

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr.: 04/6500-4361-1/2022
-------------------------	---



<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Planungs-, Umwelt- und Mobilitätsausschuss (Beschluss)	19.05.2022	Ö

<i>Betreff</i>
Beendigung Probephase Einbahnstraßenregelung Zeller Straße

<i>Sachbearbeitende Dienststelle</i> FB Tiefbau und Verkehrswesen	<i>Datum</i> 05.05.2022
<i>Beteiligte Dienststelle/n und Vorprüfung Rechnungsprüfungsamt</i> Koordinierungsstelle Nachhaltige Mobilität FB Umwelt- und Klimaschutz Umwelt- und Klimareferat (Ref. VI)	
<i>Oberbürgermeister, Referats- bzw. Werkleitung</i> berufsm. Stadtrat und Stadtbaurat Benjamin Schneider	

Beschlussvorschlag:

1. Die Einbahnstraßenregelung für die Zeller Straße zwischen Burkarderstraße und dem Niggelweg in Fahrtrichtung West wird dauerhaft eingerichtet.
2. In der Dreikronenstraße wird aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angeordnet.

Begründung:

Probephase

Mit Beschluss des Stadtrates vom 23.7.2020 wurde zum 1.9.2020 der Probetrieb für eine Einbahnregelung Zeller Straße gestartet.

Rechtlich möglich war der Probetrieb deshalb, weil in der Zeller Straße eine örtliche Gefahrenlage im Hinblick auf die Belastung der Wohnbevölkerung durch Lärm vorlag.

Weitere Voraussetzung für die Durchführung der Proberegulung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Alt. 2 StVO war ein zu erstellendes Monitoringkonzept, das die Frage beantwortet, **ob die Maßnahme dazu geeignet ist, zu einer wirksamen Verkehrsentlastung in der Zeller Straße zu führen ohne an anderer Stelle eine unzumutbare Zunahme der Verkehrslärmbelastung – insbesondere für die Anwohner der Ausweichstrecken – oder andere unzumutbare erhebliche negative Auswirkungen zu bewirken.**

Im begleitenden Monitoringkonzept musste somit eine umfangreiche Datenerhebung und -auswertung erfolgen, u. a. in Bezug auf die Verkehrsstärkeentwicklung, die Entwicklung der Verkehrssituation, Rückstausituationen, Reisezeiten, die Lärmbelastung und die Verkehrssicherheit.

Das Büro VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH wurde im Sept. 2020 mit der Erstellung des Monitoringkonzepts beauftragt. Durch die Schaffung und zeitnahe Besetzung einer Stelle für die Verkehrsredaktion des Umweltorientierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements (UVM) ist seit Frühjahr 2021 der Fachbereich Tiefbau und Verkehrswesen selbst in der Lage, eine umfassende Auswertung des Datenmaterials vorzunehmen, so dass ab diesem Zeitpunkt das Monitoring hausintern weitergeführt wurde.

Ausführlich wurde der Inhalt und die Zielsetzung des Monitoringkonzepts in der Mitteilungsvorlage 00/1000-2153/2020 erläutert. Für nähere Informationen darf daher auf diese Vorlage in der Stadtratssitzung vom 22.10.2020 verwiesen werden.

Die Regierung von Unterfranken und die Stadtratsgremien wurden turnusmäßig über den Verlauf der Probephase und die damit verbundenen Erkenntnisse informiert. (siehe Vorlage Nrn. 04/6500-2512/2021, 04/6500-3170/2021, 04/6500-3170-1/2021)

Der Probetrieb, der ursprünglich für die Dauer von einem Jahr geplant war, wurde in Abstimmung mit der Regierung von Unterfranken um ein halbes Jahr bis Ende Februar 2022 verlängert. Grund war die seit März 2020 andauernde Pandemiesituation mit den unterschiedlichen Einschränkungen des öffentlichen Lebens zur Pandemiebekämpfung, die zwangsläufig auch das Verkehrsaufkommen in der Probephase grundlegend beeinflusst haben. Erst in den letzten Monaten des Jahres 2021 konnte man von einem konstanten Verkehrsaufkommen auf annähernd normalem Niveau sprechen, so dass die zu betrachtenden Verkehrsverlagerungen einschl. der damit verbundenen Auswirkungen auf die Lärmsituation erst seitdem ein belastbares Bild ergeben.

Monitoring:

Das Monitoring basiert auf dem Vergleich der Verkehrsstärken vor dem 1.9.2020 (Nullfall) und nach dem 1.9.2020, konkret dem erhobenen Datenmaterial zwischen 14.9.2021-31.10.2021 (Planfall).

Bereits bei Beschlussfassung zur Probephase war das Problem bekannt, dass nur bedingt Datenmaterial zur Verkehrssituation im Normalzustand auf der Ausweichstrecke vorlag. Eine kurzfristige Erhebung der notwendigen Daten hätte keinen Sinn ergeben, da bereits zu diesem Zeitpunkt die Pandemiesituation bestand. D. h. für die Abbildung des Nullfalls in den einzelnen Straßenzügen wurden Verkehrszählungsdaten vom Ingenieurbüro Brenner GmbH vom 28. März 2019 bzw. die vorhandenen Zahlen aus Aufzeichnungen der TASS-Schleifen zugrunde gelegt.

Die seitdem im Rahmen des Monitoring erhobenen Daten (Planfall) sind dank der zur Verfügung stehenden TEUs (traffic eye universal), die im Rahmen des Umweltorientierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements (UVM) installiert wurden, nun tagesgenau abrufbar und damit hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsflusses sehr aussagekräftig und belastbar.

1. Zeller Straße (siehe Monitoring S. 3-5)

Die vergleichende Betrachtung vom Nullfall mit dem Planfall ergab eine Reduzierung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 9.000 Kfz/ 24h auf 3.000 Kfz/ 24h. In der Zeller Straße wurden nach der nun neu vorliegenden Berechnung des Büros Wölfel vom 16.02.2022 vor Einrichtung der Einbahnregelung die Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV (LRStV) in Höhe von nachts 62 dB(A) überschritten. Von dieser Überschreitung betroffen waren 139 Personen von 197 Anwohnern*innen im Betrachtungsgebiet. Auch tagsüber lagen die Werte mit max. 71,1 dB(A) nur knapp unter dem Richtwert der LRStV von 72dB(A).

Mit der Einführung der Einbahnregelung liegen sowohl die Tag- wie die Nachtwerte mit maximal 65,8 dB(A) tags/ 58,1 dB(A) nachts deutlich unter den Immissionsrichtwerten der LRStV von 72 dB(A) tags/ 62 dB(A) nachts. Die Verbesserung liegt deutlich über 3 dB(A), d. h. die Anforderungen der Ziffer 2.3 der LRStV sind umfassend eingehalten.

Die sehr hohe Lärmbelastung der Wohnbevölkerung mit Werten über der LRStV nachts im Nullfall stellten zweifelsfrei eine konkrete Gefahrenlage dar. Diese war Grundlage für die Erprobung der Einbahnregelung nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 Alt. 2 StVO und für die nunmehr anstehende Anordnung der dauerhaften Einrichtung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO.

2. Wörthstraße (siehe Monitoring S. 6-8)

Die vergleichende Betrachtung vom Nullfall (Grundlage: TASS-Schleifen) mit dem Planfall (Grundlage: TASS-Schleife) ergab eine Verkehrszunahme um 200 Kfz/ 24h auf 21.200 Kfz/ 24h.

Die angesichts des Gesamtverkehrsaufkommens nur marginale Erhöhung des DTV wirkt sich nicht auf die Immissionspegel aus.

3. Luitpoldstraße (siehe Monitoring S. 9-11)

Die vergleichende Betrachtung vom Nullfall mit dem Planfall ergab eine leichte Reduzierung des DTV um 900 Kfz/ 24h.

Eine erhöhte Lärmbelastung der Anwohner*innen durch den Probetrieb konnte nicht festgestellt werden.

4. Dreikronenstraße (siehe Monitoring S. 12-18)

Die vergleichende Betrachtung vom Nullfall mit dem Planfall zeigt die verschiedenen Verkehrsbelastungen mit den entsprechenden Verkehrszunahmen seit Einführung der Einbahnregelung um zwischen 600 und 800 Kfz/ 24h.

Dass die Ausweichfahrten deutlich geringer ausfallen als erwartet, liegt wohl in erster Linie an den großräumigen Umfahrungen, an den positiven Auswirkungen des UVM und der damit verbundenen Verkehrssteuerung und an modalen und zeitlichen Verkehrsverlagerungen.

Betrachtet man die Lärmbelastung im Nullfall Tempo 50 (T50), so muss festgestellt werden, dass bereits vor der Einbahnregelung Zeller Straße 129 von 257 Anwohnern*innen mit Fassadenpegeln von > 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts belastet waren. Für 47 Anwohner*innen lagen die Immissionspegel sogar über 72/62 dB(A). Die damit verbundene Überschreitung der Schwellenwerte der LRStV weist auf eine konkrete Gefahrenlage hin. Verkehrsregelnde Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind daher zu prüfen.

Lärmaktionsplan (LAP)

Ziel des Lärmaktionsplans ist eine intensive Auseinandersetzung mit der stadtweiten Belastung durch Umgebungslärm und die Ableitung von Maßnahmen zu dessen Reduzierung. Nach den gesetzlichen Vorgaben ist hierbei eine Priorisierung von besonders relevanten Lärmsituationen vorzunehmen, die dann zunächst bearbeitet werden. Der Prozess ist dynamisch angelegt: sobald diese Konfliktstellen abgearbeitet sind, erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des LAP eine erneute Festlegung und Abarbeitung weiterer Lärm Brennpunkte. Hintergrund für dieses Vorgehen ist, dass die verkehrsrechtliche Anordnung jeweils eine umfassende Prüfung erforderlich macht (vgl. z.B. Anordnung der Einbahnstraßenregelung in der Zeller Straße) und sichergestellt werden soll, dass die größten Lärmprobleme zuerst gelöst werden.

In Würzburg erfolgte die Festlegung der zunächst zu bearbeiteten Lärmbrennpunkte anhand der Methode der Lärmeinwohnergleichwerte. Damit werden die Bereiche im Stadtgebiet nach einem objektiven Verfahren ermittelt, in denen besonders viele Menschen besonders hohen Belastungen ausgesetzt sind. Die Bearbeitung konzentrierte sich daher im Rahmen der Erstellung und der ersten Fortschreibung des Lärmaktionsplans auf die 12 zunächst identifizierten Lärmbrennpunkte, zu denen u.a. die Zeller Straße gehörte. Da diese Brennpunkte mit der Umsetzung der Zeller Straße und der zeitlichen Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Gerberstraße vollständig abgearbeitet wurden, werden in der nun beginnenden zweiten Fortschreibung weitere Lärmbrennpunkte priorisiert und dann bearbeitet (vgl. hierzu separate Vorlage).

Die nunmehr vorliegenden detaillierten Lärmberechnungen für die Dreikronenstraße erfolgten außerhalb des Lärmaktionsplans aufgrund der probeweisen Einrichtung der Einbahnstraße Zeller Straße bzw. des damit verbundenen Monitorings und zeigen heute auf, dass die Tatbestandsvoraussetzungen (Überschreitung der Richtwerte der LRStV) für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung aktuell vorliegen, aber auch bereits vor dem 1.9.2020 vorgelegen haben.

Tempo 30 Dreikronenstraße

Die durchgeführten Lärmberechnungen durch das Büro Wölfel haben ergeben, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h geeignet ist, eine deutliche Lärmentlastung ($>2,1$ dB(A)) in der Dreikronenstraße herbeizuführen. Aufgrund der kurzen Strecke und aufgrund fehlender Ausweichstrecken verbleibt der Verkehr auf der Dreikronenstraße und führt nicht zu relevanten, negativen Begleiterscheinungen auf anderen Routen.

Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h sinken die nächtlichen Belastungen bei den oben genannten 35 Personen mindestens um die nach Ziffer 2.3 LRStV erforderlichen $2,1$ dB(A), der kritische Schwellenwert von 62 dB(A) nachts kann damit unterschritten werden (Nullfall T30). Bei den 12 betroffenen Anwohnern aus dem Eckhaus Zeller Straße 8 reichen die Verbesserungen auch aus, um künftig tagsüber unter den Richtwert von 72 dB(A) zu kommen, aber mit $63,1$ dB(A) bleibt der nächtliche Richtwert der LRStV weiterhin um $1,1$ dB(A) überschritten. Dies liegt in erster Linie daran, dass das Anwesen lärmmäßig sowohl von der Zeller Straße als auch von der Dreikronenstraße beeinflusst ist.

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h ist daher nach § 45 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 StVO rechtlich zulässig und geboten. Sie ist nicht Folge der Einbahnregelung, sondern eine davon unabhängige Schutzmaßnahme, um die bereits vor dem 1.9.2020 bestandene Lärmbelastung zu reduzieren.

Auf der Grundlage Nullfall T30 erfolgt die Lärmberechnung für den Planfall T30.

Durch die Einbahnstraßenregelung Zeller Straße erfolgt zwar wieder eine Erhöhung der Lärmimmissionen um $0,7/0,8$ dB(A), doch liegt diese zum einen unter der Hörbarkeitsschwelle und zum anderen bleiben weiterhin die (durch T30 unterschrittenen) Richtwerte der LRStV eingehalten.

Für die 12 betroffenen Anwohner*innen im Eckhaus Zeller Straße 8, die nachts über dem kritischen Richtwert nach der LRStV liegen, tritt durch die Einbahnregelung sogar eine zusätzliche Verbesserung um $0,5$ dB(A) ein (Grund: Lärminderung aufgrund der Einbahnregelung Zeller Straße übersteigt die Lärmzunahme auf der Dreikronenstraße), wenngleich diese nicht ausreicht, um den kritischen Schwellenwert zu unterschreiten.

Ergebnis:

Dreikronenstraße:

Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 werden in der Dreikronenstraße zukünftig die Richtwerte der LRStV eingehalten. Das Verbesserungskriterium der Ziffer 2.3 der LRStV (Lärmmentlastung $\geq 2,1$ dB(A)) wird erfüllt.

Ausweichverkehre oder sonstige entscheidungserhebliche Nachteile sind nicht erkennbar. Die Anordnungsgrundlage für Tempo 30 in der Dreikronenstraße bestand bereits vor Beginn der Probephase und ist nicht erst durch den Ausweichverkehr begründet.

Die Temporeduzierung auf 30 km/h ist damit eine geeignete und verhältnismäßige straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahme gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 StVO.

Nachdem die Richtwerte der LRStV für einen erheblichen Teil der Anwohner überschritten sind, ist die Temporeduzierung nicht nur verhältnismäßig, sondern sie ist darüber hinaus sogar geboten. Dadurch eröffnet sich die Möglichkeit, die Einbahnregelung für die Zeller Straße dauerhaft anzuordnen.

D. h. durch die mit der Temporeduzierung verbundene Reduzierung der Lärmbelastung ist es möglich, dass die mit der Einbahnregelung verbundene Lärmerhöhung zumutbar und verhältnismäßig ist.

Es sind Einschränkungen im Verkehrsfluss v. a. zu den Verkehrsspitzen deutlich sichtbar, doch bleibt die Funktion der Verkehrsabwicklung gewährleistet. Eine unzumutbare Gefährdung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ist nicht gegeben.

Zeller Straße

In der Zeller Straße wurde aufgrund der Verringerung der Verkehrsmenge eine wirksame Verkehrsentslastung erreicht. Die Richtwerte der LRStV werden durch die Einbahnregelung eingehalten.

Die aus der Einbahnregelung resultierenden Ausweichverkehre führen für die Anwohner der Wörthstraße, der Luitpoldstraße und der Dreikronenstraße auch nicht zu einer unzumutbaren Zunahme der Verkehrsbelastung. Die Lärmrichtwerte der LRStV werden dort ebenfalls eingehalten, mit Ausnahme des Eckanwesens Zeller Straße 8 zur Nachtzeit, wo sich die Lärmbelastung aber auch nicht verschlechtert, sondern sogar geringfügig verbessert.

Die dauerhafte Einbahnstraßenregelung ist damit eine geeignete und verhältnismäßige straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahme gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 StVO.

Beteiligung der Regierung von Unterfranken

Die Regierung von Unterfranken als Höhere Straßenverkehrsbehörde nahm die Beschlussfassung über den Probetrieb zum Anlass, erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Maßnahme anzumelden. Der vom Stadtrat gefasste Beschluss sowie der zugrunde liegende Antrag zur Errichtung des Probetriebes nannten als Begründung die Verbesserung der Situation für den Radverkehr und eine Vermeidung der Luftschadstoffbelastung. Da in der Zeller Straße weder ein Unfallschwerpunkt im Hinblick auf den Radverkehr vorlag, noch die Grenzwerte im Hinblick auf die Luftqualität überschritten waren, waren die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erprobung einer verkehrsregelnden Maßnahme nach § 45 Abs. 1 und 9 StVO nicht erfüllt.

Die Untersuchung der Lärmsituation in der Zeller Straße auf Basis der im Lärmaktionsplan identifizierten Lärmbrennpunkte ermöglichte es, den Probetrieb auf eine rechtssichere Grundlage zu stützen.

Seitdem stehen die Regierung von Unterfranken und die Stadtverwaltung in einem engen, fortwährenden Dialog, der dazu führte, dass die nun zur Beschlussfassung anstehenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf eine rechtssichere Bewertung gestützt werden können.

Finanzielle Auswirkungen:

Ja Nein

(Bei **Nein** entfallen alle weiteren Punkte)

Belange der gesellschaftlichen Vielfalt (Diversity) werden berührt:

Ja Nein

Bei „Ja“ ergänzende Informationen, wie die Belange berücksichtigt werden/wurden:

Relevante Auswirkungen auf Klimaschutz und Klimaanpassung:

Ja Nein

Bei „Ja“ ergänzende Erläuterungen:
Förderung des Radverkehrs