 12</b>	Einsatz von Elektrofahrzeugen im kommunalen Fuhrpark sowie der L-Gruppe (kontinuierlich)

## Carsharing

Carsharing bedeutet eine organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile. Die Carsharing-Anbieter bieten ihre Fahrzeuge entweder auf fest angemieteten Parkplätzen in einer Stadt oder frei verteilt (free-floating) im öffentlichen Parkraum an. Oftmals befinden sich die Mietstationen an Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, z. B. Bahnhöfen oder Straßenbahnhaltestellen. Das gemietete Fahrzeug muss nach Ablauf der gebuchten Zeit an den jeweiligen Standort oder in einem fest definierten Bereich zurückgebracht werden.

In Leipzig werden vom Carsharing-Anbieter teilAuto 145 Standorte mit insgesamt rund 270 Fahrzeugen betrieben. Hinzu kommen rund 200 Freefloating-Fahrzeuge.

Die Stadt Leipzig unterstützt die Ausweitung des bestehenden Netzes an Carsharing-Stationen in Quartieren mit hohem Parkdruck sowie Stadtrandgebieten durch die Bereitstellung stadteigener Flächen zu ortsüblichen Konditionen und soweit möglich durch die Vermittlung privater Flächen.

Mit dem Carsharinggesetz (CsgG) will das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Carsharing unterstützen. Demnach können Carsharing-Fahrzeuge u. a. von Parkgebühren befreit werden. Das Gesetz ist zum 1. September 2017 in Kraft getreten.

## Maßnahmen

<b>M 13</b>	Ausweisung von Stellplätzen und Parkflächen für Carsharing-Nutzer über eine Sondernutzung (Carsharinggesetz CsgG, z. B. "Gratisparkplätze" für Carsharing-Fahrzeuge, Errichtung von Hinweisschildern auf Carsharing-Parkplätze, ab 2020)
<b>M 14</b>	Errichtung weiterer Carsharing-Stationen in den Randgebieten (ab 2020)
<b>M 15</b>	verstärkte Nutzung von Carsharing in der Stadtverwaltung (ab 2020)
<b>M 16</b>	Ausbau von "Free-Floating Carsharing" (Nutzung von Carsharing in bestimmten Geschäftsgebieten der Anbieter, keine festen Mietstationen) in Leipzig (ab 2020)

## Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist gemeinhin der Verkehr, welcher durch den Transport von Waren und Gütern sowie von Personen zur Erbringung von Dienstleistungen entsteht [9]. Eine weitere Unterteilung erfolgt in den Güterverkehr und den Personenwirtschaftsverkehr. Der Wirtschaftsverkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab, dazu zählen beispielsweise das Konsumverhalten und die Wirtschaftsweise, welche wesentlich die Verkehrsentwicklung und die damit verbundenen Folgen für die Menschen und die Umwelt bestimmen.

Im Durchschnitt erzeugt ein Stadtbewohner 0,1 Lieferungen pro Tag mit zunehmender Tendenz. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass dem Wirtschaftsverkehr ein Drittel des städtischen Verkehrs zuzuordnen ist und der Anteil des Personenwirtschaftsverkehrs am Gesamtwirtschaftsverkehr über 50 Prozent beträgt [10]. Das FoPS-Vorhaben (Forschungsprogramm Stadtverkehr) „Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie“ kommt zu dem Schluss, dass die höchste Minderungswirkung für Lärm und Luftschadstoffe im Güterverkehr liegt [11]. In Anlehnung an das „Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin“ ist es auch für Leipzig sinnvoll bei der Organisation und Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs, die Funktionen des Wirtschaftsverkehrs zu sichern (z. B. Lkw-Routenführung), aber seine negativen Auswirkungen zu mindern.

## Maßnahmen

<b>M 17</b>	Nutzung von E-Transportern für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr (die täglichen Fahrweiten liegen zum großen Teil innerhalb der Reichweite der E-Fahrzeuge) (ab 2021)
<b>M 18</b>	Erarbeitung eines integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes (bis 2020)
<b>M 19</b>	Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern für Unternehmen und Tagespflegepersonen (ab 2019) (vgl. Maßnahme B 18 u. B 21 im LRP)
<b>M 20</b>	Einrichtung von Logistikpunkten (ab 2023) - (vgl. Maßnahme C1 im LRP)
<b>M 21</b>	Minderung des Verkehrsaufkommens durch Erhaltung, Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen, z. B. für große Gewerbegebiete

## 6.2 Straßenbahnverkehr

Lärmbelastungen durch den Straßenbahnverkehr sind kein flächendeckendes Problem, sondern treten vermehrt an engen Kurvenradien, durch verschlissene Gleise oder auch defekte Fahrzeugtechnik auf. Um dem Lärm durch den Stadt- und Straßenbahnverkehr entgegenzuwirken, gibt es drei Maßnahmenbereiche:

- a) Maßnahmen am Fahrweg,
- b) Maßnahmen im Bereich der Fahrzeugtechnik und
- c) Maßnahmen im Bereich der Betriebsorganisation.

Die größten Handlungsmöglichkeiten bestehen am Fahrweg und an den Fahrzeugen. Hierzu zählen beispielsweise die Gleispflege, die Verwendung von Trennmitteln gegen Kurvenquietschen, der Einbau elastisch gelagerter Gleise zur Körperschallminderung, sowie die Radpflege und die

Anschaffung lärmarmer Fahrzeuge.

### Maßnahmen 1. Priorität

In Leipzig wurden die in der Tabelle 21 benannten Schwerpunkte (mehr als 20 Betroffene/100 m, die von einer Lärmbelastung größer 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts betroffen sind) auf Grundlage der Lärmkartierung 2012 ermittelt.

Tab. 21: Streckenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m von einer Lärmbelastung größer 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts betroffen sind

<b>Straße/Strecke</b>	<b>Streckenabschnitt</b>
Kuhnturmstraße	Jahnallee bis Angerstraße
Jahnallee	Ranstädter Steinweg bis Friedrich-Ebert-Straße
Eisenbahnstraße	Rosa-Luxemburg-Straße bis Hermann-Liebmann-Straße
Eutritzscher Straße	Michaelisstraße bis Wilhelm-Liebknecht-Platz
Lützner Straße	Endersstraße bis Henriettenstraße
Eisenbahnstraße	Hermann-Liebmann-Straße bis Torgauer Straße
Ranstädter Steinweg	Jacobstraße bis Leibnizstraße
Ratzelstraße	Schönauer Straße bis Diezmannstraße
Antonienstraße	Gießerstraße bis Antonienstraße 57
Jahnallee	Luppenstraße bis Zschochersche Straße
Odermannstraße	Demmeringstraße bis Lützner Straße

### Maßnahmen 2. Priorität

Tab. 22: Streckenabschnitte, an denen mehr als 20 Betroffene/100 m einer Lärmbelastung größer 67 dB(A) bis 70 dB(A) tags und/oder 57 dB(A) bis 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind

<b>Straße/Strecke</b>	<b>Streckenabschnitt</b>
Zschochersche Straße	Dreilindenstraße bis Jahnallee
Könneritzstraße	Klingerweg bis Holbeinstraße
Könneritzstraße	Holbeinstraße bis Industriestraße
Könneritzstraße	Schnorrstraße bis Antonienstraße
Könneritzstraße	Industriestraße bis Schnorrstraße
Wurzner Straße	Püchauer Straße bis Rüdigerstraße
Wurzner Straße	Torgauer Straße bis Krönerstraße
Käthe-Kollwitz-Straße	Lessingstraße bis Thomasiusstraße
Georg-Schumann-Straße	Breitenfelder Straße bis Bothestraße
Bornaische Straße	Karl-Liebknecht-Straße bis Wiedebachstraße
Georg-Schumann-Straße	Lützowstraße bis Lindenthaler Straße
Georg-Schumann-Straße	Huygensstraße bis Kirschbergstraße
Peterssteinweg	Wilhelm-Leuschner-Platz bis Emilienstraße
Antonienstraße	Erich-Zeigner-Allee bis Zschochersche Straße
Käthe-Kollwitz-Straße	Friedrich-Ebert-Straße bis Ferdinand-Lassalle-Straße
Karl-Liebkecht-Straße	Südplatz bis Scharnhorststraße

Die in der Tabelle 22 aufgeführten Streckenabschnitte weisen vor allem im Nachtzeitraum teilweise sehr hohe Betroffenenzahlen auf.

Als Maßnahmen für die Streckenabschnitte in Tabelle 21 und 22 werden der Einsatz moderner Straßenbahntypen, das Schienenschleifen oder die Gleissanierung vorgeschlagen, welche für den jeweiligen Streckenabschnitt zu prüfen und ggf. umzusetzen sind.



## Bereits geplante Maßnahmen

Maßnahmen, die von den Leipziger Verkehrsbetrieben übermittelt wurden, sind in der Tabelle 23 aufgelistet.

Tab. 23: Nachrichtlich von den LVB übernommene Maßnahmen aus dem Bereich Stadt- und Straßenbahnverkehr

<b>Straße</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Realisierung (vsl.)</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>
Augustusplatz	Goethestraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2028	k. A.
Mockauer Straße	Volbedingstraße bis Oberläuterstraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	nach 2023/2024	5,0 Mio.
Rosa-Luxemburg-Straße	Hahnekamm bis Eisenbahnstraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2020	4,9 Mio.
Kreuzung Adler	Antonienstraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2021/2022	4,4 Mio.
Bornaische Straße	Wiedebachstraße bis Ecksteinstraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau inkl. Haltestelle	2020	5,4 Mio.
Goerdelerring	Lessingstraße bis Tröndlinring	grundhafter lärm mindernder Ausbau	2020	11,5 Mio.
Dresdner Straße	Kohlgartenstraße bis Wurzner Straße	grundhafter lärm mindernder Ausbau inkl. Haltestelle	2027	3,0 Mio.
Lützner Straße	Miltitzer Allee bis Am Kirschberg	Sanierung	2021	k. A.
Hauptbahnhof Willy-Brandt-Platz	Kurt-Schumacher-Straße bis Georgiring	Sanierung	2020/2021	3,0 Mio.
Georg-Schumann-Straße	Eutritzscher Straße bis Böhmestraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2024	3,1 Mio.
	Kirschbergstraße bis Slevogtstraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2026	2,0 Mio.
	Christoph-Probst-Straße bis Linkelstraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2025/2026	3,0 Mio.
	Wiederitzscher Straße bis Bothestraße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2025/2026	2,0 Mio.
Lützner Straße	Brünner Straße bis Heidelberger Straße	Sanierung	2021	4,4 Mio.
	Heidelberger Straße bis Miltitz (Gleisschleife)	Sanierung	2023	6,2 Mio.
Käthe-Kollwitz-Straße	Westplatz bis Klingerweg	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2025	4,3 Mio.
Martin-Luther-Ring	Peterssteinweg bis Dittrichring	abschnittsweise grundhafter Ausbau und Sanierung, inkl. Haltestelle Thomaskirche	2021 bis 2029	k. A.
	Wilhelm-Leuschner-Platz bis Harkortstr.	grundhafter lärm mindernder Ausbau	2021	2,0 Mio.
Ratzelstraße	Diezmannstraße bis Schönauer Straße	grundhafter Ausbau, inkl. Haltestelle	2022	4,3 Mio.
Leipziger Straße	Burgauenstraße bis Ludwig-Jahn-Straße	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2030	4,7 Mio.
Waldstraße	Waldplatz bis Am Mückenschlösschen	grundhafter lärm mindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2022/2023	4,0 Mio.



<b>Straße</b>	<b>Streckenabschnitt</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Realisierung (vsl.)</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>
	Am Mückenschlösschen bis Promavesistraße	grundhafter lärmmindernder Ausbau	2022/2023	3,7 Mio.
Arthur-Hoffmann-Straße	Hohe Straße bis Richard-Lehmann-Straße	grundhafter lärmmindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	ab 2025	6,2 Mio.
Ratzelstraße	Schönauer Straße bis Kiewer Straße	grundhafter Ausbau	nach 2029	k. A.
Virchowstraße	Gottschallstraße bis Endstelle	grundhafter lärmmindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2030	1,5 Mio.
Kreuzung Felsenkeller	Zschochersche Straße bis Karl-Heine-Straße	grundhafter lärmmindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2025/2026	5,0 Mio.
Zschochersche Straße	Industriestraße bis Siemensstraße	grundhafter lärmmindernder Ausbau, inkl. Haltestelle	2027/2028	5,0 Mio.

## Maßnahmen

<b>M 22</b>	Prüfung von lärmmindernden Maßnahmen an hochbelasteten Straßenabschnitten: Einsatz moderner Straßenbahntypen, Schienenschleifen, Gleissanierung (Tabellen 21 und 22)
<b>M 23</b>	Umsetzung der seitens der LVB geplanten Vorhaben zur Gleissanierung und zum grundhaften lärmmindernden Gleisusbau (vgl. Tabelle 23)
<b>M 24</b>	Ersatz alter Straßenbahnen durch neue Straßenbahnen - Anschaffung von 61 NGT10-Straßenbahnen, um alte Straßenbahnen zu ersetzen (Solaris Tramino) bis 2021 (vgl. Green City Plan [8])
<b>M 25</b>	kontinuierliches Schienenschleifen mit Schleifzügen im Straßenbahnnetz der Stadt Leipzig
<b>M 26</b>	Prüfung und Einrichtung von Rasengleisen (Mockauer Straße/Tauchaer Straße 2023-2025, Friedrich-Ebert-Straße 2027, Landsberger Straße 2022 (halbseitig), Georg-Schumann-Straße 2024, Prager Straße 2025, Jahnallee 2023, Zwickauer Straße 2025, Roßplatz, Georgiring 2025 Berliner Straße 2025ff, Pfaffendorfer Straße 2025 (halbseitig), Riesaer Straße 2025)

Die Einrichtung von Rasengleisen wird von den LVB grundsätzlich befürwortet. Allerdings ist die Finanzierung nicht gesichert. Trotz des Lärminderungspotentials von 3 dB(A) werden durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) für die Einrichtung von Rasengleisen seit 2012 keine Fördermittel mehr bereitgestellt.

Mit Stand Dezember 2018 betreibt die LVB 7.524 m Rasengleis.

### 6.3 Eisenbahnverkehr

Bei den Maßnahmen zum Schutz vor Eisenbahnverkehrslärm wird, ebenso wie bei anderen Verkehrslärmarten, unterschieden zwischen der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV und der Lärmsanierung, die als freiwilliges Programm des Bundes Lärmschutzmaßnahmen an baulich unverändert fortbestehenden Schienenwegen ermöglicht.

Der Bund stellt seit 1999 jährlich Finanzmittel für das Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" bereit. Von dem Programm profitieren in Leipzig Gebäude, die vor dem Inkrafttreten des BImSchG (03.10.1990) errichtet wurden. Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung kann auf der Webseite des BMVI eingesehen werden [12].

Mit dem Bundeshaushaltsgesetz für das Jahr 2016 wurden die Lärmsanierungsgrenzwerte um 3 dB(A) abgesenkt (Tabelle 24):

Tab. 24: Lärmsanierungsgrenzwerte in dB(A)

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine/allgemeine Wohngebiete	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

Die Tabelle 25 beinhaltet die von der Deutschen Bahn und dem MDV übermittelten Baumaßnahmen.

Tab. 25: Nachrichtlich übernommene Maßnahmen im Bereich des Eisenbahnverkehrs

Streckenabschnitt	Beschreibung	Realisierung (vsl.)	Kosten in € (vsl.)
6403 (ca. km 113 bis 117)	Umbau Bahnhof Wiederitzsch (Erneuerung der Eisenbahnüberführungen Wiederitzscher Viadukt, Viaduktweg und Delitzscher Landstraße Bahnhof Wiederitzsch sowie Anpassung des Spurplans)	mittelfristig	k. A.
6369 (km 10,0 bis 10,4) Leipzig Althen	Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms (derzeit werden die schalltechnischen Untersuchungen erstellt)	mittelfristig	k. A.
6380 (km 2,0 bis 2,3) Leipzig Möckern	Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms (derzeit werden die schalltechnischen Untersuchungen erstellt)	mittelfristig	k. A.
S-Bahn-Netz Leipzig	Einrichtung der S-Bahn-Haltestellen Essener Straße, Mockau, GVZ Nord, Paunsdorf und Althen	bis 2020	k. A.
Stadtgebiet	Umrüstung der Güterwagen auf Verbundstoffbremsklotzsohlen (Bestandgüterwagen von DB Schenker Rail/Cargo der DB AG)	bis 2020	k. A.
Strecke Leipzig - Bad Lausick - Chemnitz (Stadtgebiet Leipzig)	Elektrifizierung der Strecke (derzeit Vorplanung)	langfristig	k. A.

## 6.4 Flugverkehr

Etwa 12 km nordwestlich vom Leipziger Stadtzentrum befindet sich der Flughafen Leipzig/Halle. Der Verkehrsflughafen verfügt über zwei parallel verlaufende Start- und Landebahnen, die entsprechend der Hauptwindrichtung in West-Ost-Richtung ausgerichtet sind. Zwischen den beiden Start- und Landebahnen befindet sich das Zentralterminal mit Vorfeldern für die Passagiermaschinen.

Die Genehmigungsbehörde für den Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle ist das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Der derzeitige Betrieb des Flughafens Leipzig/Halle erfolgt auf Grundlage der luftrechtlichen Genehmigung vom 14. März 2000, in der Fassung vom 31. Juli 2007. Diese umfasst u. a. den 24-Stunden-Betrieb für Flüge von Luftfahrtunternehmen, die logistisch in das Luftfrachtdrehkreuz am Flughafen Leipzig/Halle eingebunden sind und für Flüge von Luftfahrtunternehmen, die einen Wartungsschwerpunkt ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Leipzig/Halle haben. Luftfahrtunternehmen des gewerblichen Linien- und Bedarfsluftverkehrs dürfen in der Zeit zwischen 23:30 Uhr und 5:30 Uhr planmäßig nicht am Flughafen Leipzig/Halle starten bzw. landen. Verspätete Landungen und Starts derartiger Flüge sind in der Zeit von 23:30 Uhr bis 24:00 Uhr möglich, sofern die planmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit am oder vom Flughafen Leipzig/Halle vor 23:30 Uhr liegt und die Ankunft oder der Abflug vor 24:00 Uhr erfolgt. Zudem sind verfrühte Landungen in der Zeit von 05:00 Uhr bis 05:30 Uhr erlaubt, sofern die planmäßige Ankunftszeit nach 05:30 Uhr liegt.

Zur Beratung der Genehmigungsbehörde sowie des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) und der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) bzgl. Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge gibt es gemäß § 32b Luftverkehrsgesetz für den Flughafen Leipzig/Halle eine Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen (FLK). Aufgabe der Kommission ist es, der Genehmigungsbehörde, dem BAF sowie der DFS Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flughafens vorzuschlagen. Sofern die benannten Adressaten die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar halten, teilen sie dies der FLK unter Angabe der Gründe mit. Als Anrainerkommune ist die Stadt Leipzig Mitglied in der FLK für den Flughafen Leipzig/Halle.

Mit dem Ausbau der südlichen Start- und Landebahn und der Ansiedlung von DHL im Jahr 2007 südlich der Südbahn hat sich der Flughafen Leipzig/Halle bis heute zum zweitgrößten Frachtflughafen Deutschlands entwickelt. Diese positive Entwicklung geht allerdings mit Belastungen der Leipziger Bevölkerung in Bezug auf den Fluglärm einher. Vor allem im Norden und Nordwesten der Stadt Leipzig fühlen sich die Bürgerinnen und Bürger durch den nächtlichen Fluglärm bzw. den flughafeninduzierten Bodenlärm stark belästigt.

Nach der gültigen luftrechtlichen Genehmigung können im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) die Flugbewegungen am Flughafen Leipzig/Halle derzeit hauptsächlich auf der stadtnahen Start- und Landebahn Süd abgewickelt werden, deren Ausbau im Jahr 2007 fertig gestellt worden ist. Zum Schutz der direkten Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Leipzig/Halle vor nächtlichem Fluglärm, hat die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss vom 4. November 2004 des Regierungspräsidiums Leipzig ein Nachtschutzgebiet festgelegt [13]. Für Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken in diesem Gebiet besteht Anspruch auf passiven Schallschutz, sofern die Anträge bis zum 31. Dezember 2012 beim Flughafen Leipzig/Halle vorlagen. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde festgelegt, dass das Nachtschutzgebiet bis 2016 jährlich und danach im dreijährigen Rhythmus bezüglich des notwendigen Lärmschutzes zu überprüfen ist.

Die Überprüfung im Jahr 2009 ergab eine notwendige Erweiterung des Nachtschutzgebietes im Süden. Aufgrund einer Meistbegünstigungsklausel wurden die Lärmschutzkonturen im Norden nicht verringert [14]. Nach dem Jahr 2009 haben die regelmäßigen Überprüfungen keinen weiteren Handlungsbedarf ergeben.

Unabhängig davon hat die Sächsische Staatsregierung im Jahr 2012 aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, per Verordnung Lärmschutzbereiche für den Flughafen Leipzig/Halle für die im Freistaat Sachsen liegenden, an den Flughafen angrenzenden Gebiete festgesetzt. Die Lärmschutzbereiche werden unterschieden in zwei Tag-Schutzzonen (Tag-Schutzzone 1 und 2) und eine Nacht-Schutzzone. Die festgeschriebenen Schutzzonen liegen vollständig innerhalb des

Nachtschutzgebietes, das die Planfeststellungsbehörde 2009 neu festgelegt hat [14]. Relevant für das Leipziger Stadtgebiet ist dabei die Nacht-Schutzzone, da Wohngebiete des Ortsteils Seehausen in diesem Lärmschutzbereich liegen. In der Nacht-Schutzzone dürfen keine Wohnungen, Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen errichtet werden, wobei jedoch Ausnahmen möglich sind.

Zudem hat der Freistaat Sachsen als Lärmvorsorge in der Umgebung des Flughafens Leipzig/Halle einen Siedlungsbeschränkungsbereich ausgewiesen, innerhalb dessen keine neuen Wohn- und schutzwürdigen Bebauungen geplant und errichtet werden dürfen. Damit soll langfristig neuen Konflikten im Flughafenumfeld vorgebeugt werden.

Folglich hat die Stadt Leipzig auf dem Gebiet des Luftverkehrsrechtes keine Zuständigkeiten. Ihr ist es verwehrt, Entscheidungen bezüglich des boden- und luftseitigen Betriebs des Flughafens Leipzig/Halle zu treffen. Somit können auch Maßnahmenvorschläge zur Lärmreduzierung nur an die zuständigen Stellen weitergegeben werden.

In der FLK bringt die Stadt Leipzig regelmäßig ihre Forderungen und Maßnahmenvorschläge hinsichtlich einer Verringerung des Fluglärms ein. An den Sitzungen der FLK nehmen neben den Vertretern der betroffenen umliegenden Kommunen auch die am Luftverkehr beteiligten Akteure teil. So werden die Auswirkungen auf das gesamte Flughafenumfeld analysiert, bewertet und Maßnahmen umsetzungsfähig vorbereitet. In den letzten Jahren wurden beispielsweise folgende Lärminderungsmaßnahmen am Flughafen Leipzig/Halle umgesetzt:

- Optimierung der Abflugroute kurze Südabkurvung im Jahr 2009
- Einführung der CDO-Verfahren (kontinuierliche Sinkflugverfahren) im Oktober 2014
- Beginn der Aufforstung nördlich des Schkeuditzer Ortsteil Papitz und östlich des Grenzgrabens Leipzig-Lützschena im November 2015
- Probetrieb mit dem Anflugverfahren Point-Merge im Nachtzeitraum seit Dezember 2015
- kein planmäßiger Einsatz von Luftfahrzeugen des Typs AN 26 am Flughafen Leipzig/Halle durch DHL seit Januar 2016

Die im Folgenden zusammengestellten Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Flug- und Bodenlärms in Leipzig befinden sich in der FLK in der Diskussion. Die Stadt Leipzig wird deren Umsetzung weiterhin kontinuierlich in der FLK einfordern:

- Umfliegung des Leipziger Stadtgebietes im Nachtzeitraum
- verstärkte Nutzung der kontinuierlichen Sinkflugverfahren (CDO-Verfahren)
- Reduzierung der Direktflugfreigaben über dem Leipziger Stadtgebiet im Nachtzeitraum
- Änderung des nächtlichen Bahnnutzungskonzeptes: Abflüge nach Norden starten bei Ostbetrieb von der nördlichen Startbahn
- keine Durchführung nächtlicher Triebwerksprobeläufe außerhalb der Halle
- Austausch besonders lauter Flugzeugtypen gegen leisere Flugzeugtypen
- Einführung von deutlich lärm- und emissionsabhängigen Start- und Landeentgelten
- keine Erweiterung des Siedlungsbeschränkungsbereichs
- Überprüfung der Lärmbelastung in Leipziger Ortsteilen durch mobile Fluglärmmessstationen des Flughafens Leipzig/Halle
- zeitnahe vollständige Umsetzung des Schallschutzprogramms des Flughafens Leipzig/Halle

## Maßnahmen

---

**M 27** Die Stadt Leipzig wird die Umsetzung der im Lärmaktionsplan benannten Maßnahmenvorschläge kontinuierlich in der Fluglärmkommission einbringen und einfordern

---

## 6.5 Umweltverbund

Der Umweltverbund ist die Verbindung umweltverträglicher Verkehrsmittel bzw. Verkehrsarten des Stadtverkehrs. Dazu zählen Busse und Bahnen des ÖPNV, Sharing und Mitfahrzentralen sowie der Rad- und Fußverkehr.

Eine Steigerung der Nutzung des Umweltverbundes führt wegen der in der Regel damit einhergehenden Verminderung des MIV zu einer Minderung der Lärmbelastung. Maßnahmen, die den ÖPNV stärken, sind deshalb oft auch Maßnahmen zur Lärminderung.

Dieses Kapitel beinhaltet vor allem Maßnahmen, die der Attraktivitätserhöhung des Umweltverbundes (vgl. Maßnahme B 11 im LRP) dienen und Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsarten des Umweltverbundes schaffen, z. B. die Errichtung von Mobilitätsstationen und die Schaffung von P+R-Plätzen. Ein wichtiger Baustein ist auch das betriebliche Mobilitätsmanagement.

### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

#### Maßnahmen

<b>M 28</b>	Ersatz alter Busse durch neue Normal- und Gelenkbusse (Attraktivitätssteigerung des ÖPNV/Minderung des Lärmes durch ÖPNV bis 2023, vgl. Maßnahme B13 im LRP)
<b>M 29</b>	Einsatz von elektrobetriebenen Bussen auf 3 Buslinien (Attraktivitätssteigerung des ÖPNV/Minderung des Lärmes durch ÖPNV, vgl. Maßnahme B13 im LRP)
<b>M 30</b>	Verlängerung der Buslinie 67 nach Abschluss der Baumaßnahmen in Leutzsch (Georg-Schwarz-Straße) 2030 (nach der Baumaßnahme Georg-Schwarz-Brücken)
<b>M 31</b>	Verlegung und barrierefreier Ausbau der Haltestelle Wielandstraße (2028)
<b>M 32</b>	Errichtung weiterer Mobilitätsstationen in Abstimmung mit der LVB (ab 2020 sollen 25 Mobilitätsstationen im Stadtgebiet errichtet werden; vgl. Green City Plan [8])
<b>M 33</b>	Umbau der Haltestelle S-Bf. Leutzsch mit Verkürzung der Umsteigewege von Bahn und Bus (im Rahmen der Baumaßnahme Georg-Schwarz-Brücken)
<b>M 34</b>	Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Straßenbahnlinie 7 - Ellernweg (ab 2027)
<b>M 35</b>	Ausbau einer barrierefreien Haltestelle im Eingangsbereich der Georg-Schwarz-Straße (Merseburger Straße) (2028)
<b>M 36</b>	Trassenneubau (z. B. Linie 4) und Ausbau des ÖPNV-Netzes in Randbereichen (z. B. Liebertwolkwitz, Knautnaundorf) (ab 2025)
<b>M 37</b>	S-Bahn-Strecke S1 ab Miltitzer Allee soll bis Markranstädt verlängert werden und dadurch weitere Orte, z. B. Weißenfels, in das S-Bahn-Netz eingebunden werden (ab 2022)
<b>M 38</b>	weiterer Ausbau eines leistungsfähigen S-Bahnnetzes unter Einbindung der Mittelzentren um Pendler die Nutzung des ÖV zu erleichtern (bis 2021)
<b>M 39</b>	Taktverdichtung im S-Bahnnetz (bis 2021)

#### Radverkehr

In den Jahren 2013 bis 2015 wurden in Leipzig drei Fahrradstraßen eingerichtet:

- Erich-Thiele-Straße westlich der Straße der 53 im Bereich der Kleingärten (2013),
- Straße des 18. Oktober zwischen Alte Messe und Perlickstraße (2014) und
- Schillerstraße zwischen Neumarkt und Universitätsstraße (2015).

Tab. 26: Radwegebau im Stadtgebiet (nachrichtlich übernommen)

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Realisierung (vsI.)</b>	<b>Kosten in € (vsI.)</b>
Schönaauer Landstraße (Merseburger Straße bis Heinrich-Heine-Straße)	Bau eines Radweges	Bis 2021	1,1 Mio.
Landsberger Straße (Südtangente bis Möckernscher Weg)	Bau eines Radweges	k. A.	278.000
Stadtgebiet	jährliche Fortführung Radwegebau	seit 2018	1,2 Mio.
Arthur-Hoffmann-Straße (Richard-Lehmann-Straße bis Kurt-Eisner-Straße)	Anlage von Schutzstreifen	bis 2024	k. A.
Täubchenweg	Anlage von Schutzstreifen	2020	k. A.
Johannisallee	Anlage von Schutzstreifen	bis 2024	k. A.

Der Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 der Stadt Leipzig formuliert Ziele und Festsetzungen, um den Radverkehr in der Stadt zu fördern [16]. Am Hauptbahnhof Leipzig soll zudem bis 2020 ein Fahrradparkhaus mit 500 Stellplätzen entstehen [8].

## Maßnahmen

<b>M 40</b>	Umsetzung des Radweges Göbschelwitz-Hohenheida (ab 2021)
<b>M 41</b>	Umsetzung der seitens der Stadt Leipzig geplanten Vorhaben zum Radwegebau (Tabelle 26)
<b>M 42</b>	weiterer Ausbau des Radwegenetzes und Herstellung eines zusammenhängenden Hauptradwegenetzes (inkl. Radschnellstraßen, z. B. nach Halle und in den Leipziger Osten), vgl. Maßnahme B 14 im LRP
<b>M 43</b>	Prüfung einer Markierung von Radfahrstreifen (z. B. in der Jahnallee (Waldplatz bis Leibnizstraße), Käthe-Kollwitz-Straße und Prager Straße (Höhe Völkerschlachtdenkmal) (ab 2020)
<b>M 44</b>	regelmäßiges Erscheinen des Fahrradstadtplans (ab 2020)
<b>M 45</b>	bedarfsgerechte Erhöhung der Zahl an sicheren Stellplätzen für Fahrräder (inkl. E-Bikes) an Orten mit hohem Publikumsverkehr (Errichtung zusätzlicher Fahrradbügel, Prüfung auf Errichtung einer Fahrradstation bzw. eines Fahrradparkhauses) (ab 2020), vgl. Maßnahme B16 im LRP
<b>M 46</b>	Anordnung von Radfahrstreifen in der Goethestraße (2020), der Breiten Straße, abschnittsweise in der Zwickauer Straße (bis 2024) und in der Riesaer Straße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Straßenbahnhof Paunsdorf (bis 2024)
<b>M 47</b>	Verbesserung der Radwegesituation im Winter (im Rahmen der technischen und praktisch realisierbaren Möglichkeiten durch den kommunalen Straßenwinterdienst) (ab 2020), vgl. Maßnahme B17 im LRP
<b>M 48</b>	nutzungsgerechte Instandhaltung stark radfrequenter Wege durch Auwald und Parkanlagen (ab 2020), vgl. Maßnahme B15 im LRP
<b>M 49</b>	Prüfung der finanziellen Förderung von Elektro-Fahrrädern (ab 2020), vgl. Maßnahme B 18 im LRP
<b>M 50</b>	Errichtung von 2.000 zusätzlichen Stellplätzen in Bike+Ride-Anlagen im Stadtgebiet (vgl. Green City Plan [8])
<b>M 51</b>	Nutzung mobiler Radabstellanlagen durch die Veranstalter bei Großveranstaltungen (ab 2020)
<b>M 52</b>	Prüfung der Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer (ab 2020)
<b>M 53</b>	Umgestaltung des östlichen Vorplatzes am Stötteritzer Bahnhof u.a. Errichtung einer Lichtsignalanlage ** (ab 2020)

## **Fußverkehr**

Fußgänger erzeugen keinen Lärm, keine Abgase und haben den günstigsten spezifischen Flächenbedarf. Trotz dieser großen Vorteile für die Umwelt im Allgemeinen und die Vermeidung von Verkehrslärm im Besonderen fehlt dem Fußverkehr bislang die notwendige Aufmerksamkeit. Erst in jüngster Zeit wurde in der Stadt Leipzig ein Fußverkehrsbeauftragter eingestellt. Um den Fußverkehr weitergehend zu fördern und attraktiver zu machen ist es aber dringend erforderlich ein Fußverkehrskonzept zu erstellen.

## **Maßnahmen**

<b>M 54</b>	Verbesserung der Querbarkeit verkehrsreicher Straßen und der hinderungsfreien Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegen (kontinuierlich), vgl. Maßnahme B19 im LRP
<b>M 55</b>	Aufwertung des Fußweges An der Hufschmiede 32 - 36 und 33 - 35 (ab 2020)
<b>M 56</b>	Schaffung und Instandsetzung von Gehwegen (Grundlagen werden mit dem Fußverkehrskonzept gelegt) (ab 2020)
<b>M 57</b>	Prüfung "baulicher" Veränderungen an Einmündungen und Kreuzungsbereichen zugunsten des Fußverkehrs, z. B. Errichtung von Fahrradbügeln (ab 2020)
<b>M 58</b>	Berücksichtigung der Barrierefreiheit für Fußgänger beim Bau von Gehwegen (kontinuierlich)

## **Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes**

<b>M 59</b>	Optimierung der Mobilitätsstationen im Stadtgebiet bzgl. der Möglichkeit zur Schnellaufladung in Abstimmung mit der LVB (ab 2020)
<b>M 60</b>	Anhebung der Parkgebühren auf öffentlichen Stellplätzen durch ein Änderungsverfahren der Parkgebührenverordnung (bis 2020)
<b>M 61</b>	Fortführung und ggf. Erweiterung der Mobilitätsberatung im UiZ (ab 2020)

## **6.6 Maßnahmen der Raum- und Stadtplanung**

### **Bebauungspläne**

Ein Bebauungsplan (B-Plan) enthält für die Bürger und die Baubehörden oftmals verbindliche Festsetzungen zum Lärmschutz. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen müssen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB die Darstellungen sonstiger Pläne, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes, berücksichtigt werden.

## **Maßnahmen**

<b>M 62</b>	Berücksichtigung der Lärmkartierung bei der Aufstellung Änderung oder Ergänzung von B-Plänen, indem die vorhandene Lärmbelastung im B-Plan dargestellt wird (kontinuierlich)
<b>M 63</b>	ggf. Beauftragung von separaten Schallgutachten bei der Aufstellung von B-Plänen, z. B. zum Schutz vor Eisenbahnverkehrslärm (kontinuierlich)
<b>M 64</b>	Festlegungen von Schallschutzmaßnahmen in den B-Plänen, dazu gehören der passive Schallschutz gemäß DIN 4109 und VDI 2719 und auch die Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen (kontinuierlich)



## **Nachhaltige Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene**

Um dem Bevölkerungswachstum und der damit einhergehenden Zunahme an Kraftfahrzeugen zu begegnen, wird bei neu zu planenden Wohnquartieren sowie gemischten Quartieren geprüft, inwieweit eine deutliche Reduzierung der KFZ-Stellplätze umsetzbar ist. Zwingende Voraussetzung hierfür ist eine gute Anbindung des zukünftigen Quartiers an den ÖPNV und die frühzeitige Fokussierung im Planungsprozess sowie Abstimmung mit Investoren. Primär wird es daher Aufgabe sein, bevorzugt Quartiere mit Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu entwickeln bzw. den öffentlichen Nahverkehr quartiersgerecht anzubinden. Soweit möglich, gilt es mit potenziellen Investoren bereits im Planungsprozess, städtische Anforderungen hinsichtlich einer attraktiven Infrastruktur für den Fahrradgebrauch und die Einbindung von Carsharing zu klären.

In Bestandsquartieren besteht die Herausforderung, attraktive Angebote bzw. Voraussetzungen für alternative Mobilitätsformen, z. B. (E-)Carsharing, zu schaffen. Maßnahmen dazu können bspw. im Rahmen einer Gebäudesanierung und Umfeldgestaltung oder im Rahmen von Stadtteilentwicklungs- und Quartiersplänen mitgedacht werden. Aktuell erfolgt die Bearbeitung eines Mobilitätsplanes für den Leipziger Osten (vgl. Maßnahme B 23 im LRP).

## **Doppelte Innenentwicklung**

Doppelte Innenentwicklung bedeutet, Flächen im Siedlungsbestand nicht nur baulich zu entwickeln, sondern auch die Aufenthalts- und Wohnqualität zu verbessern. Sie qualifiziert das Leitbild der "Innenentwicklung vor Außenentwicklung". Dies kann durch eine Durchgrünung, kurze Wege, eine effektive Nahversorgung und Raum für soziale Begegnungen erfolgen. Die doppelte Innenentwicklung dient u. a. aufgrund der kurzen Wege und des geringeren Verkehrs auch der Lärminderung und Luftreinhaltung. Zudem schont sie das Klima, indem innerörtliche Standorte mit kurzen Wegen und nichtmotorisierten Mobilitätsoptionen gestärkt werden. Sie ist wesentlicher Bestandteil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes.

## **Baugenehmigungen**

Gemäß § 66 der SächsBO in Verbindung mit der Bekanntmachung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die eingeführten Technischen Baubestimmungen (LTB) vom 15. Dezember 2017 (SächsABl. 2018 S. 52) ist generell bei der Errichtung und Sanierung von Wohngebäuden ab einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 61 dB(A) ein Schallschutznachweis zu erbringen. Der maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich aus dem beispielsweise aus der Lärmkartierung ermittelten Lärmpegel zu dem gemäß DIN 4109 noch 3 dB(A) hinzuaddiert werden.

Bei der Beurteilung von Standorten im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren (z. B. für Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen, aber auch Wohn- und Bürogebäuden) wird auch die Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 34 Abs. 1 BauGB) untersucht. Liegen die aus der Lärmkartierung ermittelten Lärmpegel über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts sind zunächst grundsätzlich keine gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse mehr gewährleistet. Durch bautechnische Vorkehrungen können diese allerdings herbeigeführt werden. Dies muss durch den Schallschutznachweis bestätigt werden.

Im Rahmen von Bauvoranfragen wird ebenfalls auf die vorhandene Verkehrslärmbelastung hingewiesen und bereits Maßnahmen zum Lärmschutz (z. B. Grundrissplanung, Errichtung einer Lärmschutzwand) benannt.

## **Maßnahmen**

<b>M 65</b>	Beurteilung von Baugenehmigungen und Bauvoranfragen gemäß der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 34 Abs. 1 BauGB (kontinuierlich)
<b>M 66</b>	bei Belastungen von über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts wird ein Schallschutznachweis inkl. der Angabe der geplanten Schallschutzmaßnahmen gefordert (kontinuierlich)
<b>M 67</b>	Berücksichtigung der Lärmbelastung bei beschleunigten Verfahren nach § 13 BauGB, ggf. Festsetzung von Lärminderungsmaßnahmen



## 6.7 Besondere Lärmschwerpunkte

### **Leipziger Südosten - Stötteritz/Engelsdorf**

Der Leipziger Südosten stellt ebenfalls einen Lärmschwerpunkt, insbesondere des Kfz-Verkehrs, dar. Aber auch der Eisenbahnverkehr, vor allem im Bereich des Stötteritzer Bahnhofs, ist eine erhebliche Lärmquelle.

"Mach's leiser" - Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig ist ein Modellprojekt des Umweltvereins „Ökolöwe“, das durch das Umweltbundesamt gefördert wurde. Bei diesem sollten gemeinsam mit den Leipziger Bürgern und Bürgerinnen konkrete Lärmprobleme sowie schützenswerte Ruhezone identifiziert und Lösungsansätze erarbeitet werden. Das Projekt wurde für Leipzig zum zweiten Mal durchgeführt und widmete sich dem Lärmschwerpunkt Stötteritz im Leipziger Südosten. Es endete Anfang des Jahres 2017. In die Tabelle 27 wurden auch Maßnahmen aus dem Projekt "Mach's leiser" aufgenommen, die aus Sicht der Verwaltung zur Lärminderung beitragen und auch umsetzbar sind. Im März 2018 startete das dritte „Mach's leiser“ Projekt für die Ostvorstadt.

Die Tabelle 27 beinhaltet geplante und weitere mögliche Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm.

Tab. 27: Lärminderungsmaßnahmen im Leipziger Südosten (z. T. aus den Tabellen 17 und 18 sowie dem Projekt "Mach's leiser" übernommen)

<b>Maßnahme</b>	<b>Standort/Straßenabschnitt</b>
<b>M 1</b> Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen 1. Priorität (2021)	straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Tab. 17)
<b>M 2</b> Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen 2. Priorität (kontinuierlich)	straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Tab. 18)
<b>M 3</b> Betrieb von Geschwindigkeits-Anzeigetafeln (kontinuierlich)	betrifft hochbelastete Straßenabschnitte (Tab. 19)
<b>M 52</b> Prüfung der Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer ** (ab 2020)	Holzhäuser Straße, Naunhofer Straße, Kolmstraße, Stötteritzer Straße, Papiermühlstraße, Ludolf-Colditz-Straße
<b>M 53</b> Umgestaltung des östlichen Vorplatzes am Stötteritzer Bahnhof u.a. Errichtung von Querungshilfen oder Markierung von Zebrastreifen ** (ab 2020)	Papiermühlstraße Ecke Güntzstraße/ Schönbachstraße

\* straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen:

z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lichtzeichenregelung, Verkehrslenkung und -verbote

\*\* Maßnahme aus dem Projekt "Mach's leiser"

### **Leipziger Südosten - Mölkau**

Insbesondere entlang des Mittleren Ringes im Leipziger Südosten sind die Anwohner von einer hohen Lärmbelastung betroffen. Anhand der Überschreitungswerte und der Betroffenenanzahlen ergibt sich hier vor allem die Notwendigkeit für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen 2. Priorität (Tab. 18).

## 6.8 Hinweise zu weiteren Lärmquellen

Nicht Bestandteil der eigentlichen Lärmaktionsplanung sind die im Folgenden genannten Lärmquellen, welche aber ebenso oftmals Umwelt- und z. T. auch Gesundheitsbelastungen verursachen können. Dennoch wurden Hinweise für die Bürgerinnen und Bürger erarbeitet. Sie verweisen u. a. auf bestehende gesetzliche Regelungen und ggf. die zuständigen Ansprechpartner hin.

### **Baulärm**

Bau(stellen)lärm ist der durch gewerbliche Bauarbeiten verursachte Lärm. Der Baulärm fällt in den Anwendungsbereich der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm). Diese enthält neben Immissionsrichtwerten auch das Verfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels. Bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) sollen Minderungsmaßnahmen angeordnet werden [17]. Die Lärmbelastigung kann u. a. durch folgende Maßnahmen möglichst gering gehalten werden:

- Lärmschutzaufgaben in Ausschreibung und Angebot,
- Einsatz von fortschrittlichen lärmarmen Bauverfahren und -maschinen
- Zusammenlegen lärmintensiver Arbeiten mit anschließenden ausreichend langen Lärmpausen,
- Einsatz von lärmarmen Baumaschinen in besonders schutzbedürftigen Gebieten und bei nächtlichem Betrieb.
- Vorrang von Baustromanschlüssen gegenüber mobilen Netzersatzanlagen mit Verbrennungsmotor auf Baustellen (vgl. Maßnahme B 27 im LRP)

### **Veranstaltungslärm/Industrie- und Gewerbelärm**

Von Veranstaltungen, z. B. in Sport- oder Freizeitanlagen, ausgehender Lärm kann zu Konflikten in der Nachbarschaft führen, beispielsweise wenn die Abstände zur nächstgelegenen Wohnbebauung gering sind. Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch den Lärm von Sportanlagen wird durch die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) geregelt.

Als Freizeitlärm wird der von Personen zur Gestaltung ihrer Freizeit entstehende Anlagenlärm bezeichnet. Dazu zählt beispielsweise der Lärm von Vergnügungsparks oder Musik-Darbietungen. Diese Anlagen werden mittels der Freizeitlärmrichtlinie des jeweiligen Bundeslandes beurteilt. In Sachsen dient der Anhang B der vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) erarbeiteten „Musterverwaltungsvorschrift zur Ermittlung und Verminderung von Geräuschimmissionen“ als Grundlage zur Beurteilung der Geräusche durch Freizeitanlagen. Die darin verankerten Immissionsrichtwerte entsprechen im Wesentlichen den Immissionsrichtwerten der 18. BImSchV. Ansprechpartner ist die Immissionsschutzbehörde der Stadt Leipzig.

Die wichtigste Vorschrift für den Schutz vor Lärm gewerblicher Anlagen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Anlagen, die nach dem BImSchG genehmigungsbedürftig sind, werden nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) beurteilt. Die TA Lärm gilt sowohl für genehmigungsbedürftige als auch für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Von der TA Lärm nicht erfasst werden die schon erwähnten Sportanlagen, sonstige nicht genehmigungsbedürftige Freizeitanlagen und Freiluftgaststätten, nicht genehmigungsbedürftige landwirtschaftliche Anlagen, Schießplätze, auf denen mit Waffen ab Kaliber 20 mm geschossen wird, Tagebaue und die zum Betrieb eines Tagebaus erforderlichen Anlagen, Baustellen, Seeumschlagsanlagen sowie Anlagen für soziale Zwecke. Ansprechpartner für den Industrie- und Gewerbelärm ist ebenfalls die Immissionsschutzbehörde der Stadt Leipzig.

Der im Kapitel 4.3 dargestellte Industrie- und Gewerbelärm berücksichtigt diejenigen Industrie- und Gewerbeanlagen, die erheblichen Umgebungslärm verursachen und unter die sogenannte IED-Richtlinie (Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)) fallen.

## **Altglascontainer**

Auch die Geräusche, welche beim Einwerfen von Altglas oder durch das Leeren der Sammelbehälter entstehen, können beträchtliche Lärmbelästigungen verursachen. Bereits bei der Anschaffung der Container und der Auswahl der Stellplätze sollten Lärmschutzaspekte berücksichtigt werden.

Lärmgeminderte Container entsprechen den Anforderungen des Umweltzeichens (RAL-UZ 21) und sind mit Dämmmaterialien ausgekleidet. Zudem verfügen sie über einen optimierten Einwurfschacht. Bei der Nutzung der Altglascontainer sind die Einwurfzeiten von werktags 7 Uhr bis 20 Uhr zu beachten.

Altglascontainer zählen zu den nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen im Sinne des BImSchG. Zuständig für die Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen ist der Betreiber des Sammelbehälters. Die entsprechenden Betreiberpflichten ergeben sich aus § 22 BImSchG. Bei Lärmbelästigungen durch Altglascontainer kann man sich an den Betreiber des Sammelbehälters wenden.

## **Baumaschinen/Gartengeräte**

Motorbetriebene Gartengeräte (z. B. Häcksler, Laubbläser) können erheblichen Lärm verursachen, der nicht nur störend, sondern auch gesundheitsschädlich sein kann. Kleinere Laubansammlungen im Garten können z. B. auch ohne den Einsatz eines Laubbläfers oder -saugers mit einem Besen zusammengekehrt und beseitigt werden. Allerdings wird der Laubbläser bei einem großräumigen Einsatz als effektives Mittel gesehen, um Laub und Müll (vor allem Zigarettenreste) wesentlich schneller und mit weniger Krafteinsatz zu beseitigen. U. a. auf öffentlichen Plätzen ist eine Reinigung mit dem Besen, z. B. aufgrund parkender Autos, nicht ohne weiteres möglich, sodass hier der Einsatz eines Laubbläfers häufig notwendig wird.

Beim Einsatz motorbetriebener Baumaschinen und Gartengeräte sind die geltenden Betriebszeiten gemäß der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu beachten. Beispielsweise ist es in Wohngebieten grundsätzlich nicht erlaubt, diese Maschinen und Geräte an Sonn- und Feiertagen sowie in den Nachtstunden von 20 Uhr bis 7 Uhr zu betreiben. Für besonders laute Maschinen (z. B. Laubbläser) ist die Betriebszeit in Wohngebieten noch weiter eingeschränkt.

Ansprechpartner bei Verstößen gegen das Ordnungswidrigkeitengesetz ist das Ordnungsamt der Stadt Leipzig.

## 7. Lärminderung und Luftreinhaltung

Im Gegensatz zum Verkehrslärm wurden für die Belastung durch Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) Grenzwerte durch die EU festgelegt. Seit dem 1. Januar 2005 gilt für PM<sub>10</sub> ein Tagesgrenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup>, der an 35 Kalendertagen im Jahr überschritten werden darf. Der Jahresgrenzwert sowohl für PM<sub>10</sub>, als auch für NO<sub>2</sub> liegt bei 40 µg/m<sup>3</sup>.

Hauptquelle für Feinstaub und Stickoxide ist der Kfz-Verkehr. Aus diesem Grund bewirken Maßnahmen zum Lärmschutz, wie z. B. die Reduzierung des MIV auch eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet.

Die in der Tabelle 28 aufgeführten Straßenabschnitte sind sowohl von einer hohen Lärm- als auch Luftschadstoffbelastung betroffen. Bei den Luftschadstoffwerten handelt es sich um Jahresmittelwerte der Analyse aus dem Jahr 2015.

Tab. 28: Straßenabschnitte, die von einer hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastung betroffen sind

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>PM<sub>10</sub> in µg/m<sup>3</sup></b>	<b>NO<sub>2</sub> in µg/m<sup>3</sup></b>	<b>Lärmpegel in dB(A) tags/nachts</b>
Berliner Straße (Kurt-Schumacher-Straße bis Roscherstraße) (im LRP Kurt-Schumacher-Straße bis Erich-Weinert-Straße)	32	44	> 70/60
Breite Straße (Wurzner Straße bis Riebeckstraße) (im LRP Crottendorfer Straße bis Geyerstraße)	29	41	> 67/57
Dufourstraße (Wundtstraße bis Floßplatz)	29	41	> 70/60
Eutritzscher Straße (Michaelisstraße bis Wilhelm-Liebknecht-Platz) (im LRP Erich-Weinert-Straße bis Roscherstraße)	30	42	> 70/60
Jahnallee (Ranstädter Steinweg bis Friedrich-Ebert-Straße)	bis 31	bis 45	> 70/60
Rödelstraße (Könneritzstraße bis Beipertstraße)	bis 30	bis 42	> 70/60
Zweinaundorfer Straße (Riebeckstraße bis Martinstraße) (im LRP Ungerstraße bis Kohlgartenweg)	28	41	> 67/57

Maßnahmen zur Lärminderung und zur Luftreinhaltung gehen meistens mit Synergien einher. Neben der Verringerung der Luftschadstoffemissionen und -immissionen bewirkt die Umsetzung der A-Maßnahmen des Luftreinhalteplanes (Fortschreibung 2018) eine deutliche Verringerung der Lärmbetroffenheit im gesamten Stadtgebiet. Es wird abgeschätzt, dass sich die Zahl der Bewohner die von Lärmwerten größer 60 dB(A) nachts betroffen sind, im Planfall gegenüber dem Nullfall um ca. 2.000 Personen verringert. Noch deutlicher wird der Unterschied bei Lärmwerten zwischen 57 und 60 dB(A) nachts. Für den Planfall wird hier eine Abnahme der Zahl an Betroffenen um rund 9.300 Personen prognostiziert.

## 8. Schutz ruhiger Gebiete

In der Umgebungslärmrichtlinie wird nicht konkret definiert, was unter einem ruhigen Gebiet zu verstehen ist. Die Definition in Artikel 3 Buchstabe l und m der Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet zwar zwischen ruhigen Gebieten ("quiet areas") in Ballungsräumen und auf dem Land. Für Erstere wird aber nur abgestellt auf "ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der  $L_{DEN}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt". Letzteres bedeutet, dass es sich um ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet handelt, "das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist" [18].

Bei der Analyse des § 47a BImSchG stellt sich heraus, dass zu ruhigen Gebieten sowohl bebaute Gebiete (Wohngebiete), als auch öffentliche Parks (Erholungsgebiete) gezählt werden können. Eine Einstufung all der genannten Gebiete als ruhige Gebiete würde allerdings dazu führen, dass der Großteil des Stadtgebietes als ruhiges Gebiet anzusehen wäre. Bei einer solchen Gebietskulisse die erforderlichen Konsequenzen durchzusetzen, ist weder realistisch und noch vom Verfasser der Umgebungslärmrichtlinie beabsichtigt. Daher wurden zunächst zu den im ersten LAP festgelegten Gebieten die u. g. Gebiete hinzugenommen.

Gemäß § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG ist es auch Ziel der Lärmaktionspläne, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“.

Tab. 29: Prüfkriterien für ruhige Gebiete

	<b>ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie</b>	<b>innerstädtische Erholungsflächen</b>
<b>Merkmal</b>	Parkanlagen, Feld, Flur, Wald, Grünflächen und Wiesen als zusammenhängende Naturräume in Verbindung mit ballungsraumübergreifenden Verbindungen in benachbarte Landschaftsräume	Grün- und Erholungsflächen in Wohngebietsnähe mit fußläufiger Erreichbarkeit
<b>Absoluter Pegelschwellenwert</b>	$L_{DEN} \leq 55$ dB(A)	
<b>Relativer Pegelschwellenwert</b>		im Kernbereich 5 dB(A) weniger als an der Peripherie
<b>Flächengröße</b>	$\geq 100$ ha	$\geq 20$ ha

Aufgrund der in Tabelle 29 genannten Auswahlkriterien und der 2006 kartierten Straßenabschnitte wurden im ersten Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig zunächst fünf ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie, zehn innerstädtische Erholungsflächen sowie zwei weitere schützenswerte Flächen definiert. Ergänzend sind nun weitere ruhige Gebiete (RG 16 bis RG 19) hinzugekommen.

Tab. 30: Ruhige Gebiete in Leipzig

<b>Bezeichnung</b>	<b>Beschreibung</b>
RG 1	Leipziger Auwald (Nordwestlicher Teil: westlich der Gustav-Esche-Straße und südlich der Stahmelner Straße)
RG 2	Leipziger Auwald (Südlicher Teil: südlich des Schleußiger Wegs, östlich der Küchenholzallee, nördlich der Brückenstraße und westlich der Koburger Straße)
RG 3	Leipziger Auwald (Südwestlicher Teil: südlich der Brückenstraße und westlich Am Stausee)
RG 4	Bienitz und Moormergelgebiet
RG 5	Clara-Zetkin-Park
RG 6	Rosental
RG 7	Mariannenpark
RG 8	Friedenspark
RG 9	Volkspark Kleinzschocher
RG 10	Erholungsgebiet Lößnig-Dölitz und Südfriedhof
RG 11	Grüner Bogen Paunsdorf
RG 12	Kleingärten und Sportflächen am Marienweg (nördlich vom Heuweg, östlich der Neuen Luppe und der S-Bahn-Strecke, nördlich der Weißen Elster und östlich der Bebauung der Kirschbergstraße)
RG 13	Kleingärten und Sportflächen am Marienweg (nördlich der S-Bahn-Strecke, östlich der Bebauung der Kirschbergstraße, Heinrothstraße und Stallbaumstraße, südlich der Parthe und westlich der Parthe)
RG 14	Volkshain Stünz
RG 15	Arthur-Bretschneider-Park
RG 16	Park der Freundschaft (Etzoldsche Sandgrube)
RG 17	Thonberger Park (Park entlang der Güntzstraße)
RG 18	Johann-Jakob-Weber-Platz
RG 19	Schönauer Park
RG 20	Auensee
RG 21	Kulkwitzer See
RG 22	Cospudener See
RG 23	Friedhöfe

Anders als bei der Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen steht beim Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme des Lärms der Vorsorgegedanke im Fokus der Bemühungen. Für ruhige Gebiete soll ein Verschlechterungsverbot gelten.

Um diese zukünftig vor weiterem Lärm zu schützen, bedarf es konkreter Maßnahmen sowie eines integrierten Vorgehens von Freiraum-, Verkehrs- und Stadtplanung.

Dazu gehört auch die Überprüfung von Verkehrs- und Stadtplanungen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete.

Daneben sind auch Maßnahmen möglich, die ruhige Gebiete noch ruhiger machen oder lärm erhöhende Maßnahmen kompensieren. Dazu zählen alle Lärm minderungsmaßnahmen, wie sie auch für die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen empfohlen werden (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) und Lärmschutzmaßnahmen entlang angrenzender Lärmquellen, wie begrünte Lärmschutzwälle oder -wände.

## Maßnahmen

<b>M 68</b>	Erweiterung und Schaffung von (auch kleineren) Grünflächen zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in lärmbelasteten Wohnbereichen
<b>M 69</b>	Berücksichtigung der ruhigen Gebiete im Rahmen aller Planungen und Schutz vor einer Zunahme des Lärms (ab 2020)
<b>M 70</b>	Erhöhung der Aufenthaltsqualität ruhiger Gebiete durch eine attraktive und nutzergerechte Gestaltung (z. B. Liegewiese, Spielplatz etc.) (ab 2020)
<b>M 71</b>	Schaffung von Pufferzonen innerhalb ruhiger Gebiete mit einer Nutzungsstaffelung von innen nach außen (z. B. lautere Nutzungen wie Sportwiesen, Gastronomie in den Außenbereich legen) (ab 2020)
<b>M 72</b>	Ergänzung von als angenehm empfundenen Geräuschquellen (u. a. Springbrunnen), welche die als störend empfundenen Einflüsse von außen überlagern (ab 2020)
<b>M 73</b>	Schaffung von Sichtbarrieren zwischen ruhigen Gebieten und angrenzenden Lärmquellen (ab 2020)
<b>M 74</b>	Schaffung und Erhaltung von Stadt- und Nachbarschaftsgärten (bis 2021)

## Bepflanzungen

Die Bepflanzung mit Sträuchern und Bäumen entlang einer Straße hat keine lärmindernde Wirkung, dennoch hat sie eine positive Wirkung auf die subjektive Wahrnehmung von Lärm und kann den Straßenraum optisch aufwerten. Aufgrund des meist positiven lufthygienischen Nutzens ist eine verstärkte Begrünung von Straßenraum und Straßenrand bereits im Luftreinhalteplan der Stadt Leipzig verankert. Im Jahr 2016 wurden 28 Straßenbäume an der Volbedingstraße, 8 Straßenbäume in der Zerbster Straße, 40 Straßenbäume in der Holbeinstraße sowie 11 Straßenbäume in der Molkauer Straße gepflanzt.

Flächenhafte Ansätze zur Verbesserung der Freiraum- bzw. Grünraumversorgung mit größerem Grünvolumen, wie beispielsweise urbaner Wald können durchaus eine lärmindernde Wirkung entfalten.

## Maßnahmen

<b>M 75</b>	Pflanzung von Straßenbäumen in lärmbelasteten Straßenabschnitten (ab 2020)
-------------	--

## 9. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Lärmaktionsplanung ist zwingend erforderlich (§ 47d Abs. 3 BImSchG). Für die Durchführung der Mitwirkung gibt es aber keine einheitlichen Regeln.

In Anlehnung an die Erarbeitung des ersten Lärmaktionsplans wurde eine umfassende Bürgerbeteiligung durchgeführt. Erstmals erfolgt die Fortschreibung des Luftreinhalteplans und des Lärmaktionsplans in einem weitgehend gemeinsamen Verfahren.

Abb. 3 zeigt das Beteiligungsverfahren im Rahmen der Fortschreibung beider Fachpläne. Beteiligt wurden zahlreiche Akteure, dazu zählen die Bürger und Bürgervereine, die Leipziger Verkehrsbetriebe, die Umweltverbände, die Industrie- und Handelskammer sowie die Stadtbezirksbeiräte und Ortschaftsräte. Zusätzlich wurden weitere Verbände und Vereine, wie der ADAC, ADFC und VCD schriftlich um Stellungnahme gebeten.

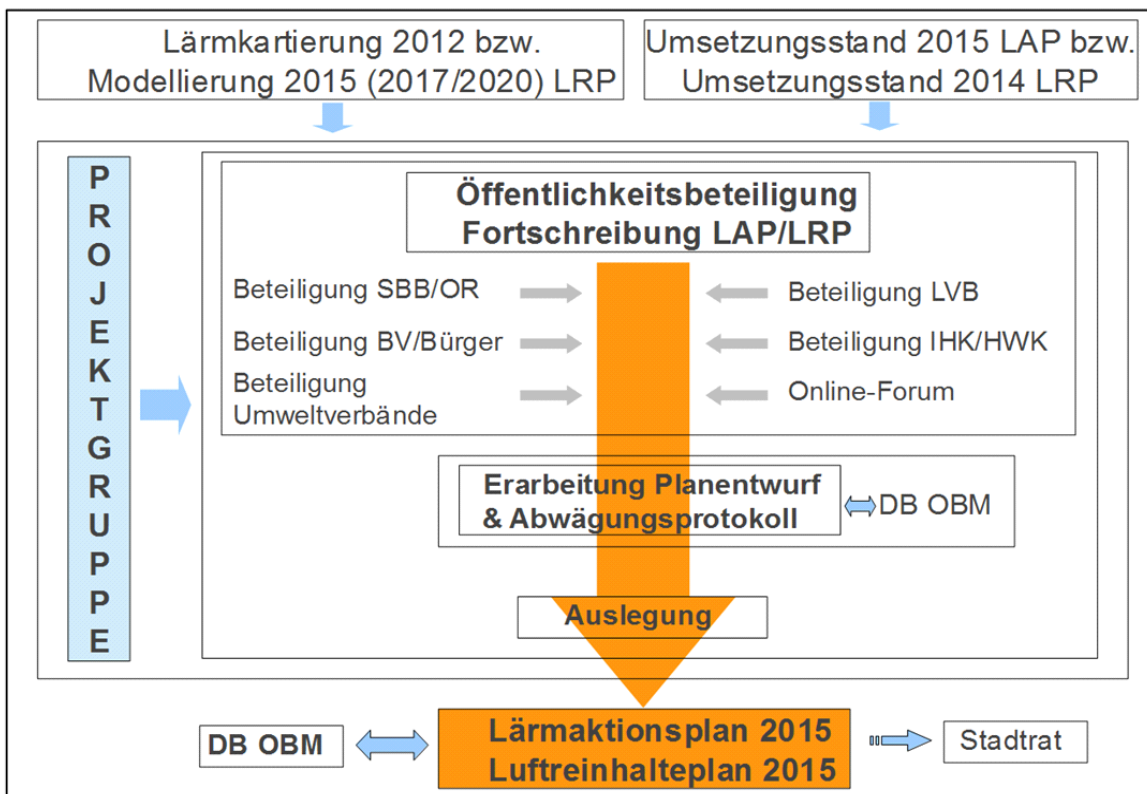


Abb. 3: Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans und Lärmaktionsplans  
 LRP = Luftreinhalteplan; LAP = Lärmaktionsplan; DB OBM = Dienstberatung des Oberbürgermeisters  
 LVB = Leipziger Verkehrsbetriebe BV = Bürgervereine IHK/HWK = Industrie- und Handelskammer/Handwerkskammer  
 SBB/OR = Stadtbezirksbeirat/Ortschaftsrat

Das gesamte Verfahren wurde von einer Projektgruppe, bestehend aus Vertretern der Fachämter und städtischer Unternehmen, begleitet. Ziel war es schnell und objektiv zu machbaren Lösungen sowie umsetzbaren Maßnahmen zu gelangen.

Alle im Online-Dialog, auf dem normalen Postweg und per E-Mail eingegangenen Beiträge und Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan wurden geprüft. Das Prüfergebnis kann dem Dokument „Umgang mit den Beiträgen aus dem Dialog Luft und Lärm“ vom 20. Juni 2017 entnommen werden [19].

Einige Vorschläge wurden im vorliegenden Plan berücksichtigt, z. B. Förderung der Elektromobilität. Viele Vorschläge können aufgrund fehlender rechtlicher Grundlagen nicht umgesetzt werden, dazu gehören z. B. die Anordnung von Tempo 30 in der Gesamtstadt, die Einführung autofreier Sonntage oder auch die City-Maut.





Abb. 4: Meist diskutierte Beiträge aus dem Online-Dialog zur Lärmaktionsplanung und Luftreinhaltung

## 10. Zusammenfassung

Der erste Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig wurde im September 2013 beschlossen.

Die nun vorliegende erste Fortschreibung wurde auf der Grundlage des §§ 47a bis f BImSchG aufgestellt und entspricht den Anforderungen des Anhangs V der EU-Umgebungsärmrichtlinie von 2002. Grundlagen sind die stadtweite Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 sowie die im I. Quartal 2016 durchgeführte umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung.

Analog zum ersten Lärmaktionsplan beinhaltet die Fortschreibung Maßnahmen und Maßnahmenvorschläge für die Bereiche des Kfz-Verkehrs, Stadt- und Straßenbahnverkehrs und Eisenbahnverkehrs. Neu hinzugekommen sind zahlreiche Einzelmaßnahmen bzgl. der städtebaulichen Planung sowie zur Stärkung und Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes.

Der Kfz-Verkehr stellt die größte Lärmquelle dar und bietet die meisten Minderungspotentiale für hochbelastete Bereiche. Der Plan beinhaltet für eine kurzfristige Besserung der Lärmsituation in den betroffenen Straßenabschnitten Maßnahmen 1. und 2. Priorität. Dazu zählen vor allem straßenverkehrsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen, über deren Umsetzung bis 2021 bzw. 2023 entschieden werden soll.

Kurz- bis mittelfristig werden Straßenbaumaßnahmen sowie Maßnahmen im Straßenbahnnetz realisiert.

Für ruhige Gebiete werden konkrete Maßnahmen zum Schutz vor einer Zunahme von Lärm definiert. Zudem wurde die Liste der ruhigen Gebiete angepasst bzw. erweitert.

Von Bürgern benannte Lärmschwerpunkte, wie der Nordraum sowie die Ortsteile Mölkau und Stötteritz sind genauer betrachtet und wenn möglich mit Lärminderungsmaßnahmen untersetzt worden.

Die Absenkung der Auslösewerte im Zuge der erarbeiteten Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist ein weiterer Schritt in Richtung Lärminderung. Zukünftig soll auch der Vorsorgegedanke bei der Lärmaktionsplanung ausgebaut werden, dafür sollte mittel- bis langfristig zumindest der Empfehlung des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) zur Einhaltung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen durch Lärm gefolgt werden.

## **11. Inkrafttreten**

Die überarbeitete Fassung des Lärmaktionsplanes der Stadt Leipzig tritt mit seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Leipzig in Kraft.

## 12. Quellenverzeichnis

### Verweise

- [1] Stadt Leipzig (2015), „Umsetzungsbericht zum Lärmaktionsplan 2012,“ [https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.3\\_Deiz3\\_Umwelt\\_Ordnung\\_Sport/36\\_Amt\\_fuer\\_Umweltschutz/Luft\\_und\\_Laerm/Laermschutz/Laermaktionsplan/Umsetzungsbericht\\_2015\\_zum\\_Laermaktionsplan.pdf](https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.3_Deiz3_Umwelt_Ordnung_Sport/36_Amt_fuer_Umweltschutz/Luft_und_Laerm/Laermschutz/Laermaktionsplan/Umsetzungsbericht_2015_zum_Laermaktionsplan.pdf), aufgerufen am 06.01.2020.
- [2] Umweltbundesamt (2016), „Umwelt, Gesundheit und soziale Lage,“ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/umwelt-gesundheit-soziale-lage#textpart-1>, aufgerufen am 20.12.2019.
- [3] Porsch, L. (2014), „Leitfaden zur Nutzen-Kosten-Abschätzung umweltrelevanter Effekte in der Gesetzesfolgenabschätzung,“ [http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz\\_3711\\_14\\_106\\_leitfaden\\_gfa\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_3711_14_106_leitfaden_gfa_bf.pdf), aufgerufen am 20.12.2019.
- [4] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2017), „Hinweise zur Lärmaktionsplanung,“ [https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/hinweise\\_zur\\_laermaktionsplanung\\_2017\\_03\\_09\\_1503575612.pdf](https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/hinweise_zur_laermaktionsplanung_2017_03_09_1503575612.pdf), aufgerufen am 20.12.2019.
- [5] Redaktion beck-aktuell, Verlag C.H.BECK (2017), „Tempo 30 vor Schulen und Kindergärten,“ <https://rsw.beck.de/aktuell/meldung/bundesrat-gibt-gruenes-licht-fuer-tempo-30-vor-kindergaerten-als-regelfall>, abgerufen am 06.01.2020.
- [6] Stadt Leipzig, Dezernat Wirtschaft und Arbeit, Amt für Wirtschaftsförderung (2014).
- [7] Friedrich, C. (2015).
- [8] Stadt Leipzig (2018), „Green City Plan,“ [https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.3\\_Deiz3\\_Umwelt\\_Ordnung\\_Sport/36\\_Amt\\_fuer\\_Umweltschutz/Luft\\_und\\_Laerm/Luftreinhaltung/GreenCityPlan\\_Leipzig\\_2018.pdf](https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.3_Deiz3_Umwelt_Ordnung_Sport/36_Amt_fuer_Umweltschutz/Luft_und_Laerm/Luftreinhaltung/GreenCityPlan_Leipzig_2018.pdf).
- [9] Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005), „Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin,“ [https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/iwvk\\_2005-11-141\\_8.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/iwvk_2005-11-141_8.pdf), aufgerufen am 06.01.2020.
- [10] Wulf-Hoger, A. (2016), „Kommunale Probleme im Wirtschaftsverkehr,“ [http://www.verkehrssymposium.de/mediapool/96/962323/data/VSVI\\_2016/Arndt\\_kommunaleProblemeWIV\\_2016-11-16.pdf](http://www.verkehrssymposium.de/mediapool/96/962323/data/VSVI_2016/Arndt_kommunaleProblemeWIV_2016-11-16.pdf), aufgerufen am 06.01.2020.
- [11] Richard, J. (2015), „Wirkung von Maßnahmen im städtischen Güterverkehr,“ [https://difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2015-06-18\\_kommunal-mobil/richard\\_wirkung-von-massnahmen.pdf](https://difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2015-06-18_kommunal-mobil/richard_wirkung-von-massnahmen.pdf), aufgerufen am 06.01.2020.
- [12] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>,“ aufgerufen am 08.01.2020.
- [13] Regierungspräsidium Leipzig (2004), „Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld“.
- [14] Landesdirektion Leipzig (2009), „Änderungsbeschluss für das Vorhaben des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle, Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld. 7. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.11.2004“.
- [15] Regionalplan Westsachsen (2017), „Entwurf für das Verfahren nach § 9 ROG 2017 i. V. m. § 6, Abs.2 SächsLPIG,“ [https://rpv-westsachsen.de/wp-content/uploads/9999/Regplan\\_2018/I-Regionalplan/1\\_Regionalplan\\_Festlegungsteil.pdf](https://rpv-westsachsen.de/wp-content/uploads/9999/Regplan_2018/I-Regionalplan/1_Regionalplan_Festlegungsteil.pdf), aufgerufen am 06.01.2020.
- [16] Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau (2012), „Radverkehrsentwicklungsplan 2010 – 2020 der Stadt Leipzig,“ [https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6\\_Deiz6\\_Stadtentwicklung\\_Bau/66\\_Verkehrs\\_und\\_Tiefbauamt/radverkehrsentwicklungsplan\\_2010\\_2020\\_text.pdf](https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Deiz6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/radverkehrsentwicklungsplan_2010_2020_text.pdf).
- [17] Umweltbundesamt (2016), „Baulärm,“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr>

- laerm/nachbarschaftslaerm-laerm-von-anlagen/baulaerm#textpart-1*, aufgerufen am 06.01.2020.
- [18] Umweltbundesamt (2014), „Der Schutz ruhiger Gebiete – Ein Beitrag zur Stadtentwicklung,“ [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/schutz\\_ruhige\\_r\\_gebiete\\_44-54.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/schutz_ruhige_r_gebiete_44-54.pdf), aufgerufen am 08.01.2020.
- [19] Stadt Leipzig (2017), „Dialog Luft und Lärm,“ [https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.3\\_Deiz3\\_Umwelt\\_Ordnung\\_Sport/36\\_Amt\\_fuer\\_Umweltschutz/Luft\\_und\\_Laerm/%C3%96ffentlichkeitsbeteiligung/Auswertung\\_Dialog-Luft-Laerm.pdf](https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.3_Deiz3_Umwelt_Ordnung_Sport/36_Amt_fuer_Umweltschutz/Luft_und_Laerm/%C3%96ffentlichkeitsbeteiligung/Auswertung_Dialog-Luft-Laerm.pdf), aufgerufen am 08.01.2020.
- [20] A.-K. Borowski, „Einfluss von Verkehrslärm auf den Bodenwert und auf den Verkehrswert,“ [https://www.immogut.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=9&Itemid=2](https://www.immogut.de/index.php?option=com_content&task=view&id=9&Itemid=2), aufgerufen am 20.12.2019.

### 13. Maßnahmenübersicht

Tabelle 31 dient als Übersicht der bisher im Text genannten Maßnahmen. Dabei ist zu beachten, dass bei Mehrfachnennungen in der Zuständigkeit die Federführung bei dem Erstgenannten liegt. Weiterhin wurden zur Verdeutlichung der Finanzierung die Kosten mit Anmerkungsziffern bzw. Endnoten untersetzt.

Tab. 31: Maßnahmenübersicht

Ifd. Nr.	Maßnahme	Erläuterungen	Realisierung	Kosten in € (vsI.)	Zuständigkeit
<b>Kfz-Verkehr</b>					
M 1	Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen 1. Priorität	straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Tab. 17)	2021	350.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 2	Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen 2. Priorität	straßenverkehrsrechtliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Tab. 18)	kontinuierlich	1,160 Mio. <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 3	Betrieb von Geschwindigkeits-Anzeigetafeln	betrifft hochbelastete Straßenabschnitte (Tab. 19)	kontinuierlich	---	Stadt Leipzig
M 4	Priorisierung von Straßenbaumaßnahmen	unter Berücksichtigung der Lärmbelastung (Tab. 20)	kontinuierlich	---	Stadt Leipzig
M 5	Aufwertung der Verkehrsmanagementzentrale zur Verkehrsmanagement- und Beleuchtungszentrale sowie als Zentrale für Verkehrsdaten	Verbesserung der Verkehrsabläufe mit Mitteln der dynamischen Verkehrssteuerung, Verkehrslenkung und Verkehrsinformation	2024/25	9,5 Mio. <sup>5</sup>	Stadt Leipzig
M 6	Erfassung und Nutzung von Verkehrsdaten, Installation von Anlagen der Verkehrstelematik zur dynamischen Verkehrssteuerung	Verbesserung des Verkehrsleitsystems zur Regelung von Verkehrsspitzen sowie des Baustellen- und Umleitungsverkehrs	ab 2020	500.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 7	Erstellung und Umsetzung von Parkraumkonzepten für Leipziger Teilgebiete mit hohem Parkdruck	Umsetzung von Parkraumkonzepten inkl. flankierender Maßnahmen	ab 2020	k. A.	Stadt Leipzig
M 8	Verbesserung P+R-Wegweisungssystems	Erstausrüstung bzw. Austausch der Informationstafeln, Fußgängerwegweisung	ab 2020	200.000 <sup>3</sup>	Stadt Leipzig
M 9	Errichtung P+R-Platz im Süden	Suche geeigneter Flächen im Einzugsbereich der ÖPNV/SPNV-Haltestellen, Beauftragung erforderlicher Planungen mit anschließender Umsetzung	kontinuierlich	6,0 Mio. <sup>3</sup>	Stadt Leipzig
M 10	Verbesserung ÖPNV-Haltestellen	Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖPNV-Haltestellen und der	kontinuierlich	1,5 Mio./ Haltest. <sup>4</sup>	LVB

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterungen</b>	<b>Realisierung</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>	<b>Zuständigkeit</b>
ÖPNV-Aufstellflächen					
M 11	Errichtung von Stellplätzen und Parkflächen für E-Fahrzeug-Nutzer	Umsetzung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)	ab 2020	25.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 12	Einsatz von E-Fahrzeugen im kommunalen Fuhrpark		kontinuierlich	30.000/Fahrzeug <sup>1</sup>	Stadt Leipzig L-Gruppe
M 13	Ausweisung von Stellplätzen und Parkflächen für Carsharing-Nutzer über eine Sondernutzung	Umsetzung des Carsharing-Gesetzes (CsgG)	ab 2020	25.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 14	Ausbau Carsharing-Netz	Errichtung weiterer Carsharing-Stationen, vor allem in Stadtrandgebieten	ab 2020	extern	Carsharing-Anbieter
M 15	Nutzung von Carsharing in der Stadtverwaltung	verstärkte Nutzung von Carsharing-Angeboten in der Stadtverwaltung	kontinuierlich	50.000/a <sup>1</sup>	Stadt Leipzig Carsharing-Anbieter
M 16	Ausbau von Free-Floating Carsharing	Etablierung eines Free-Floating Carsharing Systems in Leipzig	ab 2020	extern	Anbieter von Free-Floating-Systemen
M 17	Nutzung von E-Transportern	verstärkte Nutzung von Elektrotransportern für den Lade- und Lieferverkehr	ab 2021	extern	Unternehmen, Kammern
M 18	Erarbeitung eines integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes		bis 2020	250.000 <sup>3</sup>	Stadt Leipzig
M 19	Förderprogramm zur Anschaffung von Lastenrädern für Unternehmen und Tagespflegepersonen	Angebot für die Nutzung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr, vor allem zur Bewältigung der "letzten Meile"	2019 2020	50.000 <sup>1</sup> 100.000 <sup>1</sup>	Stadt Leipzig
M 20	Einrichtung von Logistikpunkten	Entwicklung von Konzepten für anbieteroffene urbane Logistik-Hubs zum Weitertransport von Waren mit umweltfreundlichen Fahrzeugen	ab 2023	1,0 Mio. <sup>6</sup>	Stadt Leipzig Unternehmen
M 21	Erhaltung, Reaktivierung und Neubau von Gleisanschlüssen	Minderung des Verkehrsaufkommens z. B. für große Gewerbegebiete	kontinuierlich	k. A.	Stadt Leipzig DB AG
<b><i>Straßenbahnverkehr</i></b>					
M 22	Prüfung von lärmindernden Maßnahmen an hochbelasteten Straßenabschnitten	Einsatz moderner Straßenbahntypen, Schienenschleifen, Gleissanierung	kontinuierlich	k. A.	LVB
M 23	Umsetzung geplanter Vorhaben	Gleissanierung und grundlegender lärmindernder Gleisausbau	kontinuierlich	k. A.	LVB

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterungen</b>	<b>Realisierung</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>	<b>Zuständigkeit</b>
M 24	Anschaffung neuer Straßenbahnen	Anschaffung von 61 NGT10-Straßenbahnen, um alte Straßenbahnen zu ersetzen; Beginn des Projektes 2017	bis 2021	168,507 Mio. <sup>5</sup>	LVB
M 25	Schienenschleifen mit Schleifzügen		kontinuierlich	7.500/km/a <sup>5</sup>	LVB
M 26	Prüfung und Einrichtung von Rasengleisen	Mockauer Str./Tauchaer Str. 2023-2025, Friedrich-Ebert-Str. 2027, Landsberger Straße 2022 (halbseitig), Georg-Schumann-Str. 2024, Prager Straße 2025, Jahnallee 2023, Zwickauer Straße 2025, Roßplatz, Georgiring 2025 Berliner Straße 2025ff, Pfaffendorfer Straße 2025 (halbseitig), Riesaer Straße 2025	kontinuierlich	k. A.	LVB
<b>Flugverkehr</b>					
M 27	Maßnahmenvorschläge in Fluglärmmmission einbringen	Die im Lärmaktionsplan benannten Lärminderungsansätze werden in der Fluglärmmmission eingebracht	kontinuierlich	k. A.	Stadt Leipzig
<b>Umweltverbund</b>					
M 28	Ersatz alter Busse durch neue Normal- und Gelenkbusse	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV/Minderung des Lärmes	bis 2023	360.000/Bus <sup>5</sup>	LVB
M 29	Einsatz von elektrobetriebenen Bussen auf 3 Buslinien	im Rahmen des Forschungsprojektes "Elektromobilität verbindet"	ab 2023	36,950 Mio. <sup>5</sup>	LVB
M 30	Verlängerung der Buslinie 67 nach Abschluss der Baumaßnahmen in Leutzsch	Georg-Schwarz-Straße	2030	360.000 <sup>4</sup>	LVB
M 31	Verlegung und barrierefreier Ausbau der Haltestelle Wielandstraße		2028	1,0 Mio. <sup>4</sup>	LVB
M 32	Errichtung weiterer Mobilitätsstationen	Errichtung von 25 Mobilitätsstationen	ab 2020	850.000 <sup>4</sup>	LVB
M 33	Umbau der Haltestelle S-Bf. Leutzsch mit Verkürzung der Umsteigewege von Bahn und Bus		im Rahmen der Baumaßnahme Georg-Schwarz-Brücken	1,0 Mio. <sup>4</sup>	LVB
M 34	Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Straßenbahnlinie 7	Haltestelle Ellernweg	2027	1,0 Mio. <sup>4</sup>	LVB
M 35	Ausbau barrierefreie Haltestelle Georg-Schwarz-Straße	Haltestelle Georg-Schwarz-Str./Merseburger Str.	2028	1,0 Mio. <sup>4</sup>	LVB



<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterungen</b>	<b>Realisierung</b>	<b>Kosten in € (vsI.)</b>	<b>Zuständigkeit</b>
M 36	Ausbau des ÖPNV-Netzes in Randbereichen	z. B. in Liebertwolkwitz, Knautnaundorf	ab 2025	k.A. <sup>4</sup>	LVB
M 37	Ausbau der S-Bahn-Strecke S1	Verlängerung der Strecke ab Militzter Allee bis Markranstädt	ab 2022	k. A.	DB AG, ZVNL, MDV
M 38	weiterer Ausbau eines leistungsfähigen S-Bahn-Netzes	Ausbau S-Bahnnetz unter Einbindung der Mittelzentren, um Pendlern die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern	bis 2021	k. A.	ZVNL, DB AG, MDV
M 39	Taktverdichtung im S-Bahnnetz	Berücksichtigung im Nahverkehrsplan	bis 2021	k. A.	Stadt Leipzig DB AG, MDV
M 40	Radweg - Göbschelwitz-Hohenheida	Bau des Radweges - Göbschelwitz-Hohenheida (Nordraumkonzept)	ab 2021	620.000 <sup>2</sup>	Stadt Leipzig
M 41	Umsetzung geplanter Vorhaben	Radwegebau (Tab. 26)	ab 2020		Stadt Leipzig
M 42	Ausbau und Herstellung eines zusammenhängenden Radwegenetzes	inkl. Radschnellstraßen, z. B. nach Halle und in den Leipziger Osten	ab 2020	k. A.	Stadt Leipzig
M 43	Prüfung einer Markierung von Radfahrstreifen	Jahnallee (Waldplatz bis Leibnitzstraße), Käthe-Kollwitz-Straße, Karl-Heine-Straße, Prager Straße (An der Tabaksmühle bis Südfriedhof)	ab 2020	90/m <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 44	regelmäßiges Erscheinen des Fahrradstadtplans		ab 2020	10.000/a <sup>1</sup>	Stadt Leipzig
M 45	bedarfsgerechte Erhöhung der Zahl an sicheren Stellplätzen für Fahrräder (inkl. E-Bikes) an Orten mit hohem Publikumsverkehr	Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Hauptbahnhof (Errichtung zusätzlicher Fahrradbügel, Prüfung auf Errichtung einer Fahrradstation bzw. eines Fahrradparkhauses)	ab 2020	2,0 Mio. <sup>3</sup>	Stadt Leipzig
M 46	Anordnung von Radfahrstreifen	Goethestraße, Breite Straße, abschnittsweise in der Zwickauer Straße und in der Riesaer Straße	2020	90/m <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 47	Verbesserung der Radwegesituation im Winter	Betreuung von Radwegen im Winter	ab 2020	500.000/a <sup>3</sup>	Stadt Leipzig
M 48	nutzungsgerechte Instandhaltung stark radfrequentierter Wege durch Auwald und Parkanlagen	Instandhaltung und Pflege von Radwegen in Parks in der Stadt Leipzig	ab 2020	500.000/a <sup>1</sup>	Stadt Leipzig
M 49	Prüfung der finanziellen Förderung von Elektro-	ggf. 100 Euro Zuschuss beim Kauf eines Pedelecs	ab 2020	100/ Kunde <sup>5</sup>	Stadtwerke

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterungen</b>	<b>Realisierung</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>	<b>Zuständigkeit</b>
	Fahrrädern	für Kunden der Stadtwerke			
M 50	Errichtung von 2.000 Fahrrad-Stellplätzen		bis 2020	175.000 <sup>1,2</sup>	Stadt Leipzig
M 51	Nutzung mobiler Radabstellanlagen bei Großveranstaltungen		ab 2020	keine	Veranstalter von Großveranstaltungen
M 52	Prüfung der Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer	Holzhäuser Straße, Nauenhofer Straße, Kolmstraße, Stötteritzer Straße, Papiermühlstraße, Ludolf-Colditz-Straße	ab 2020	90/m <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 53	Umgestaltung des östlichen Vorplatzes am Stötteritzer Bahnhof <sup>(5)</sup>	u. a., Errichtung von Querungshilfen oder Markierung von Zebra-streifen (Papiermühlstraße Ecke Güntzstraße/ Schönbachstraße)	ab 2020	20.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 54	Verbesserung der Querbarkeit verkehrsreicher Straßen und der hinderungsfreien Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegen	Einrichtung von Querungshilfen, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen	kontinuierlich	5.000 bis 25.000/ Querung <sup>1,2</sup>	Stadt Leipzig
M 55	Aufwertung des Fußweges An der Hufschmiede	An der Hufschmiede 32 - 36 und 33 - 35 (Nordraumkonzept)	ab 2020	10.000 <sup>3</sup>	Stadt Leipzig
M 56	Schaffung und Instandsetzung von Gehwegen	Grundlagen werden mit dem Fußverkehrskonzept gelegt	ab 2020	10.000 <sup>3</sup>	Stadt Leipzig
M 57	Prüfung "baulicher" Veränderungen an Einmündungen und Kreuzungsbereichen zugunsten des Fußverkehrs	z. B. Errichtung von Fahrradbügeln in Kombination mit „Gehwegnasen“	ab 2020	175/ Bügel <sup>2</sup>	Stadt Leipzig
M 58	Berücksichtigung der Barrierefreiheit für Fußgänger beim Bau von Gehwegen		kontinuierlich	keine	Stadt Leipzig
M 59	Optimierung der Mobilitätsstationen	z. B. bzgl. der Möglichkeit zur Schnellaufladung	ab 2020	1,0 Mio. <sup>4</sup>	LVB
M 60	Anhebung der Parkgebühren	durch ein Änderungsverfahren der Parkgebührenverordnung	bis 2020	keine	Stadt Leipzig
M 61	Fortführung und ggf. Erweiterung der Mobilitätsberatung im UiZ		ab 2020	keine	Stadt Leipzig
<b>Raum- und stadtplanerische Maßnahmen</b>					
M 62	Berücksichtigung der Lärmkartierung bei der	durch Darstellung der vorhandenen	kontinuierlich	keine	Stadt Leipzig

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterungen</b>	<b>Realisierung</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>	<b>Zuständigkeit</b>
	Aufstellung von B-Plänen	Lärmbelastung im B-Plan			
M 63	Beauftragung von separaten Schallgutachten bei der Aufstellung von B-Plänen	z. B. zum Schutz vor Eisenbahnverkehrslärm (falls die vorhandene Lärmkartierung nicht ausreichend ist)	kontinuierlich	5.000/ Gutachten <sup>1</sup>	Stadt Leipzig
M 64	Festlegungen von Schallschutzmaßnahmen in den B-Plänen	passiver Schallschutz gemäß DIN 4109 und VDI 2719; Errichtung von Lärmschutzwänden/-wällen	kontinuierlich	keine	Stadt Leipzig
M 65	Beurteilung von Baugenehmigungen und Bauvoranfragen	Im Sinne der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 34 Abs. 1 BauGB	kontinuierlich	keine	Stadt Leipzig
M 66	Forderung von Schallschutznachweisen	bei Belastungen von über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts wird ein Schallschutznachweis inkl. der Angabe der geplanten Schallschutzmaßnahmen gefordert	kontinuierlich	keine	Stadt Leipzig
M 67	Berücksichtigung der Lärmbelastung bei beschleunigten Verfahren nach § 13 BauGB	falls erforderlich Festsetzung von Lärminderungsmaßnahmen	kontinuierlich	keine	Stadt Leipzig
<b>Schutz ruhiger Gebiete</b>					
M 68	Erweiterung und Schaffung von (auch kleineren) Grünflächen	zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in lärmbelasteten Bereichen	ab 2020	k. A.	Stadt Leipzig
M 69	Berücksichtigung der ruhigen Gebiete im Rahmen aller Planungen und Schutz vor einer Zunahme des Lärms		ab 2020	keine	Stadt Leipzig
M 70	Erhöhung der Aufenthaltsqualität ruhiger Gebiete durch eine attraktive und nutzergerechte Gestaltung	z. B. Liegewiese, Spielplatz	ab 2020	250.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig (zuständiges Amt wird noch festgelegt)
M 71	Schaffung von Pufferzonen innerhalb ruhiger Gebiete mit einer Nutzungsstaffelung von innen nach außen	z. B. lautere Nutzungen wie Sportwiesen, Gastronomie in den Außenbereich legen	ab 2020	250.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 72	Ergänzung von als angenehm empfundenen Geräuschquellen welche die als störend empfundenen Einflüsse von außen überlagern	z. B. Springbrunnen	ab 2020	150.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 73	Schaffung von Sichtbarrieren zwischen		ab 2020	250.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Erläuterungen</b>	<b>Realisierung</b>	<b>Kosten in € (vsl.)</b>	<b>Zuständigkeit</b>
	ruhigen Gebieten und angrenzenden Lärmquellen				
M 74	Schaffung und Erhaltung von Stadt- und Nachbarschaftsgärten		bis 2021	100.000 <sup>6</sup>	Stadt Leipzig
M 75	Pflanzung von Straßenbäumen	v. A. in lärmbelasteten Straßenabschnitten	ab 2020	3.000/ Baum <sup>2</sup>	Stadt Leipzig
<b>Zusätzliche Maßnahmen</b>					
M 76	Erarbeitung einer Broschüre zum Lärmschutz (und der Luftreinhaltung)		ab 2020	5.000 <sup>2</sup>	Stadt Leipzig

- 
- 1 Maßnahmenkosten im Haushalt 2019/20 eingestellt
  - 2 Maßnahmenkosten für den Haushalt 2021/22 angemeldet
  - 3 Maßnahmenkosten nicht für den Haushalt angemeldet
  - 4 Maßnahmen noch nicht in der Mittelfristplanung enthalten
  - 5 Maßnahmen in der Mittelfristplanung enthalten
  - 6 Finanzierung der Maßnahme noch nicht bekannt

## **Anhang A – Tabellen**



## 1. Ortsteile mit den höchsten Betroffenenheiten

### 1.1 Kfz-Verkehr

Tab. 32: Vom Kfz-Verkehrslärm am stärksten betroffene Ortsteile > 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts und > 67 dB(A) tags/57 dB(A)

Nr.	OT > 70 dB(A)	Nr.	OT > 67 dB(A)	Nr.	OT > 60 dB(A)	Nr.	OT > 57 dB(A)
1	Südvorstadt	1	Südvorstadt	1	Schleußig	1	Südvorstadt
2	Schleußig	2	Reudnitz-Thonberg	2	Südvorstadt	2	Reudnitz-Thonberg
3	Gohlis-Süd	3	Connewitz	3	Connewitz	3	Schleußig
4	Connewitz	4	Schleußig	4	Altlindenau	4	Gohlis-Süd
5	Reudnitz-Thonberg	5	Gohlis-Süd	5	Gohlis-Süd	5	Connewitz
6	Altlindenau	6	Gohlis-Mitte	6	Zentrum-Nord	6	Altlindenau
7	Zentrum-West	7	Plagwitz	7	Reudnitz-Thonberg	7	Zentrum-Nord
8	Zentrum-Nord	8	Stötteritz	8	Kleinzschocher	8	Plagwitz
9	Plagwitz	9	Altlindenau	9	Zentrum-West		
10	Volkmarsdorf	10	Zentrum-Nord	10	Volkmarsdorf		
11	Kleinzschocher	11	Kleinzschocher	11	Möckern		
12	Möckern	12	Zentrum-West	12	Plagwitz		

> 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 500 Betroffenen

> 67 dB(A) tags/> 57 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 1.000 Betroffenen

## 1.2 Straßenbahnverkehr

Tab. 33: Vom Straßenbahnverkehrslärm am stärksten betroffene Ortsteile > 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts und > 67 dB(A) tags/57 dB(A)

Nr.	OT > 70 dB(A)	Nr.	OT > 67 dB(A)	Nr.	OT > 60 dB(A)	Nr.	OT > 57 dB(A)
1	Neustadt-Neuschönefeld	1	Schleußig	1	Altlindenau	1	Schleußig
2	Zentrum-West	2	Altlindenau	2	Zentrum-West	2	Südvorstadt
3	Zentrum-Nordwest	3	Zentrum-West	3	Schleußig	3	Gohlis-Süd
4	Mockau-Süd	4	Gohlis-Süd	4	Neustadt-Neuschönefeld	4	Altlindenau
5	Altlindenau	5	Kleinzschocher	5	Mockau-Süd	5	Connewitz
6	Volkmarsdorf	6	Plagwitz	6	Kleinzschocher	6	Volkmarsdorf
		7	Connewitz	7	Schönefeld-Abtnaundorf	7	Kleinzschocher
		8	Südvorstadt	8	Volkmarsdorf	8	Zentrum-West
		9	Möckern	9	Gohlis-Süd	9	Plagwitz
		10	Neustadt-Neuschönefeld	10	Plagwitz	10	Neustadt-Neuschönefeld
				11	Connewitz	11	Möckern
				12	Leutzsch	12	Schönefeld-Abtnaundorf
				13	Zentrum-Nordwest	13	Mockau-Süd
				14	Möckern	14	Zentrum-Süd
				15	Zentrum-Süd		
				16	Zentrum-Nord		
				17	Sellerhausen-Stünz		
				18	Lindenau		

> 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 100 Betroffenen

> 67 dB(A) tags/> 57 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 400 Betroffenen



### 1.3 Eisenbahnverkehr

Tab. 34: Vom Eisenbahnverkehrslärm am stärksten betroffene Ortsteile > 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts und > 67 dB(A) tags/57 dB(A)

Nr.	OT > 70 dB(A)	Nr.	OT > 67 dB(A)	Nr.	OT > 60 dB(A)	Nr.	OT > 57 dB(A)
1	Wiederitzsch	1	Wahren	1	Wahren	1	Wiederitzsch
2	Wahren	2	Wiederitzsch	2	Wiederitzsch	2	Wahren
3	Mockau-Nord	3	Mockau-Nord	3	Mockau-Nord	3	Mockau-Nord
4	Sellerhausen-Stünz	4	Sellerhausen-Stünz	4	Sellerhausen-Stünz	4	Sellerhausen-Stünz
5	Mockau-Süd	5	Mockau-Süd	5	Mockau-Süd	5	Engesdorf
6	Lindenau	6	Miltitz	6	Engesdorf	6	Mockau-Süd
		7	Engesdorf	7	Möckern	7	Möckern
		8	Möckern	8	Miltitz	8	Miltitz
		9	Reudnitz-Thonberg	9	Reudnitz-Thonberg	9	Anger-Crottendorf
		10	Lindenau	10	Lindenau	10	Reudnitz-Thonberg
		11	Altlingenau	11	Altlingenau	11	Althen-Kleinpösna
				12	Althen-Kleinpösna	12	Leutzsch
						13	Knautkleeberg-Knauthain
						14	Böhlitz-Ehrenberg
						15	Gohlis-Mitte
						16	Lindenau
						17	Thekla
						18	Altlingenau
						19	Eutritzsch

> 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 100 Betroffenen  
 > 67 dB(A) tags/> 57 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 100 Betroffenen

## 1.4 Gesamtlärm

Tab. 35: Betroffenheiten in den Ortsteilen durch den Gesamtlärm > 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts und > 67 dB(A) tags/57 dB(A)

Nr.	OT > 70 dB(A)	Nr.	OT > 67 dB(A)	Nr.	OT > 60 dB(A)	Nr.	OT > 57 dB(A)
1	Schleußig	1	Südvorstadt	1	Wahren	1	Südvorstadt
2	Südvorstadt	2	Reudnitz-Thonberg	2	Mockau-Nord	2	Reudnitz-Thonberg
3	Gohlis-Süd	3	Schleußig	3	Altlindenau	3	Wahren
4	Reudnitz-Thonberg	4	Gohlis-Süd	4	Schleußig	4	Wiederitzsch
5	Connewitz	5	Connewitz	5	Wiederitzsch	5	Mockau-Nord
6	Möckern	6	Wahren	6	Südvorstadt	6	Sellerhausen-Stünz
7	Altlindenau	7	Gohlis-Mitte	7	Connewitz	7	Schleußig
8	Zentrum-Nord	8	Altlindenau	8	Gohlis-Süd	8	Gohlis-Süd
9	Mockau-Nord	9	Plagwitz	9	Sellerhausen-Stünz	9	Connewitz
10	Zentrum-West	10	Zentrum-Nord	10	Mockau-Süd	10	Altlindenau
11	Plagwitz	11	Möckern	11	Reudnitz-Thonberg	11	Möckern
12	Wahren	12	Mockau-Nord	12	Möckern	12	Zentrum-Nord
				13	Zentrum-Nord	13	Plagwitz
				14	Volkmarsdorf	14	Gohlis-Mitte
				15	Kleinzschocher		
				16	Zentrum-West		
				17	Plagwitz		

> 70 dB(A) tags/> 60 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 500 Betroffenen

> 67 dB(A) tags/> 57 dB(A) nachts alle OT mit mehr als 1.000 Betroffenen

## 2. Kartierte Straßenabschnitte

### 2.1 Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen über 3 Millionen Fahrzeuge/Jahr

Tab. 36: Kartierte Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen über 3 Millionen Fahrzeuge/Jahr

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
<b>Hauptverkehrsstraße – über 13 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</b>		
Am Gothischen Bad	Rackwitzer Straße	Brandenburger Straße
BAB 14	Anschlussstelle Nord	Autobahndreieck Parthenaue
Brandenburger Straße	Lagerhofstraße	Am Gothischen Bad
Goedelerring	Dittrichring	Troendlinring
Maximilianallee	Essener Straße	BAB 14
Maximilianallee	Berliner Straße	Theresienstraße
Schleußiger Weg	Rödelstraße	Kurt-Eisner-Straße
Tröndlinring	Goedelerring	Willy-Brandt-Platz
Willy-Brandt-Platz	Gerberstraße	Wintergartenstraße
Wundtstraße	Kurt-Eisner-Straße	Stadtgrenze
<b>Hauptverkehrsstraße – über 11 bis 13 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</b>		
Antonienstraße	Erich-Zeigner-Allee	Könneritzstraße
Gerberstraße	Tröndlinring	Eutritzscher Straße
Grimmaischer Steinweg	Johannisplatz	Augustusplatz
Käthe-Kollwitz-Straße	Klingerweg	Ferdinand-Lassalle-Straße
Martin-Luther-Ring	Wilhelm-Leuschner-Platz	Karl-Tauchnitz-Straße
Maximilianallee	Theresienstraße	Essener-Straße
Torgauer Straße	Wodanstraße	BAB 14
Wundtstraße	Karl-Tauchnitz-Straße	Kurt-Eisner-Straße
<b>Hauptverkehrsstraße – über 10 bis 11 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</b>		
Am Sportforum	Leutzscher Allee	Hans-Driesch-Straße
Berliner Straße	Roscherstraße	Rackwitzer Straße
Brandenburger Straße	Willy-Brandt-Platz	Mecklenburger Straße
Dittrichring	Gottschedstraße	Otto-Schill-Straße
Essener Straße	Delitzscher Straße	Maximilianallee
Hans-Driesch-Straße	Cottaweg	Am Sportforum
Lagerhofstraße	Mecklenburger Straße	Brandenburger Straße
Martin-Luther-Ring	Karl-Tauchnitz-Straße	Lotterstraße
Martin-Luther-Ring	Markgrafenstraße	Otto-Schill-Straße
Prager Straße	Gerichtsweg	Ostplatz
Prager Straße	Riebeckstraße	Naunhofer Straße
Prager Straße	Kommandant-Prendel-Allee	Bockstraße
Roßplatz	Wilhelm-Leuschner-Platz	Goldschmidtstraße
Torgauer Straße	Rostocker Straße	Teslastraße
Wilhelm-Leuschner-Platz	Martin-Luther-Ring	Roßplatz

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
<b>Hauptverkehrsstraße – über 9 bis 10 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</b>		
Adenauerallee	Brandenburger Straße	Rohrteichstraße
An der Tabaksmühle	Prager Straße	Friedhofsweg
Augustusplatz	Roßplatz	Grimmaischer Steinweg
BAB 38	Anschlussstelle Südost	Anschlussstelle Südwest
Dittrichring	Goerdelerring	Gottschedstraße
Eutritzscher Straße	Roscherstraße	Delitzscher Straße
Floßplatz	Dufourstraße	Riemannstraße
Friedrich-List-Platz	Rosa-Luxemburg-Straße	Mecklenburger Straße
Georgiring	Schützenstraße	Willy-Brandt-Platz
Hans-Driesch-Straße	Friesenstraße	Cottaweg
Käthe-Kollwitz-Straße	Karl-Heine-Straße	Klingerweg
Martin-Luther-Ring	Lotterstraße	Alter Amtshof
Max-Liebermann-Straße	Olbrichtstraße	Landsberger Straße
Max-Liebermann-Straße	Virchowstraße	Delitzscher Straße
Prager Straße	Kommandant-Prendel-Allee	An der Tabaksmühle
Prager Straße	Gutenbergplatz	Stephanstraße
Rackwitzer Straße	Berliner Straße	Am Gothischen Bad
Rödelstraße	Antonienstraße	Schnorrstraße
Roßplatz	Goldschmidtstraße	Augustusplatz
Torgauer Straße	Wodanstraße	Teslastraße
Torgauer Straße	Hohentichelnstraße	Rostocker Straße
<b>Hauptverkehrsstraße – über 8 bis 9 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</b>		
Adenauerallee	Volksgartenstraße	Torgauer Straße
Antonienstraße	Dieskaustraße	Erich-Zeigner-Allee
BAB 38	Autobahndreieck Parthenaue	Anschlussstelle Südost
Dufourstraße	Wundtstraße	Floßplatz
Edvard-Grieg-Allee	Karl-Tauchnitz-Straße	Ferdinand-Lassalle-Straße
Eutritzscher Straße	Berliner Straße	Roscherstraße
Georgiring	Grimmaischer Steinweg	Schützenstraße
Georg-Schwarz-Straße	Ludwig-Hupfeld-Straße	Am Ritterschlösschen
Gerichtsweg	Täubchenweg	Dresdner Straße
Harkortstraße	Riemannstraße	Karl-Tauchnitz-Straße
Jahnallee	Lützner Straße	Am Sportforum
Leutzscher Allee	Am Sportforum	Waldstraße
Ludwig-Erhard-Straße	Ranftsche Gasse	Rosa-Luxemburg-Straße
Lützner Straße	Brünner Straße	Saarländer Straße
Lützner Straße	Endersstraße	Odermannstraße
Maximilianallee	BAB 14	Dübener Landstraße
Max-Liebermann-Straße	Slevogtstraße	Olbrichtstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Merseburger Straße	Schönauer Landstraße	Rückmarsdorfer Straße
Permoserstraße	Paunsdorfer Allee	BAB 14
Permoserstraße	Hohentichelnstraße	An den Theklafeldern
Prager Straße	Riebeckstraße	Ostplatz
Prager Straße	An der Tabaksmühle	Naunhofer Straße
Schomburgkstraße	Ernst-Keil-Straße	Merseburger Straße
Wurzner Straße	Lilienstraße	Wiebelstraße
<b><i>Hauptverkehrsstraße – über 7 bis 8 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</i></b>		
Antonienstraße	Brünner Straße	Dieskaustraße
Berliner Straße	Eutritzscher Straße	Roscherstraße
Brandenburger Straße	Am Gothischen Bad	Adenauerallee
Dieskaustraße	Bismarckstraße	Windorfer Straße
Georg-Schumann-Straße	Erika-von-Brockdorff-Straße	Am Viadukt
Hans-Driesch-Straße	Otto-Schmiedt-Straße	Friesenstraße
Käthe-Kollwitz-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Marschnerstraße
Käthe-Kollwitz-Straße	Ferdinand-Lassalle-Straße	Davidstraße
Karl-Heine-Straße	Erich-Zeigner-Allee	Nonnenstraße
Ludwig-Erhard-Straße	Dresdner Straße	Ranftsche Gasse
Lützner Straße	Merseburger Straße	Endersstraße
Lützner Straße	Zschochersche Straße	Odermannstraße
Lützner Straße	Saarländer Straße	Plautstraße
Max-Liebermann-Straße	Landsberger Straße	Virchowstraße
Merseburger Straße	Grüner Bogen	Schönauer Landstraße
Permoserstraße	Paunsdorfer Allee	An den Theklafeldern
Permoserstraße	Torgauer Straße	Leonhard-Frank-Straße
Platnerstraße	Waldstraße	Poetenweg
Rackwitzer Straße	Am Gothischen Bad	Mockauer Straße
Ranstädter Steinweg	Thomasiusstraße	Goedelerring
Sandberg	Zur Rodelbahn	Miltitzer Straße
Schomburgkstraße	Plautstraße	Ernst-Keil-Straße
Torgauer Straße	Bautzner Straße	Hohentichelnstraße
Waldstraße	Goyastraße	Primavesistraße
Wolfgang-Heinze-Straße	Koburger Straße	Meusdorfer Straße
<b><i>Hauptverkehrsstraße – über 6 bis 7 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</i></b>		
Adenauerallee	Rohrteichstraße	Volksgartenstraße
Am Hirtenhaus	Rittergutsstraße	Linkelstraße
Am Ritterschlößchen	Georg-Schwarz-Straße	Gustav-Esche-Straße
Arthur-Hoffmann-Straße	Hohe Straße	Riemannstraße
Breite Straße	Täubchenweg	Wurzner Straße
Brünner Straße	Gärtnerstraße	Antonienstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Dresdner Straße	Johannisplatz	Täubchenweg
Emil-Fuchs-Straße	Lortzingstraße	Pfaffendorfer Straße
Essener Straße	Maximilianallee	Rosenowstraße
Georg-Schumann-Straße	Seelenbinderstraße	Lützowstraße
Georg-Schumann-Straße	Am Viadukt	Paul-Ernst-Straße
Goedelerring	Ranstädter Steinweg	Tröndlinring
Gustav-Esche-Straße	Am Ritterschlößchen	Rittergutsstraße
Hans-Driesch-Straße	Otto-Schmiedt-Straße	Georg-Schwarz-Straße
Holzhäuser Straße	Lange Reihe	Zuckelhäuser Straße
Jahnallee	Am Sportforum	Friedrich-Ebert-Straße
Johannisplatz	Grimmaischer Steinweg	Dresdner Straße
Käthe-Kollwitz-Straße	Elsterstraße	Thomasiusstraße
Käthe-Kollwitz-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Elsterstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Bornaische Straße	Arno-Nitzsche-Straße
Karl-Tauchnitz-Straße	Wilhem-Seyfferth-Straße	Harkortstraße
Koburger Straße	Ahornweg	Prinz-Eugen-Straße
Kurt-Eisner-Straße	Wundtstraße	Bernhard-Göring-Straße
Lützner Straße	Brünner Straße	Schönauer Ring
Lützner Straße	Plovdiver Straße	B 87
Lützner Straße	Zschochersche Straße	Jahnallee
Mecklenburger Straße	Brandenburger Straße	Friedrich-List-Platz
Merseburger Straße	Miltitzer Straße	Grüner Bogen
Nordplatz	Gohliser Straße	Pfaffendorfer Straße
Paunsdorfer Straße	Geithainer Straße	Engelsdorfer Straße
Permoserstraße	Hohentichelnstraße	Leonhard-Frank-Straße
Pfaffendorfer Straße	Uferstraße	Parthenstraße
Prager Straße	Gerichtsweg	Gutenbergplatz
Prager Straße	Franzosenallee	Bockstraße
Richard-Lehmann-Straße	Wundtstraße	Zwickauer Straße
Riebeckstraße	Breite Straße	Oststraße
Rittergutsstraße	Gustav-Esche-Straße	Am Hirtenhaus
Semmelweisstraße	Zwickauer Straße	Philipp-Rosenthal-Straße
Sommerfelder Straße	Engelsdorfer Straße	Kärnerstraße
Theodor-Heuss-Straße	Geithainer Straße	Permoserstraße
Torgauer Straße	Eisenbahnstraße	Bautzner Straße
Wilhelm-Leuschner-Platz	Peterssteinweg	Martin-Luther-Ring
Wolfgang-Heinze-Straße	Meusdorfer Straße	Hermannstraße
Wundtstraße	Karl-Tauchnitz-Straße	Dufourstraße
Wurzner Straße	Dresdner Straße	Lilienstraße
Wurzner Straße	Wiebelstraße	Torgauer Straße
Zeitzer Straße	Räpitzer Straße	Rippachtalstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Zschochersche Straße	Erich-Zeigner-Allee	Lützner Straße
<b>Hauptverkehrsstraße – über 5 bis 6 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</b>		
Am Sportforum	Jahnallee	Leutzscher Allee
B 2	Maximilianallee	Göbschelwitzer Straße
Berliner Straße	Wittenberger Straße	Apelstraße
Bornaische Straße	Prinz-Eugen-Straße	Liechtensteinstraße
Bornaische Straße	Leinestraße	Matzelstraße
Brünner Straße	Lützner Straße	Antonienstraße
Brünner Straße	Gärtnerstraße	Ratzelstraße
Chemnitzer Straße	Höiltystraße	Prager Straße
Delitzscher Straße	Essener Straße	Dübener Landstraße
Delitzscher Straße	Wittenbeger Straße	Schönefelder Straße
Dieskaustraße	Arthur-Nagel-Straße	Bismarckstraße
Dresdner Straße	Gerichtsweg	Klasingstraße
Emil-Fuchs-Straße	Lortzingstraße	Leibnizstraße
Engelsdorfer Straße	Paunsdorfer Straße	Sommerfelder Straße
Georg-Schumann-Straße	Eutritzscher Straße	Lützowstraße
Georg-Schumann-Straße	Paul-Ernst-Straße	Am Zuckmantel
Georg-Schumann-Straße	Seelenbinderstraße	Erika-von-Brockdorff-Straße
Georg-Schwarz-Straße	Philipp-Reis-Straße	Ludwig-Hupfeld-Straße
Gerichtsweg	Prager Straße	Täubchenweg
Gohliser Straße	Nordplatz	Ehrensteinstraße
Hermann-Liebmann-Straße	Stannebeinplatz	Ludwigstraße
Holzhäuser Straße	Ludolf-Colditz-Straße	Lange Reihe
Jahnallee	Friedrich-Ebert-Straße	Funkenburgstraße
Johannisplatz	Grimmaischer Steinweg	Prager Straße
Käthe-Kollwitz-Straße	Dittrichring	Thomasiusstraße
Karl-Heine-Straße	Erich-Zeigner-Allee	Birkenstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Riemannstraße	Emilienstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Richard-Lehmann-Straße	Scheffelstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Scharnhorststraße	Kurt-Eisner-Straße
Karl-Liebknecht-Straße	Steinstraße	Hardenbergstraße
Karl-Tauchnitz-Straße	Wundtstraße	Beethovenstraße
Kiewer Straße	Titaniaweg	Uranusstraße
Kurt-Eisner-Straße	Bernhard-Göring-Straße	Arthur-Hoffmann-Straße
Landsberger Straße	Max-Liebermann-Straße	Viertelsweg
Louise-Otto-Peters-Allee	Zu den drei Kugeln	Wiederitzscher Landstraße
Lützner Straße	Plovdiver Straße	Blankenburger Straße
Lützner Straße	Schönauer Ring	Kiewer Straße
Lützner Straße	Schönauer Straße	Wiprechtstraße
Lützner Straße	Saalfelder Straße	Henriettenstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Marschnerstraße	Käthe-Kollwitz-Straße	Jahnallee
Menckestraße	Schillerweg	Bergartenstraße
Mockauer Straße	Rackwitzer Straße	Volbedingstraße
Nordstraße	Uferstraße	Parthenstraße
Nürnberger Straße	Bayrischer Platz	Brüderstraße
Parthenstraße	Nordstraße	Eutritzscher Straße
Peterssteinweg	Emilienstraße	Wilhem-Leuschner-Platz
Pfaffendorfer Straße	Parthenstraße	Nordplatz
Pfaffendorfer Straße	Tröndlinring	Uferstraße
Plautstraße	Schomburgkstraße	Lyoner Straße
Prager Straße	Johannisplatz	Stephanstraße
Prager Straße	Franzosenallee	Muldentalstraße
Ratzelstraße	Herrmann-Meyer-Straße	Kurt-Kresse-Straße
Richard-Lehmann-Straße	Zwickauer Straße	An der Tabaksmühle
Riebeckstraße	Mühlstraße	Oststraße
Schönauer Straße	Herrmann-Meyer-Straße	Rippachtalstraße
Slevogtstraße	Diderotstraße	Max-Liebermann-Straße
Sommerfelder Straße	Zuckelhäuser Straße	Kärnerweg
Straße des 18. Oktober	Johannisallee	Bayrischer Platz
Tauchaer Straße	Rostocker Straße	Theklaer Straße
Travniker Straße	Louise-Otto-Peters-Allee	Neue Hallesche Straße
Uferstraße	Nordstraße	Pfaffendorfer Straße
Windmühlenstraße	Nürnberger Straße	Emilienstraße
Wurzner Straße	Annenstraße	Cunnersdorfer Straße
Zeitzer Straße	Schkorlopper Straße	BAB 38
Zöllnerweg	Leutzscher Allee	Leibnizstraße
Zuckelhäuser Straße	Holzhäuser Straße	Sommerfelder Straße
Zweinaundorfer Straße	Hans-Sachs-Straße	Engelsdorfer Straße
Zweinaundorfer Straße	Ungerstraße	Martinstraße
Zwickauer Straße	An der Märchenwiese	An der Tabaksmühle
<b><i>Hauptverkehrsstraße – über 4 bis 5 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</i></b>		
An der Tabaksmühle	Richard-Lehmann-Straße	Zwickauer Straße
Arno-Nitzsche-Straße	Meusdorfer Straße	Zwickauer Straße
August-Bebel-Straße	Richard-Lehmann-Straße	Kurt-Eisner-Straße
Berliner Straße	Wittenberger Straße	Apelstraße
BMW-Allee	BAB 14	Dingolfinger Straße
Chemnitzer Straße	Leinestraße	Höltysstraße
Delitzscher Landstraße	Delitzscher Straße	Messe-Allee
Delitzscher Straße	Essener Straße	Schönefelder Straße
Delitzscher Straße	Dübener Landstraße	Delitzscher Landstraße
Dieskaustraße	Arthur-Nagel-Straße	Immenstraße



<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Dieskaustraße	Rolf-Axen-Straße	Windorfer Straße
Dresdner Straße	Täubchenweg	Gerichtsweg
Dresdner Straße	Klasingstraße	Köhlerstraße
Eisenbahnstraße	Mecklenburger Straße	Konstantinstraße
Essener Straße	Rosenowstraße	Friedrichshafner Straße
Friedrich-Ebert-Straße	Käthe-Kollwitz-Straße	Karl-Tauchnitz-Straße
Georg-Schumann-Straße	Am Zuckmantel	Pittlerstraße
Georg-Schwarz-Straße	Philipp-Reis-Straße	Rückmarsdorfer Straße
Gerhard-Ellrodt-Straße	Weidenweg	Bismarckstraße
Gießerstraße	Markranstädter Straße	Naumburger Straße
Goethesteig	Wundtstraße	Helenenstraße
Gohliser Straße	Ehrensteinstraße	Kirchplatz
Gorkistraße	Volksgartenstraße	Ossietzkystraße
Grünewaldstraße	Roßplatz	Brüderstraße
Hans-Weigel-Straße	Hugo-Aurig-Straße	Riesaer Straße
Hermann-Liebmann-Straße	Konradstraße	Ludwigstraße
Karl-Heine-Straße	Gießerstraße	Birkenstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Richard-Lehmann-Straße	Steinstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Arno-Nitzsche-Straße	Scheffelstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Kurt-Eisner-Straße	Riemannstraße
Karl-Liebknecht-Straße	Hardenbergstraße	Scharnhorststraße
Könneritzstraße	Schnorrstraße	Industriestraße
Kohlgartenstraße	Dresdner Straße	Lilienstraße
Kurt-Eisner-Straße	Arthur-Hoffmann-Straße	Altenburger Straße
Landsberger Straße	Coppiplatz	Hoepnerstraße
Leipziger Straße	Gutshofstraße	Georg-Schwarz-Straße
Lindenthaler Straße	Elsbethstraße	Landsberger Straße
Louise-Otto-Peters-Allee	Max-Liebermann-Straße	Zu den drei Kugeln
Louise-Otto-Peters-Allee	Poststraße	Wiederitzscher Landstraße
Ludwig-Hupfeld-Straße	Merseburger Straße	Neue Gutenbergstraße
Lützner Straße	Wiprechtstraße	Saalfelder Straße
Lützner Straße	Henriettenstraße	Merseburger Straße
Lützowstraße	Richterstraße	Eisenacher Straße
Lützowstraße	Gothaer Straße	Wilhelm-Sammet-Straße
Marschnerstraße	Ferdinand-Lassalle-Straße	Käthe-Kollwitz-Straße
Merseburger Straße	Hebelstraße	Lützner Straße
Merseburger Straße	Rückmarsdorfer Straße	Calvisiusstraße
Möckernsche Straße	Menckestraße	Breitenfelder Straße
Muldentalstraße	Bornaer Straße	Zur alten Weintraube
Naunhofer Straße	Schönbachstraße	Breslauer Straße
Ossietzkystraße	Volbedingstraße	Stöckelstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Platnerstraße	Poetenweg	Menckestraße
Ratzelstraße	Schönauer Straße	Mannheimer Straße
Riebeckstraße	Prager Straße	Mühlstraße
Riesaer Straße	Hans-Weigel-Straße	Sabinenstraße
Rippachtalstraße	Weidenweg	Schönauer Straße
Schönauer Straße	Ludwigsburger Straße	Lützner Straße
Slevogtstraße	Yorckstraße	Diderotstraße
Stannebeinplatz	Rohrteichstraße	Hermann-Liebmann-Straße
Täubchenweg	Kippenbergstraße	Zweinaundorfer Straße
Täubchenweg	Gutenbergplatz	Anna-Kuhnnow-Straße
Tauchaer Straße	Rostocker Straße	Krätzbergstraße
Tauchaer Straße	Kieler Straße	Theklaer Straße
Torgauer Straße	Wurzner Straße	Eisenbahnstraße
Volbedingstraße	Mockauer Straße	Ossietzkystraße
Weidenweg	Rippachtalstraße	Schönauer Straße
Windmühlenstraße	Emilienstraße	Grünewaldstraße
Wittenbeger Straße	Berliner Straße	Delitzscher Straße
Zeitzer Straße	Rippachtalstraße	Stadtgrenze
Zschochersche Straße	Lauchstädter Straße	Schmiedestraße
Zschochersche Straße	Dieskaustraße	Limburgerstraße
Zschochersche Straße	Naumburger Straße	Lauchstädter Straße
Zweinaundorfer Straße	Täubchenweg	Ungerstraße
Zwickauer Straße	Richard-Lehmann-Straße	Semmelweisstraße
Zwickauer Straße	Probstheidaer Straße	An der Märchenwiese
<b><i>Hauptverkehrsstraße – über 3 bis 4 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</i></b>		
Altranstädter Straße	Windorfer Straße	Antonienstraße
Arthur-Hoffmann-Straße	Kurt-Eisner-Straße	Hohe Straße
August-Bebel-Straße	Kurt-Eisner-Straße	Körnerstraße
Augustusplatz	Grimmaischer Steinweg	Goethestraße
Bernhard-Göring-Straße	Schenkendorfstraße	Hohe Straße
Bornaische Straße	Matzelstraße	Siegfriedstraße
Bornaische Straße	Prinz-Eugen-Straße	Meusdorfer Straße
Brandenburger Straße	Mecklenburger Straße	Lagerhofstraße
Brandstraße	Mathildenstraße	Selneckerstraße
Brückenstraße	Dieskaustraße	Ziegeleiweg
Coppistraße	Landsberger Straße	Heinrich-Budde-Straße
Coppistraße	Saßstraße	Delitzscher Straße
Delitzscher Landstraße	Messe-Allee	Lindenstraße
Dieskaustraße	Seumestraße	Immenstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Dresdner Straße	Köhlerstraße	Breite Straße
Eisenbahnstraße	Konstantinstraße	Torgauer Straße
Engelsdorfer Straße	Zweinaundorfer Straße	Paunsdorfer Straße
Erich-Zeigner-Allee	Industriestraße	Zschochersche Straße
Essener Straße	Friedrichshafner Straße	Mockauer Straße
Ferdinand-Lassalle-Straße	Käthe-Kollwitz-Straße	Marschnerstraße
Georg-Schumann-Straße	Pittlerstraße	Neue Hallesche Straße
Gerhard-Ellrodt-Straße	Bismarckstraße	Dieskaustraße
Gießerstraße	Antonienstraße	Markranstädter Straße
Gorkistraße	Stannebeinplatz	Stöckelstraße
Gorkistraße	Schmidt-Rühl-Straße	Löbauer Straße
Grünewaldstraße	Windmühlenstraße	Brüderstraße
Gutenbergplatz	Prager Straße	Täubchenweg
Hallesche Straße	Georg-Schumann-Straße	Schrägweg
Hans-Weigel-Straße	Arthur-Winkler-Straße	Hugo-Aurig-Straße
Hermann-Liebmann-Straße	Bergstraße	Konradstraße
Hohentichelnstraße	Torgauer Straße	Permoserstraße
Holzhäuser Straße	Zuckelhäuser Straße	Stötteritzer Landstraße
Industriestraße	Erich-Zeigner-Allee	Könneritzstraße
Johannisallee	Liebigstraße	Ostplatz
Karl-Heine-Straße	Engertstraße	Gießerstraße
Karl-Tauchnitz-Straße	Beethovenstraße	Wilhelm-Seyfferth-Straße
Kieler Straße	Essener Straße	Beuthstraße
Kiewer Straße	Ratzelstraße	Titaniaweg
Kiewer Straße	Uranusstraße	Lyoner Straße
Kirchplatz	Lützowstraße	Gohliser Straße
Kirschbergstraße	Eisenacher Straße	Faradaystraße
Kirschbergstraße	Kernstraße	Knopstraße
Kohlgartenstraße	Lilienstraße	Bergstraße
Kolmstraße	Kommandant-Prendel-Allee	Schlesierstraße
Kommandant-Prendel-Allee	Prager Straße	Naunhofer Straße
Landsberger Straße	Hoepnerstraße	Viertelsweg
Landsberger Straße	Max-Liebermann-Straße	Norderneyer Weg
Leinestraße	Chemnitzer Straße	Bei der Krähenhütte
Leipziger Straße	Gutshofstraße	Untere Mühlstraße
Linkelstraße	Am Hirtenhaus	Pater-Gordian-Straße
Löbauer Straße	Volksgartenstraße	Bautzner Straße
Ludolf-Colditz-Straße	Naunhofer Straße	Holzhäuser Straße
Ludwig-Hupfeld-Straße	Neue Gutenbergstraße	Georg-Schwarz-Straße
Lützowstraße	Eisenacher Straße	Gothaer Straße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Lützowstraße	Berggartenstraße	Kirchplatz
Lyoner Straße	Kiewer Straße	Schönauer Straße
Maximilianallee	Dübener Landstraße	Podelwitzer Straße
Merseburger Straße	Calvisiusstraße	Hebelstraße
Mockauer Straße	Volbedingstraße	Dortmunder Straße
Muldentalstraße	Bornaer Straße	Stadtgrenze
Naunhofer Straße	Breslauer Straße	Ludolf-Colditz-Straße
Nürnberger Straße	Brüderstraße	Goldschmidtstraße
Ossietzkystraße	Stöckelstraße	Gorkistraße
Oststraße	Ostplatz	Holsteinstraße
Papiermühlstraße	Stötteritzer Straße	Untere Eichstädtstraße
Paunsdorfer Allee	Sommerfelder Weg	Heiterblickallee
Plautstraße	Lützner Straße	Schomburgkstraße
Poststraße	Sattlerweg	Louise-Otto-Peters-Allee
Prinz-Eugen-Straße	Wolfgang-Heinze-Straße	Apitzschgasse
Querstraße	Johannisplatz	Dörrienstraße
Ratzelstraße	Schönauer Straße	Herrmann-Meyer-Straße
Ratzelstraße	Krakauer Straße	Mannheimer Straße
Riesaer Straße	Schongauer Straße	Hans-Weigel-Straße
Riesaer Straße	Wurzner Straße	Johannes-Kärner-Straße
Rippachtalstraße	Gerhard-Ellrodt-Straße	Zeitzer Straße
Rohrteichstraße	Adenauerallee	Stannebeinplatz
Roßstraße	Alte Holzhausener Straße	Holzhausener Straße
Rückmarsdorfer Straße	Merseburger Straße	Georg-Schwarz-Straße
S 242	Muldentalstraße	Stadtgrenze
Schnorrstraße	Könneritzstraße	Rödelstraße
Schönauer Straße	Herrmann-Meyer-Straße	Ludwigsburger Straße
Schönfelder Allee	Rohrteichstraße	Zeumerstraße
Semmelweisstraße	Altenburger Straße	Zwickauer Straße
Semmelweisstraße	Philipp-Rosenthal-Straße	Prager Straße
Slevogtstraße	Yorckstraße	Georg-Schumann-Straße
Spinnereistraße	Saarländer	Thüringer Straße
Stötteritzer Landstraße	Holzhäuser Straße	Mölkauer Straße
Stötteritzer Landstraße	Christian-Grunert-Straße	Hauptstraße
Stötteritzer Straße	Kregelstraße	Papiermühlstraße
Straße am See	Ratzelstraße	Lützner Straße
Straße des 18. Oktober	Johannisallee	Semmelweisstraße
Täubchenweg	Anna-Kuhnow-Straße	Kippenbergstraße
Tauchaer Straße	Krätzbergstraße	Stadtgrenze
Theklaer Straße	Braunstraße	Sosaer Straße
Theresienstraße	Dieselstraße	Maximilianallee

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Theresienstraße	Delitzscher Straße	Hartzstraße
Virchowstraße	Lützelowstraße	Max-Liebermann-Straße
Volksgartenstraße	Gorkistraße	Löbauer Straße
Volksgartenstraße	Bästleinstraße	Adenauerallee
Waldstraße	Jahnallee	Gustav-Adolf-Straße
William-Zipperer-Straße	Hebelstraße	Friesenstraße
Windorfer Straße	Dieskaustraße	Altranstädter Straße
Windscheidstraße	Selneckerstraße	Richard-Lehmann-Straße
Wolfgang-Heinze-Straße	Hermannstraße	Selneckerstraße
Wurzner Straße	Torgauer Straße	Annenstraße
Wurzner Straße	Cunnersdorfer Straße	Riesaer Straße
Zeitzer Straße	Werkstraße	Schkorlopper Straße
Zschochersche Straße	Limburger Straße	Naumburger Straße
Zschochersche Straße	Karl-Heine-Straße	Erich-Zeigner-Allee
Zweinaundorfer Straße	Martinstraße	Herrnhuter Straße
Zweinaundorfer Straße	Am Güterring	Hans-Sachs-Straße
Zwickauer Straße	An der Tabaksmühle	Richard-Lehmann-Straße

## 2.2 Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen unter 3 Millionen Fahrzeuge/Jahr

Tab. 37: Zusätzlich kartierte Straßen(abschnitte) mit einem Verkehrsaufkommen unter 3 Millionen Fahrzeuge/Jahr

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
<b>zusätzliche Straßen(abschnitte) – über 2 bis 3 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</b>		
Adenauerallee	Rackwitzter Straße	Brandenburger Straße
Alte Tauchaer Straße	Liebertwolkwitzter Markt	Roßmarkt
Am Güterring	Oststraße	Zweinaundorfer Straße
Arno-Nitzsche-Straße	Bernhard-Göring-Straße	Meusdorfer Straße
Arthur-Hoffmann-Straße	Arno-Nitzsche-Straße	Kurt-Eisner-Straße
Arthur-Winkler-Straße	Hans-Weigel-Straße	Engelsdorfer Straße
Baalsdorfer Straße	Hauptstraße	Althener Straße
Bernhard-Göring-Straße	Kurt-Eisner-Straße	Schenkendorfstraße
Bismarckstraße	Gerhard-Ellrodt-Straße	Arthur-Nagel-Straße
BMW-Allee	Alte Seehausener Straße	Dingolfinger Straße
Bornaer Straße	S 38	Muldentalstraße
Bornaische Straße	Siegfriedstraße	Liechtensteinstraße
Bornaische Straße	Meusdorfer Straße	Wiedebachstraße
Bornaische Straße	Lindenstraße	Leinestraße
Brandstraße	Wolfgang-Heinze-Straße	Mathildenstraße
Breitenfelder Straße	Möckernsche Straße	Landsberger Straße
Brüderstraße	Nürnberger Straße	Talstraße
Connewitzer Straße	Probstheidaer Straße	Prager Straße
Coppistraße	Heinrich-Budde-Straße	Sasstraße
Delitzscher Landstraße	Lindenstraße	Stentzlerstraße
Delitzscher Straße	Blochmannstraße	Wittenberger Straße
Demmeringstraße	William-Zipperer-Straße	Odermannstraße
Dieskaustraße	Rolf-Axen-Straße	Antonienstraße
Dieskaustraße	Fortunabadstraße	Seumestraße
Dingolfinger Straße	BMW-Allee	Am Schenkberg
Dufourstraße	Körnerstraße	Wundtstraße
Eisenbahnstraße	Torgauer Straße	Bautzmannstraße
Engelsdorfer Straße	Sommerfelder Straße	Mühlweg
Engelsdorfer Straße	Baumeister-Günther-Straße	Arthur-Winkler-Straße
Engertstraße	Naumburger Straße	Karl-Heine-Straße
Erich-Zeigner-Allee	Antonienstraße	Industriestraße
Ernst-Guhr-Straße	Mühlweg	Knorrstraße
Friedrich-Bosse-Straße	Linkelstraße	Am Zuckmantel
Friedrich-Ebert-Straße	Käthe-Kollwitz-Straße	Jahnallee
Friedrichshafner Straße	Leonhardtstraße	Essener Straße
Friesenstraße	William-Zipperer-Straße	Hans-Driesch-Straße
Geithainer Straße	Julius-Krause-Straße	Watzdorfstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Georg-Schwarz-Straße	Prießnitzstraße	Rückmarsdorfer Straße
Georg-Schwarz-Straße	Umlandstraße	Wielandstraße
Gerhard-Ellrodt-Straße	Rippachtalstraße	Weidenweg
Gießerstraße	Industriestraße	Karl-Heine-Straße
Goldschmidtstraße	Stephanstraße	Nürnberger Straße
Gorkistraße	Stöckelstraße	Schmidt-Rühl-Straße
Gorkistraße	Ossietzkystraße	Theklaer Straße
Händelstraße	Holzhausener Straße	Hauptstraße
Hans-Weigel-Straße	Ernst-Guhr-Straße	Arthur-Winkler-Straße
Hauptstraße	Händelstraße	Baalsdorfer Straße
Heiterblickallee	Permoserstraße	Kreuzdornstraße
Hermann-Liebmann-Straße	Wurzner Straße	Bergstraße
Hirschfelder Straße	Brandiser Straße	Hersvelder Straße
Holzhäuser Straße	Naunhofer Straße	Ludolf-Colditz-Straße
Holzhausener Straße	Alte Tauchaer Straße	Händelstraße
Jahnallee	Zschochersche Straße	Lützner Straße
Johannisallee	Straße des 18. Oktober	Liebigstraße
Kieler Straße	Beuthstraße	Tauchaer Straße
Kirchstraße	Muldentalstraße	Gärtnergasse
Kirschbergstraße	Faradaystraße	Kernstraße
Klingerweg	Nonnenweg	Käthe-Kollwitz-Straße
Könneritzstraße	Holbeinstraße	Klingerweg
Kohlgartenstraße	Bergstraße	Ranftsche Gasse
Kolmstraße	Schlesierstraße	Holzhäuser Straße
Kommandant-Prendel-Allee	Naunhofer Straße	Kolmstraße
Kuhturmstraße	Angerstraße	Jahnallee
Landsberger Straße	Norderneyer Weg	Möckernscher Weg
Lausener Straße	Albersdorfer Straße	Ratzelstraße
Leinestraße	Bornaische Straße	Bei der Krähenhütte
Leipziger Straße	Untere Mühlstraße	Lützschenaer Straße
Lilienstraße	Wurzner Straße	Kohlgartenstraße
Löbauer Straße	Gorkistraße	Volksgartenstraße
Ludolf-Colditz-Straße	Prager Straße	Naunhofer Straße
Martinstraße	Zweinaundorfer Straße	Nerchauer Straße
Matzelstraße	Helenenstraße	Bornaische Straße
Messe-Allee	Maximilianallee	BMW-Allee
Meusdorfer Straße	Thierbacher Straße	Arno-Nitzsche-Straße
Miltitzer Straße	Saturnstraße	Merseburger Straße
Mockauer Straße	Dortmunder Straße	Tauchaer Straße
Möckernsche Straße	Breitenfelder Straße	Eisenacher Straße
Mölkauer Straße	Zuckelhausener Ring	Arthur-Polenz-Straße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Mölkauer Straße	Weißdornweg	Kärnerstraße
Mühlweg	Werkstättenstraße	Ernst-Guhr-Straße
Muldentalstraße	Zur Alten Weintraube	Prager Straße
Naunhofer Straße	Prager Straße	Holzhäuser Straße
Neue Hallesche Straße	Pittlerstraße	Stadtgrenze
Nordplatz	Gohliser Straße	Balzacstraße
Nürnberger Straße	Goldschmidtstraße	Johannisplatz
Oststraße	Holsteinstraße	Papiermühlstraße
Papiermühlstraße	Untere Eichstädtstraße	Arnoldstraße
Pater-Gordian-Straße	Linkelstraße	Damaschkestraße
Pittlerstraße	Georg-Schumann-Straße	Am Börnchen
Portitzer Allee	Torgauer Straße	Debyestraße
Poststraße	Porschestraße	Sattlerweg
Prinz-Eugen-Straße	Apitzschstraße	Bornaische Straße
Probstheidaer Straße	Zwickauer Straße	Connewitzer Straße
Querstraße	Dörrienstraße	Schützenstraße
Radefelder Allee	Poststraße	Neue Hallesche Straße
Ranftsche Gasse	Ludwig-Erhard-Straße	Kohlgartenstraße
Ratzelstraße	Straße am See	Krakauer Straße
Riemannstraße	Harkortstraße	Karl-Liebknecht-Straße
Riesaer Straße	Johannes-Kärner-Straße	Schongauerstraße
Riesaer Straße	Sabinnenstraße	Dresdner Straße
Rippachtalstraße	Gerhard-Ellrodt-Straße	Weidenweg
Rosa-Luxemburg-Straße	Wintergartenstraße	Hans-Poeche-Straße
Roscherstraße	Balzacstraße	Berliner Straße
Saarländer Straße	Spinnereistraße	Lützner Straße
Saturnstraße	Uranusstraße	Taurusweg
Schongauerstraße	Permoserstraße	Kreisverkehr Schongauerstraße
Stannebeinplatz	Gorkistraße	Rohrteichstraße
Stephanstraße	Goldschmidtstraße	Prager Straße
Stötteritzer Landstraße	Mölkauer Straße	Christian-Grunert-Straße
Stötteritzer Landstraße	Hauptstraße	Seifertshainer Straße
Stötteritzer Straße	Riebeckstraße	Kregelstraße
Strümpellstraße	Nieritzstraße	Russenstraße
Tannenwaldstraße	Pater-Gordian-Straße	Lindenthaler Hauptstraße
Täubchenweg	Dresdner Straße	Gutenbergplatz
Tauchaer Straße	Mockauer Straße	Kieler Straße
Theklaer Straße	Gorkistraße	Braunstraße
Theklaer Straße	Sosaer Straße	Tauchaer Straße
Theresienstraße	Hartzstraße	Dieselstraße
Volksgartenstraße	Löbauer Straße	Bästleinstraße



<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Waldstraße	Gustav-Adolf-Straße	Goyastraße
Weidenweg	Gerhard-Ellrodt-Straße	Rippachtalstraße
Wiederitzscher Landstraße	An der Hufschmiede	Louise-Otto-Peters-Allee
William-Zipperer-Straße	Friesenstraße	Calvisiusstraße
William-Zipperer-Straße	Demmeringstraße	Hebelstraße
Windmühlenstraße	Härtelstraße	Wilhelm-Leuschner-Platz
Wodanstraße	Torgauer Straße	Tauchaer Straße
Zeitzer Straße	Zur Weißen Mark	Werkstraße
Zeumerstraße	Ossietzkystraße	Schönefelder Allee
Zweinaundorfer Straße	Sommerfelder Straße	Gottschalkstraße
Zwickauer Straße	Johannes-R.-Becher-Straße	Probstheidaer Straße
<b><i>zusätzliche Straßen(abschnitte) – über 1 bis 2 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</i></b>		
Altenburger Straße	Richard-Lehmann-Straße	Kurt-Eisner-Straße
Althener Anger	Althener Straße	Zum Althener Sportplatz
Althener Straße	Baalsdorfer Straße	Althener Anger
Am Pflingstanger	Lützschenauer Straße	Am Brunnen
Am Wasserschloss	William-Zipperer-Straße	Hans-Driesch-Straße
An der Hufschmiede	Wiederitzscher Landstraße	Lindenthaler Hauptstraße
Angerstraße	Kuhturmstraße	Erich-Köhn-Straße
Annenstraße	Wurzner Straße	Eisenbahnstraße
Arno-Nitzsche-Straße	Karl-Liebknecht-Straße	Bernhard-Göring-Straße
Arthur-Nagel-Straße	Bismarckstraße	Dieskaustraße
Bahnhofstraße	Kleine Gartenstraße	Neuer Weg
Bautzner Straße	Löbauer Straße	Torgauer Straße
Beethovenstraße	Karl-Tauchnitz-Straße	Grassistraße
Berggartenstraße	Kirchplatz	Menckestraße
Bernhard-Göring-Straße	Richard-Lehmann-Straße	Arno-Nitzsche-Straße
Bismarckstraße	Arthur-Nagel-Straße	Dieskaustraße
Blochmannstraße	Lützowstraße	Delitzscher Straße
Bockstraße	Prager Straße	Strümpellstraße
Bornaische Straße	Wiedebachstraße	Karl-Liebknecht-Straße
Brandiser Straße	Zweinaundorfer Straße	Zum Alten Seebad
Braunstraße	Bautzner Straße	Heiterblickstraße
Burghausener Straße	Frankenweg	Lützschenauer Straße
Cranachstraße	Demmeringstraße	Lützner Straße
Cunnersdorfer Straße	Wurzner Straße	Julius-Krause-Straße
Dankwartstraße	Liechtensteinstraße	Zwickauer Straße
Delitzscher Landstraße	Gustav-Adolf-Allee	BAB 14
Dieskaustraße	Knautnaundorfer Straße	Fortunabadstraße
Dingolfinger Straße	BMW-Allee	Göteborger Straße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Dorfstraße	Kiesgrubenstraße	Mittelstraße
Dortmunder Straße	Mockauer Straße	Essener Straße
Dürrstraße	Siegfriedstraße	Dankwartstraße
Eisenacher Straße	Stockstraße	Lindenthaler Straße
Eisenbahnstraße	Bautzmannstraße	Annenstraße
Endersstraße	Gutsmuthsstraße	Lützner Straße
Engelsdorfer Straße	Mühlweg	Baalsdorfer Straße
Engelsdorfer Straße	Kirchweg	Hugo-Aurig-Straße
Erich-Köhn-Straße	William-Zipperer-Straße	Angerstraße
Friedrich-Bosse-Straße	Am Zuckmantel	Lucknerstraße
Friedrichshafner Straße	Essener Straße	Schildberger Weg
Friedrichshafner Straße	Volbedingstraße	Leonhardtstraße
Garskestraße	Lützner Straße	Schönauer Straße
Gärtnerstraße	Straße am Park	Brünner Straße
Geithainer Straße	Gutberletstraße	Watzdorfstraße
Georg-Schwarz-Straße	Wielandstraße	Prießnitzstraße
Georg-Schwarz-Straße	Erich-Köhn-Straße	Uhlandstraße
Gerhard-Ellrodt-Straße	Thomas-Müntzer-Straße	Rippachtalstraße
Geschwister-Scholl-Straße	Auenweg	Am Bahnhof
Geschwister-Scholl-Straße	An der Alten Post	Miltitzer Straße
Gießerstraße	Naumburger Straße	Industriestraße
Gießerstraße	Rolf-Axen-Straße	Antonienstraße
Goldschmidtstraße	Roßplatz	Nürnberger Straße
Göteborger Straße	Tauchaer Straße	Stralsunder Straße
Gottschalkstraße	Karl-Friedrich-Straße	Albrechtshainer Straße
Großmiltitzer Straße	Lützner Straße	Auenweg
Gundorfer Straße	Miltitzer Straße	Frankenweg
Gustav-Adolf-Straße	Funkenburgstraße	Leibnizstraße
Gypsbergstraße	Essener Straße	Mockauer Ring
Heinrich-Heine-Straße	Leipziger Straße	Schönauer Landstraße
Heiterblickallee	Kreuzdornstraße	Paunsdorfer Allee
Hersvelder Straße	Hirschfelder Straße	Dorfstraße
Herzberger Straße	Arnoldplatz	Sommerfelder Straße
Hirschfelder Flur	Hersvelder Straße	Stadtgrenze
Hirschfelder Straße	Hersvelder Straße	Stadtgrenze
Holsteinstraße	Stötteritzer Straße	Nerchauer Straße
Hugo-Aurig-Straße	Hans-Weigel-Straße	Engelsdorfer Straße
Huygensstraße	Blücherstraße	Georg-Schumann-Straße
Ihmelstraße	Krönerstraße	Wurzner Straße
Industriestraße	Zschochersche Straße	Erich-Zeigner-Allee
Karl-Friedrich-Straße	Mölkauer Straße	Gottschalkstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Karl-Jungbluth-Straße	Liechtensteinstraße	Probstheidaer Straße
Knautnaundorfer Straße	Zeitzer Straße	Dieskaustraße
Könneritzstraße	Industriestraße	Holbeinstraße
Könneritzstraße	Antonienstraße	Schnorrstraße
Kohlenstraße	Arthur-Hoffmann-Straße	Shakespearestraße
Kregelstraße	Prager Straße	Stötteritzer Straße
Krönerstraße	Bernhardtstraße	Ihmelsstraße
Landsberger Straße	Bahnhofstraße	Louise-Otto-Peters-Allee
Leonhard-Frank-Straße	Rosmarinweg	Permoserstraße
Leupoldstraße	Torgauer Straße	Braunstraße
Liechtensteinstraße	Bornaische Straße	Karl-Jungbluth-Straße
Lindenthaler Hauptstraße	Tannenwaldstraße	An der Hufschmiede
Lucknerstraße	Friedrich-Bosse-Straße	Georg-Schumann-Straße
Lützwowstraße	Wilhelm-Sammet-Straße	Lenastraße
Lützschenauer Straße	Burghausener Straße	Am Pfingstanger
Meusdorfer Straße	Wolfgang-Heinze-Straße	Thierbacher Straße
Miltitzer Straße	Merseburger Straße	Bienitzstraße
Mölkauer Straße	Kärnerstraße	Karl-Friedrich-Straße
Mölkauer Straße	Arthur-Polenz-Straße	Weißdornweg
Mühlweg	Engelsdorfer Straße	Werkstättenstraße
Naumburger Straße	Engertstraße	Gießlerstraße
Naunhofer Landstraße	Teichmannstraße	Im Tannengrund
Naunhofer Straße	Ludolf-Colditz-Straße	Kommandant-Prendel-Allee
Nieritzstraße	Prager Straße	Bockstraße
Nikolai-Rumjanzew-Straße	Schönauer Straße	Straße am Park
Nonnenstraße	Karl-Heine-Straße	Industriestraße
Oberdorfstraße	Papiermühlstraße	Sommerfelder Straße
Odermannstraße	Lützner Straße	Demmeringstraße
Papiermühlstraße	Arnoldstraße	Oberdorfstraße
Paunsdorfer Allee	Rieser Straße	Sommerfelder Weg
Philipp-Rosenthal-Straße	Prager Straße	Linnéstraße
Plodiver Straße	Lützner Straße	Saturnstraße
Portitzer Allee	Debyestraße	Heiterblickallee
Probstheidaer Straße	Karl-Jungbluth-Straße	Zwickauer Straße
Püchauer Straße	Wurzner Straße	Rosmarinweg
Riemannstraße	Karl-Liebnecht-Straße	Bayrischer Platz
Riemannstraße	Simsonstraße	Harkortstraße
Rosa-Luxemburg-Straße	Hans-Poeche-Straße	Ludwig-Erhard-Straße
Rosa-Luxemburg-Straße	Eisenbahnstraße	Ludwigstraße
Rosenowstraße	Essener Straße	Katzmannstraße
Rostocker Straße	Tauchaer Straße	Seiffener Straße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Rostocker Straße	Torgauer Straße	Stöhrerstraße
Russenstraße	Strümpellstraße	Liebertwolkwitzer Straße
Saalfelder Straße	Spinnereistraße	Demmeringstraße
Saturnstraße	Taurusweg	Plovdiver Straße
Schönauer Straße	Lützner Straße	Lyoner Straße
Schönbachstraße	Naunhofer Straße	Papiermühlstraße
Schönauer Landstraße	Heinrich-Heine-Straße	Merseburger Straße
Schönauer Ring	Lützner Straße	Am Schwalbennest
Schongauerstraße	Riesaer Straße	Kreisverkehr Schongauerstraße
Schützenstraße	Querstraße	Wintergartenstraße
Seehausener Allee	Maximilianallee	Handelsring
Siegfriedstraße	Bornaische Straße	Teichgräberstraße
Stannebeinplatz	Hermann-Liebmann-Straße	Gorkistraße
Stockstraße	Möckernsche Straße	Eisenacher Straße
Stöhrerstraße	Theklaer Straße	Brahestraße
Stralsunder Straße	Göteborger Straße	Dingolfinger Straße
Stralsunder Straße	Tauchaer Straße	Gogolstraße
Südtangente	Landsberger Straße	Delitzscher Landstraße
Talstraße	Brüderstraße	Goldschmidtstraße
Teichmannstraße	Naunhofer Landstraße	Liebertwolkwitzer Markt
Thomas-Müntzer-Straße	Gerhard-Ellrodt-Straße	Zur Heide
Werkstättenstraße	Gutberletstraße	Mühlweg
Werkstraße	Schkorlopper Straße	Zeitzer Straße
Wiederitzscher Landstraße	Louise-Otto-Peters-Allee	Delitzscher Landstraße
Wilhelm-Leuschner-Platz	Peterssteinweg	Markthallenstraße
William-Zipperer-Straße	Calvisiusstraße	Ellernweg
Zschochersche Straße	Lützner Straße	Kuhturmstraße
Zschortauer Straße	Nathusiusstraße	Essener Straße
Zu den drei Kugeln	Louise-Otto-Peters-Allee	Landsberger Straße
Zuckelhausener Ring	Liebertwolkwitzer Straße	Mölkauer Straße
Zweinaundorfer Straße	Engelsdorfer Straße	Sommerfelder Straße
Zweinaundorfer Straße	Gottschalkstraße	Brandiser Straße
Zwickauer Straße	Dankwartstraße	Johannes-R.-Becher-Straße
<b><i>zusätzliche Straßen(abschnitte) – über 0,5 bis 1 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</i></b>		
Alte Seehausener Straße	An der Hauptstraße	BMW-Allee
Alte Tauchaer Straße	Klipphausenstraße	Liebertwolkwitzer Straße
Am Ring	Merkwitzer Straße	Stadtgrenze
Am Zuckmantel	Georg-Schumann-Straße	Friedrich-Bosse-Straße
An der Hauptstraße	Am Feld	Alte Seehausener Straße
Annaberger Straße	Georg-Schumann-Straße	Karl-Helbig-Straße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Arthur-Nagel-Straße	Schönauer Straße	Bismarckstraße
Bahnhofstraße	Neuer Weg	Delitzscher Landstraße
Bahnhofstraße	Landsberger Straße	Kleine Gartenstraße
Beethovenstraße	Grassistraße	Harkortstraße
Bernhardstraße	Breite Straße	Krönerstraße
BMW-Allee	Alte Seehausener Straße	Am Schenkberg
Brandiser Straße	Zum Alten Seebad	Hirschfelder Straße
Braunstraße	Heiterblickallee	Theklaer Straße
Cottaweg	Hans-Driesch-Straße	Jahnallee
Delitzscher Landstraße	Stentzlerstraße	Gustav-Adolf-Allee
Demmeringstraße	Cranachstraße	William-Zipperer-Straße
Dingolfinger Straße	Seehausener Allee	BMW-Allee
Elisabeth-Schumacher-Straße	Permoserstraße	Riesaer Straße
Engelsdorfer Straße	Arthur-Winkler-Straße	Kirchweg
Ferdinand-Lassalle-Straße	Hauptmannstraße	Gustav-Mahler-Straße
Georg-Schwarz-Straße	Merseburger Straße	Erich-Köhn-Straße
Gorkistraße	Löbauer Straße	Volksgartenstraße
Grundstraße	Cradefelder Straße	Plaußiger Dorfstraße
Gustav-Adolf-Allee	Louise-Otto-Peters-Allee	Delitzscher Landstraße
Gustav-Adolf-Straße	Waldstraße	Funkenburgstraße
Gustav-Adolf-Straße	Leibnizstraße	Humboldtstraße
Hans-Beimler-Straße	Slevogtstraße	Karl-Helbig-Straße
Henriettenstraße	Lützner Straße	Enderstraße
Hirschfelder Straße	Althener Straße	Brandiser Straße
Höltzstraße	Heinrich-Mann-Straße	Prager Straße
Krätzbergstraße	Cradefelder Straße	Tauchaer Straße
Liebertwolkwitzer Straße	Alte Tauchaer Straße	Zuckelhausener Ring
Lindenthaler Straße	Eisenacher Straße	Georg-Schumann-Straße
Lütowstraße	Lenaustraße	Coppistraße
Menckestraße	Gohliser Straße	Schleißchenweg
Mühlenstraße	Stahmelner Straße	Hallesche Straße
Naunhofer Straße	Holzhäuser Straße	Schönbachstraße
Otto-Schmiedt-Straße	Hans-Driesch-Straße	Rathenaustraße
Parkstraße	Prager Straße	Zuckelhausener Ring
Philipp-Reis-Straße	Georg-Schwarz-Straße	Rathenaustraße
Pittlerstraße	Neue Hallesche Straße	Pater-Gordian-Straße
Poststraße	Radefelder Allee	Porschestraße
Rathenaustraße	Otto-Schmiedt-Straße	Hans-Driesch-Straße
Regensburger Straße	BMW-Allee	Dübener Landstraße
Rehbacher Anger	Albersdorfer Weg	Rehbacher Straße
Rehbacher Straße	Rehbacher Anger	Bösdorfer Straße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Rosa-Luxemburg-Straße	Ludwigstraße	Schuze-Delitzsch-Straße
Rostocker Straße	Stöhrerstraße	Sosaer Straße
Schönauer Straße	Arthur-Nagel-Straße	Rippachtalstraße
Schönauer Landstraße	Leipziger Straße	Zur Ziegelei
Seehausener Allee	Handelsring	Göteborger Straße
Seifertshainer Straße	Stötteritzer Landstraße	Stadtgrenze
Stahmelner Straße	Pittlerstraße	Claußbruchstraße
Stralsunder Straße	Alte Theklaer Straße	Hohenheidaer Straße
Stralsunder Straße	Gogolstraße	Göteborger Straße
Straße am Park	Gärtnerstraße	Nikolai-Rumjanzew-Straße
Talstraße	Goldschmidtstraße	Johannisplatz
Thomas-Müntzer-Straße	Zschochersche Allee	Zur Heide
William-Zipperer-Straße	Ellernweg	Am Wasserschloss
Yorckstraße	Slevogtstraße	Erika-von-Brockdorff-Straße
Zschochersche Allee	Lausener Straße	Thomas-Müntzer-Straße
Zuckelhäuser Straße	Sommerfelder Straße	Oberdorfstraße
<b><i>zusätzliche Straßen(abschnitte) – unter 0,5 Mio. Kraftfahrzeuge/Jahr</i></b>		
Albersdorfer Weg	Rippachtalstraße	Räpitzer Straße
An der Hauptstraße	Alte Seehausener Straße	Am Ring
Azaleenstraße	Knautnaundorfer Straße	Erikenstraße
Ferdinand-Lassalle-Straße	Marschnerstraße	Hauptmannstraße
Franz-Flemming-Straße	Merseburger Straße	Georg-Schwarz-Straße
Friedrich-Ebert-Straße	Jahnallee	Christianstraße
Gustav-Adolf-Straße	Friedrich-Ebert-Straße	Waldstraße
Hans-Driesch-Straße	Franz-Flemming-Straße	Georg-Schwarz-Straße
Landsberger Straße	Möckernscher Weg	Südtangente
Liechtensteinstraße	Karl-Jungbluth-Straße	Dürrstraße
Lindenthaler Straße	Wolfener Straße	Eisenacher Straße
Menckestraße	Schlößchenweg	Schillerweg
Merkwitzer Straße	Am Hasengraben	Gottscheinaer Landstraße
Nonnenstraße	Industriestraße	Erich-Zeigner-Allee
Philipp-Rosenthal-Straße	Paul-List-Straße	Linnéstraße
Pittlerstraße	Am Börnchen	Neue Hallesche Straße
Plaußiger Dorfstraße	Stralsunder Straße	Winzerweg
Podelwitzer Straße	Delitzscher Landstraße	Maximilianallee
Rehbacher Straße	Bösdorfer Straße	Dieskaustraße
Rosa-Luxemburg-Straße	Ludwig-Erhard-Straße	Mecklenburger Straße
Seumestraße	Erikenstraße	Dieskaustraße
Stahmelner Straße	Mühlenstraße	Pittlerstraße
Stahmelner Straße	Claußbruchstraße	Linkelstraße

<b>Straße</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Störmthaler Straße	Teichmannstraße	Muldentalstraße
Stralsunder Straße	Dingolfinger Straße	Alte Theklaer Straße
Töpferweg	Göbschelwitzer Straße	Am Feld
Volksgartenstraße	Adenauerallee	Torgauer Straße
Zschortauer Straße	Brücke	Nathusiusstraße
Zur Heide	Lausener Straße	Thomas-Müntzer-Straße





## **Anhang B – Karten**