



Verkehrsverhältnisse Stadtring Süd

hier: Sperrung der Durchfahrt für Kfz über 3,5 t mit Ausnahme des Lieferverkehrs für Stadt und Landkreis Würzburg

Anlagen: 2 Lagepläne mit Schilderstandorten, Fotos und Fotomontagen zu den einzelnen Schilderstandorten
Untersuchung „Entlastungspotentiale im Schwerverkehr“, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH vom 27. April 2016
Endbericht „Untersuchung der Wirkung eines Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B 19 auf die Luftqualität“, IVU vom 26. Februar 2016
Abschlussbericht Feinstaubuntersuchung, WVI, IVU und Universität Würzburg vom Juli 2014

I. Gem. §§ 44, 45 StVO ergeht folgende Anordnung:

- 1. Der Stadtring Süd wird zwischen der Abfahrt Stettiner Straße und der Auffahrt von der B19/ Greinberg auf den Stadtring Süd zum 1. Februar 2016 mit VZ 253 StVO für Kfz über 3,5t mit ZZ „Lieferverkehr in Stadt und Landkreis Würzburg frei“ gesperrt.**

Lieferverkehr im Sinne dieser Anordnung wird wie folgt definiert:

Lieferverkehr ist der gewerbliche und private Lieferverkehr über 3,5t zul. GG zu oder von in Würzburg oder im Landkreis Würzburg liegenden Betrieben bzw. Lieferanschriften. Unter diesem Begriff fallen neben dem privaten und gewerblichen An- und Abtransport von Waren und Gütern, also dem gewöhnlichen Lieferverkehr, insbes. Lkw-Fahrten zum Zweck der Erstellung oder Inanspruchnahme von Dienst- und Handwerksleistungen, sowie Bau- und Montagefahrzeuge.

Nicht vom Durchfahrtsverbot betroffen sind ferner Fahrzeuge von Gewerbebetrieben, die in Würzburg oder im Landkreis Würzburg ihren Firmensitz haben, Wohnmobile und Pkw mit Anhängern.

- 2. Die Lage der einzelnen Schilderstandorte und Vorhinweise ist dem beiliegenden Plan und den Fotos/ Fotomontagen zu entnehmen.**
- 3. Die bis dato geltende Nachtfahrverbotsregelung für diesen Bereich entfällt ersatzlos.**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 21. Januar 2016 einstimmig beschlossen, den Stadtring Süd zum 1. Februar 2016 für den Kfz-Verkehr ab 3,5t mit Ausnahme des städtischen und des Landkreis-Lieferverkehrs zu sperren.

Nachdem die Maßnahme nicht im Luftreinhalteplan (LRP) bzw. in der 1. Fortschreibung des LRP enthalten ist, scheidet § 40 Abs. 1 BImSchG als Rechtsgrundlage für das Durchfahrtsverbot für den Kfz-Verkehr über 3,5t aus.

Zwar wurde das Verfahren zur 2. Fortschreibung des LRP bereits eingeleitet, nachdem aber mit einem Inkrafttreten nicht vor 2017 zu rechnen ist, wurde in Abstimmung mit der Regierung von Unterfranken festgelegt, aufgrund des notwendigen Handlungsbedarfs (2010-2014 Fristverlängerung zur Einhaltung des Grenzwertes durch die EU, 2015 voraussichtliche Überschreitung des Jahresgrenzwertes für NO₂) die Maßnahme möglichst kurzfristig und damit außerhalb der 2. Fortschreibung des LRP anzuordnen. So kann erreicht werden, dass die positiven Auswirkungen des Verbots auf die Luftschadstoffsituation möglichst frühzeitig greifen.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ist es der Verkehrsbehörde gestattet, Verkehrsbeschränkungen und -verbote auf bestimmten Straßen oder Straßenstrecken zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen anzuordnen.

Die Stadt Würzburg ist nach Art. 2 Nr. 2, Art. 4 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) örtlich und sachlich zuständig.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO i. V. m. § 45 Abs. 9 StVO

a) Tatbestand/ Inhaltliche Vorgaben

Würzburg befindet sich im Schnittpunkt der Bundesautobahnen A7 und A3. Der Stadtring Süd als Ortsdurchfahrt der B 19 durch das Stadtgebiet stellt die Diagonalverbindung zwischen diesen Autobahnen dar, d. h. er ist sowohl streckenmäßig (15 km) als auch zeitlich eine Abkürzung. Auch die teilweise Mautersparnis ist ein Argument für die Wahl des Stadtringes anstelle der Bundesautobahnen.

Dementsprechend hoch ist die Verkehrsdichte mit einem sehr hohen Schwerverkehrsanteil.

An Spitzentagen wurden vor 2006 auf dieser innerörtlichen Achse über 5.000, teilweise fast 6.000 schwere Lkw gezählt. Die B 19 im Bereich Würzburg war damit einer der am stärksten mit Schwerverkehr belasteten innerörtlich verlaufenden Teilabschnitte einer Bundesstraße in Bayern.

Diese Tatsache war auch ausschlaggebend dafür, dass am Stadtring Süd im November 2005 eine LÜB-Messstation als Verkehrsmessstation in Betrieb genommen wurde.

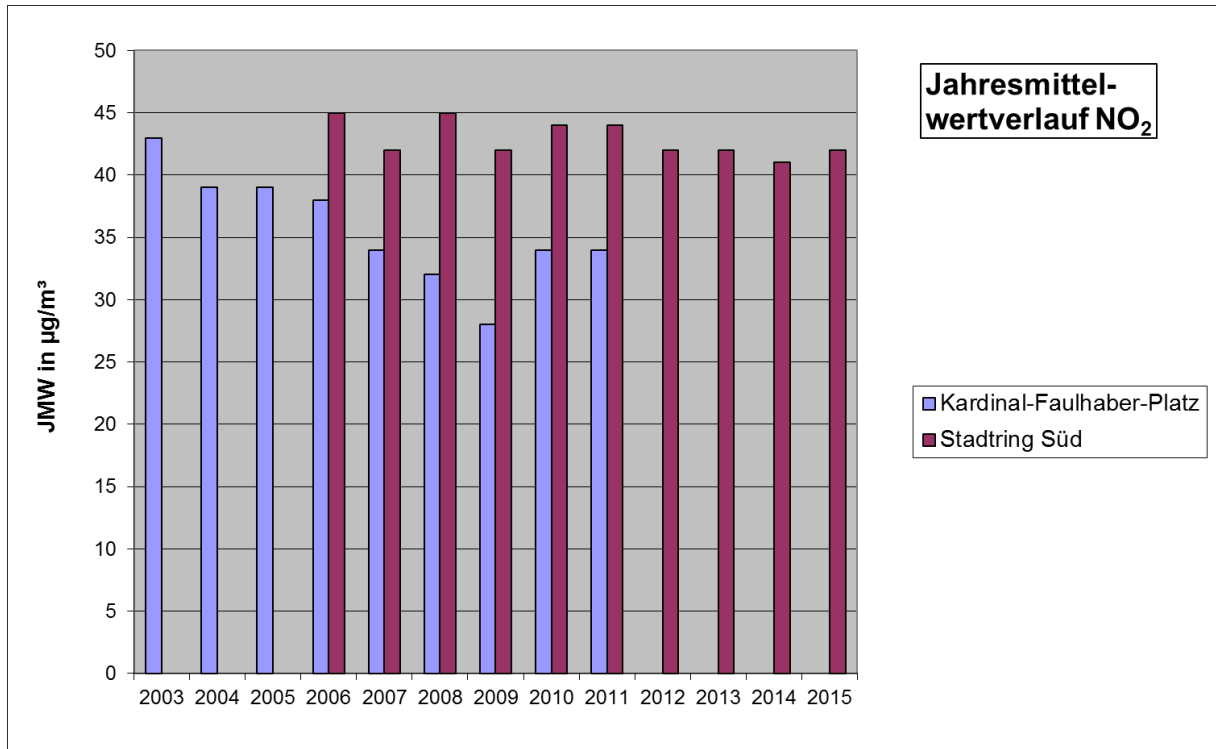
Mit Einführung des Durchfahrtsverbotes für Lkw ab 12t zul. GG auf der B19 im November 2006 haben sich die hohen Lkw-Zahlen deutlich verringert. Eine Verkehrszählung vom 29. Juli 2015 auf Höhe der LÜB-Station hat ergeben, dass die Kfz-Zahlen ab 3,5 t im Zeitraum von 7 -19 Uhr „nur“ noch 2.003 betragen.

Dennoch ergab die Jahresauswertung 2008 mit 45 µg/m³ an der LÜB-Station Stadtring Süd eine Überschreitung des für 2008 zulässigen Jahresmittelwertes (JMW) einschl. Toleranzmarge für NO₂ (44 µg/m³).

Für die Jahre 2010 bis 2014 erhielt die Stadt Würzburg neben 24 anderen Gebieten in Deutschland eine Fristverlängerung zur Einhaltung des Immissionsjahresgrenzwertes von 40 µg/m³. Die gemessenen Jahresmittel betragen in diesem Zeitraum an der Messstelle 44 µg/m³, 44 µg/m³, 42 µg/m³, 42 µg/m³ und 41 µg/m³. Seit dem 1.1.2015 ist der einzuhaltende Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m³ für

Würzburg wieder verbindlich, kann aber mit voraussichtlich $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vorläufige Daten) nicht eingehalten werden.

Der Jahresmittelwertverlauf von NO_2 über die Jahre 2003 bis 2015 ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.



Die Grenz- bzw. Zielwerte für die Jahresmittelwerte (JMW) von PM_{10} bzw. $\text{PM}_{2,5}$ werden sicher eingehalten und auch die Einhaltung des Grenzwertes für den Stundenmittelwert von NO_2 stellt kein Problem dar.

Die Bestimmung des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 StVO setzt für verkehrrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen eine besondere Gefahrensituation, d. h. eine unzumutbare Schadstoffbelastung der Luft voraus, die ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde gebietet.

Nachdem die Grenzwerte (§ 3 Abs. 2 der 39. BImSchV) zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt wurden, wird man ohne weiteres bei den aufgezeigten NO_2 -Immissionskonzentrationen die Sicherstellung dieses Schutzzwecks bejahen können. Die über Jahre anhaltend hohen JMW von über $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der LÜB-Station Stadtring Süd belegen die unzumutbare lufthygienische Situation im Bereich des Stadtringes Süd. Die Gefährdung der Gesundheit der Anwohner durch die permanent hohen NO_2 -Schadstoffkonzentrationen steht außer Frage. Wird einer Gemeinde nach Art. 22 der Richtlinie 2008/50/EG eine Fristverlängerung gewährt, um zu einer Einhaltung der Werte zu gelangen, wie es in Würzburg der Fall war, ändert dies nichts an der generellen gesetzlichen Wertung der Luftschadstoff-Immissionskonzentrationen als gesundheitsgefährdend, sondern unterstreicht nur deren normativen Anspruch.

Die Kausalität zwischen Verkehr und erhöhten Schadstoffkonzentrationen und Gesundheitsschädigungen der Wohnbevölkerung ist wissenschaftlich bewiesen.

Hauptverursacher der lokalen NO₂-Emissionen sind insbesondere Dieselfahrzeuge und dabei überwiegend der Lkw-Verkehr.

Deutschlandweit ist der Verkehr mit über 40% der größte Verursacher von Stickstoffoxid-Emissionen. Im Rahmen der ersten Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden ausführlich die Beiträge der verschiedenen Verursacher der NO₂-Belastung am Stadtring Süd beschrieben: Diese wird zu 36 % vom lokalen Verkehr im Umfeld der Station, zu 22 % vom sonstigen städtischen Verkehr und zu 31 % vom großräumigen Hintergrund (außerhalb des Stadtgebietes) verursacht. Sonstige Quellen wie genehmigungsbedürftige und nicht genehmigungsbedürftige Anlagen tragen die verbleibenden 11% zur Belastung bei.

Zentrale Bedeutung bei der Reduzierung der NO₂-Belastung kommt der Minderung an der Quelle, den Emissionen des Schwerverkehrs ab 3,5t, im direkten Umfeld, auf dem Stadtring Süd, zu. Nachdem ein nicht unerheblicher Teil des Schwerverkehrs das Stadtgebiet Würzburg über den Stadtring Süd lediglich durchquert, ohne ein Ziel in der Stadt Würzburg bzw. im Landkreis Würzburg zu haben, besteht hier der primäre Ansatz.

b) Grundsatz der Verhältnismäßigkeit des Durchfahrtsverbotes

Das Fahrverbot für Kfz über 3,5 t mit Ausnahme des Lieferverkehrs für Stadt und Landkreis Würzburg entspricht den zu beachtenden Erfordernissen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit bzw. dessen 3 Teilgebieten der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Angemessenheit bzw. Verhältnismäßigkeit i. e. S.

aa) Geeignetheit/ Lufthygienische Wirksamkeit des Durchfahrtsverbotes auf der B19/ dem Stadtring Süd

Zur Abschätzung der lufthygienischen Wirksamkeit des angeordneten Verbots wurden im Vorfeld des Verbotes 2 Gutachten in Auftrag gegeben:

1. Das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH hat die Entlastungspotentiale im Schwerverkehr ermittelt und die Auswirkungen eines Fahrverbotes auf ebenfalls belastete innerstädtische Straßenzüge untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung vom 11.3.2016 ist Grundlage dieser verkehrsrechtlichen Anordnung.
2. Das Büro IVU Umwelt GmbH hat auf der Grundlage der Untersuchung Dr. Brenner die Wirkung eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf die Luftqualität auf der B19 und auch auf die innerstädtischen Hotspots untersucht. Das Ergebnis dieser Untersuchung vom 26.02.2016 ist ebenfalls Grundlage dieser verkehrsrechtlichen Anordnung.

Das Büro Dr. Brenner hat für das angeordnete Durchfahrtsverbot ein Verlagerungspotential auf der B19/ Stadtring Süd für den Schwerverkehr eines Werktages von 900 Fahrten für Kfz über 3,5t festgestellt. (Seite 8, Plan 2.1 Untersuchung Dr. Brenner) Diese Verlagerung des Schwerverkehrs bewirkt eine Entlastung auf der B19/ dem Stadtring Süd und verbessert damit die Qualität des Verkehrsablaufes. Das macht diese Strecken attraktiver, was zur Folge hat, dass nicht vom Schwerverkehrs-Verbot betroffene Schwerverkehrsfahrten auf den Stadtring Süd zurückverlagert werden. Zusätzlich werden auch Pkw auf den Stadtring Süd zurückverlagert. Der tatsächliche Schwerverkehrsrückgang auf der B19 ist damit niedriger als das mögliche Potential und beträgt ca. 500 bis 900 Schwerverkehrsfahrten pro Werktag. (Seite 8, Plan 2.3 Untersuchung Dr. Brenner)

Es wird somit ein Rückgang des Schwerverkehrsaufkommens von bis zu 40% auf dem Stadtring erreicht. (Seite 9 Untersuchung Dr. Brenner)

Lt. Untersuchung IVU wird damit auf dem Stadtring Süd eine absolute Minderung des NO₂-JMW je nach Abschnitt zwischen 0,8 und 0,1 µg/m³ erreicht (Seite 12 Endbericht IVU). Die maximale Reduktion von 0,8 µg/m³ ist auf Höhe der Messstation zu verzeichnen.

Damit trägt die Maßnahme zu einer deutlichen Reduktion der NO₂-Schadstoffbelastung und zu einer Verbesserung der Luftqualität bei, stellt aber voraussichtlich nicht die vollständige und dauerhafte Einhaltung des Grenzwertes an der Messstelle sicher.

Das Durchfahrtsverbot für Kfz über 3,5t ist geeignet, da es zur Senkung des NO₂-JMW beiträgt und damit einen Beitrag zur Verbesserung der lufthygienischen Situation leistet. Es ist nicht notwendig, dass die Maßnahme allein die Einhaltung des Grenzwertes für NO₂ gewährleistet oder dass sie das bestmögliche oder effektivste Mittel ist.

Die Maßnahme ist im Hinblick auf den gewählten Anknüpfungspunkt „Pkw mit einem zul. GG über 3,5t“ sachgerecht und ein zur Zweckerreichung taugliches Mittel. Die Anknüpfung erfolgt anhand der gegebenen straßenverkehrsrechtlichen Kriterien. Dass bei den vom betroffenen Verbot Kfz keine weitere Unterscheidung im Hinblick deren Umweltfreundlichkeit (nach der Euro-Norm) vorgenommen wurde, ist unschädlich. Die Regelung erfolgt zulässigerweise anhand typisierender Merkmale und schließt damit gewisse Unschärfen im Detail mit ein. Nicht jeder Einzelfall kann unter dem Blickwinkel des verfolgten Zweckes eine dem Gebot der Sachgerechtigkeit optimale Regelung erfahren.

Der Geeignetheit wird auch insoweit Rechnung getragen, als dass, um den Lokal- und den Regionalverkehr (zur Versorgung der Bevölkerung) sicherzustellen, das Durchfahrtsverbot um das Zusatzzeichen „Lieferverkehr in Stadt und Landkreis Würzburg frei“ ergänzt wurde.

Die Einhaltung des Fahrverbotes wird von der Polizei durch entsprechende Kontrollen sichergestellt.

bb) Erforderlichkeit

Nach dem Gebot der Erforderlichkeit darf keine Maßnahme über das zur Erreichung ihres Zwecks notwendige Maß hinausgehen. Erforderlich ist eine Maßnahme dann, wenn es kein milderes, aber ebenso geeignetes Mittel gibt, das denselben Erfolg mit einer geringeren Belastung für die Betroffenen erreichen kann.

Bereits in der 1. Fortschreibung des LRP, die aufgrund der Überschreitung des für 2008 geltenden JMW (einschl. Toleranzmarge) von NO₂ erstellt wurde, ist dargelegt, dass nur mit einem Bündel von kumulativ zu ergreifenden Maßnahmen die Zielsetzung, die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes erreicht werden kann. Keine der Maßnahmen ist nachweisbar für sich ausreichend, um die NO₂-Belastung auf das zulässige Maß zu reduzieren. Ein Verweis auf andere, ebenfalls noch zu ergreifende Maßnahmen scheidet folglich aus. Bisher haben nachweislich auch die bereits in Angriff genommenen Maßnahmen nicht ausgereicht, um die Einhaltung dieses Grenzwertes sicher zu stellen.

Das Durchfahrtsverbot für Kfz über 3,5t ist ein weiterer wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation über das Maßnahmenbündel in der Fortschrei-

bung des LRP hinaus. In der bereits in die Wege geleiteten 2. Fortschreibung des LRP werden überdies noch zusätzlich zu ergreifende Maßnahmen notwendig werden, um in Würzburg eine dauerhafte Einhaltung des NO₂-JMW sicher zu stellen.

cc) Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit i. e. S verlangt, dass die erzielten Wirkungen des Verbots nicht außer Verhältnis zu den Belastungen stehen, die mit der Maßnahme einhergehen.

Beschränkung des widmungsgemäßen Verkehrs auf der Bundesstraße B19

Mit dem Durchfahrtsverbot schließt die Verkehrsbehörde einen Teil der widmungsgemäßen Verkehrsarten aus, da Bundesstraßen der Aufnahme und Abwicklung des überörtlichen Verkehrs zu dienen bestimmt sind. Hier ist, um die Widmungshoheit der Bundesbehörden nicht außer Acht zu lassen, das Prinzip der sog. Rücksichtnahme zu wahren. Aus diesem Prinzip folgt, dass die Straßenverkehrsbehörden widmungsgemäße Nutzungen nicht in allen Fällen ausschließen können, in denen § 45 StVO nach seinem Wortlaut zu Verkehrsverboten auf öffentlichen Straßen schlechterdings ermächtigt. Die Anordnungsgründe müssen im Fall von Bundesstraßen ein Gewicht haben, das im Rang dem Schutzgut der (verkehrsbezogenen) öffentlichen Sicherheit entspricht. Dies ist hier der Fall: Von den gemessenen NO₂-Werten gehen Gesundheitsgefahren für die Wohnbevölkerung in Teilbereichen des Stadtrings Süd aus. Die Gleichrangigkeit dieses Kriteriums mit dem Begriff der (verkehrsbezogenen) öffentlichen Sicherheit (Schutz von Leib im Sinne von Gesundheit, Leben und Sachgütern) ist gegeben.

Ausnahmetatbestand „Lieferverkehr in Stadt und Landkreis Würzburg frei“

Ein uneingeschränktes Verbot für Kfz ab 3,5t ist weder sinnvoll und zweckmäßig noch im Sinne des Art 14 GG zulässig. Während der überregionale Lieferverkehr in erster Linie durch das Verbot auf die Autobahnen (zurück)verlagert wird, müsste der lokale und regionale Lieferverkehr auf kleiner dimensionierte Straßenzüge im Stadtgebiet ausweichen. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit, des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Umweltbelastungen ist ein solch umfassendes Verbot abzulehnen. Die unentbehrliche Versorgung der umliegenden Bevölkerung mit Waren und Gütern muss auch weiterhin über diese leistungsfähige Verkehrsachse abgewickelt werden können.

Der Regelungsinhalt des Ausnahmetatbestandes wird einvernehmlich mit der Polizei und der Regierung von Unterfranken wie folgt festgelegt:

Lieferverkehr im Sinne dieser Anordnung ist der gewerbliche und private Lieferverkehr über 3,5t zul. GG zu oder von in Würzburg oder im Landkreis Würzburg liegenden Betrieben bzw. Lieferanschriften. Unter diesem Begriff fallen neben dem privaten und gewerblichen An- und Abtransport von Waren und Gütern, also dem gewöhnlichen Lieferverkehr, insbes. Lkw-Fahrten zum Zweck der Erstellung oder Inanspruchnahme von Dienst- und Handwerksleistungen, sowie Bau- und Montagefahrzeuge.

Nicht vom Durchfahrtsverbot betroffen sind ferner Fahrzeuge von Gewerbebetrieben, die in Würzburg oder im Landkreis Würzburg ihren Firmensitz haben, Wohnmobile und Pkw mit Anhängern.

Abwägung

Das Durchfahrtsverbot auf dem Stadtring ist mit deutlich mehr Vorteilen als Nachteilen verbunden bzw. das Interesse der betroffenen Wohnbevölkerung an einer Verbesserung der Gesundheitsgefährdung ist höher zu bewerten als die in erster Linie wirtschaftlichen Interessen der betroffenen Verkehrsteilnehmer als Hauptverursacher der örtlichen NO₂-Belastung.

Die Teilnahme am Straßenverkehr bzw. die Nutzung vorhandener Verkehrswege im Rahmen des Gemeingebrauchs wird durch die allgemeine Handlungsfreiheit des Art. 2 Abs. 1 GG und durch das Recht der Berufsfreiheit des Art. 12 Abs. 1 GG geschützt. So gewährleisten u. a. § 7 Abs. 1 S. 1 FStrG und Art. 14 Abs. 1 BayStrWG den Gemeingebrauch an Straßen, wonach jedermann die Benutzung der Straßen im Rahmen der Widmung und der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet ist. Die Bundesstraße ist kraft ihrer Definition auf eine möglichst ungehinderte, zügige Abwicklung des Fernverkehrs angelegt und sichert damit die Freizügigkeit des Verkehrs.

Die Einschränkung dieser Rechte geschieht hier nicht nur, um die Lebensqualität und die Lebensverhältnisse im Umfeld der Straße zu verbessern, sondern um eine akute Gefahrensituation abzuwehren. Die die Grenzwerte übersteigenden NO₂-Jahresmittelwerte fordern ein unverzügliches Handeln zum Schutze der menschlichen Gesundheit der dort lebenden Bevölkerung. Es ist den vom Verbot betroffenen Kfz-Fahrern zuzumuten, nicht über das Stadtgebiet abzukürzen, sondern auf der Autobahn zu bleiben. In dem Gutachten des Büros Dr. Brenner wurde nachgewiesen, dass vom Verlagerungspotential i. H. v. 900 Fahrten pro Werktag, 700 auf die A3 und die A7 verlagert werden können. (Plan 2.1. der Untersuchung Dr. Brenner)

Die tatsächlich von der B19/ Stadtring Süd verlagerten Schwerverkehrsfahrten belaufen sich auf ca. 500 bis 900 Fahrten pro Werktag. Der Grund für die um bis zu 400 Fahrten geringere Entlastung ist die Rückverlagerung von nicht vom Verbot betroffenen Schwerverkehr aufgrund frei werdender Kapazitäten. Das Pkw-Verkehrsaufkommen steigt vor allem auf der B19 im Bereich zwischen der B8 und der Gneisenaustraße auf Grund von Schwerverkehrsentlastungen um ca. 1.800 Fahrten pro Werktag an.

Auch wenn dadurch die Gesamtverkehrsstärke in Kfz höher als vor Einführung des Fahrverbotes liegt, tritt auf dem Stadtring Süd eine Entlastung von bis zu 40 % im Schwerverkehr auf und eine Verbesserung der NO₂-Situation zwischen 0,8 und 0,1 µg/m³ wird erreicht. Die maximale Reduktion von 0,8 µg/m³ ist auf Höhe der LÜB-Station und damit im kritischen Abschnitt auf dem Stadtring Süd zu verzeichnen.

Die Verbotsregelung im Schwerverkehr wirkt sich nur in geringem Maße auf das übrige Stadtgebiet aus.

Nahezu alle anderen Bundesstraßen erfahren eine leichte Entlastung vom Lkw-Verkehr. (Plan 2.3 der Untersuchung Dr. Brenner)

Die Pkw wählen teilweise andere Routen. Die B8 und das gemeinsame Teilstück der B8 mit der B27 Richtung Marktheidenfeld bzw. Kist erfährt eine Zunahme im Pkw-Verkehr, auf der B13 und der B27 sind Abnahmen zu verzeichnen. (Plan 2.4 der Untersuchung Dr. Brenner)

Was den direkten Innenstadtbereich betrifft, so wurde in der Feinstaubuntersuchung Würzburg vom Juli 2014 anhand eines Verkehrsmodells berechnet, dass es neben

der durch die Messstation bekannten Überschreitung am Stadtring Süd noch einige weitere innerstädtische hochbelastete Straßenzüge sog. Hotspots gibt.

Um die Auswirkungen des Durchfahrtsverbots auf diese Straßenzüge abschätzen zu können, wurden diese gesondert vom Büro Dr. Brenner untersucht (Seite 11, Anlage 4.1 und 4.2 der Untersuchung Dr. Brenner)

Mit der Sperrung des Stadtringes Süd für den Schwerverkehr verlagert sich der innerstädtische Pkw- und Lkw-Verkehr in der Grombühlstraße, in der Schweinfurter Straße, im Röntgenring und in der Veitshöchheimer Straße. Die Grombühlstraße wird mit bis zu 100 Schwerverkehrsfahrten zusätzlich belastet, wohingegen die Schweinfurter Straße und der Röntgenring in dieser Größenordnung entlastet werden. Die Entlastung des Stadtrings Süd von Schwerverkehrsfahrten führt – wie bereits beschrieben – zu mehr Pkw-Fahrten auf dem Stadtring Süd, aber auch zu Pkw-Zunahmen auf den Zulaufstrecken, wie Röntgenring und Schweinfurter Straße.

Dies bewirkt laut IVU (Seite 14, Untersuchung IVU) eine Verschlechterung der Luftschadstoffsituation in der Grombühlstraße im Abschnitt zw. Senefelder und Gabelberger Straße zw. 0,4 und 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Alle anderen Veränderungen positiver (Röntgenring, Bahnhofstraße, Schweinfurter Straße, Veitshöchheimer und Textorstraße) wie negativer Art (Theaterstraße, Rennweg, Sanderglasisstraße und Saalgasse) bewegen sich in einem sehr geringen Rahmen und halten sich in etwa die Waage.

Im Ergebnis ist jedoch festzuhalten: Auch wenn die Grombühlstraße eine Verschlechterung des NO_2 -JMW von bis zu max. 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (+ 100 Lkw/ Werktag) erfährt, so steht dem eine Entlastung des gesamten Stadtgebietes von – 700 Lkw/ Werktag entgegen. 700 Lkw verbleiben täglich auf den Autobahnen und wählen nicht den kürzeren Weg durch das Stadtgebiet. Dies bewirkt eine Entlastung des NO_2 -JMW von bis zu max. 0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Messstelle am Stadtring Süd. Die Vorteile des Verbots überwiegen die Nachteile bei weitem.

c) Schilderstandorte

Die Hauptzufahrten auf den Stadtring Süd werden mit VZ 253 StVO mit ZZ „Lieferverkehr für Stadt und Landkreis Würzburg frei“ auf Trägertafeln beschildert.

Bei den anderen innerstädtischen Auffahrten auf den Stadtring Süd wurde auf die Trägertafeln verzichtet.

Grundsätzlich wurden Vorankündigungen im Knotenzulauf vor der letzten Umfahrungsmöglichkeit mit Entfernungs- bzw. Richtungsangabe gestellt, damit sich der Fahrzeugführer möglichst frühzeitig auf die Sperrsituation einstellen und entsprechend reagieren kann. Die einzelnen Schilderstandorte wurden zusammen mit der Polizeiinspektion Würzburg Stadt festgelegt.

Von der Gneisenaustraße aus wurde lediglich die Zufahrt auf den Stadtring Süd in stadteinwärtige Richtung gesperrt. Die Auffahrt in stadtauswärtige Richtung ist weiterhin ohne Beschränkung möglich. Aufgrund der dort deutlich unter dem Grenzwert liegenden Schadstoffbelastung (ID 469, Abb. 5 Untersuchung Dr. Brenner), der fehlenden Wohnbebauung ist es geradezu geboten, hier den (zahlenmäßig sehr untergeordneten) unberechtigten Schwerverkehr auf möglichst kurzem Weg aus der Stadt herauszuführen. Bei einem Verbot müsste dieser Verkehr deutliche Umwegfahrten durch das Stadtgebiet mit all den damit verbundenen Nachteilen für die Luftschadstoffsituation in Kauf nehmen.

Dasselbe gilt für die Auffahrt von der Ebertsklinge auf den Stadtring Süd in stadtauswärtige Richtung und für die Auffahrt von der B13, Randersackerer Straße auf den

Stadtring Süd in stadtauswärtige Richtung (U28). Diese Zufahrten sind von der Sperrung bewusst ausgenommen.

Folgende Umleitungen sind vom Verbot betroffen und werden per Zusatzzeichen von der Beschilderung ausgenommen: U 99, U26. Im Hinblick auf die bestehenden Bedarfsumleitungen entstehen durch die Sperrung keine Nachteile, die Zustimmung von der Regierung von Unterfranken in Bezug auf den Umleitungsverkehr liegt vor. Die Standorte der Sperrbeschilderung können dem beiliegenden Plan entnommen werden. Außerdem sind für die einzelnen Standorte Fotomontagen bzw. Fotos zu den jeweiligen Schilderkombinationen beigelegt.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat mit Schreiben vom 1. April 2016 zugesagt, die Vorhinweise auf der A3, AS Würzburg-Heidingsfeld (Fahrtrichtung Nürnberg) und der A7, AS Würzburg-Estenfeld (Fahrtrichtung Ulm) zu ändern.

d) Nachtfahrverbotsregelung

Die Nachtfahrverbotsregelung (VZ 253 StVO) mit den ZZ „7,5t“, „22-6 Uhr“, „Lieferverkehr in Stadt und Landkreis Würzburg frei“ geht vollumfänglich in der neuen Sperrbeschilderung auf und kann daher entfallen.

e) Kontrollen durch Polizei

Die Polizeiinspektion Würzburg Stadt war in die Planung intensiv eingebunden. Eine Überwachung der Verbotsbeschilderung im Rahmen ihrer Möglichkeiten wurde von der Polizei zugesagt.

Würzburg, 2016-05-03
Fachabteilung Tiefbau

Jörg Roth