

## Hinweise und Stellungnahmen im Rahmen der ersten Beteiligungsrunde vom 3.3.2015 bis 3.4.2015 zu Straßenverkehrslärm

Nachstehend finden sich Hinweise zu Straßenverkehrslärm in Würzburg mit Stellungnahmen der betroffenen Fachdienststellen.

Bürgerhinweise		Stellungnahme
Titel	Beschreibung / Massnahmenvorschläge	
Lärm durch hohes Verkehrsaufkommen und Baumaßnahmen auf der Bundesautobahn A3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbeschränkungen</li> <li>• lärmarter Asphalt</li> <li>• Einhausung (auch der Brücken)</li> <li>• Tunnel</li> <li>• Lärmschutzwände/-wall</li> <li>• Verlängerung Trogdeckel</li> <li>• Begrünung</li> <li>• Lärmschutzmaßnahmen während Bauzeit</li> </ul>	<p>Die mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009, Nr. 32-4354.1-5/07, zugelassene Maßnahme sieht umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen (auf Teilstrecken lärmindernder Fahrbahnbelag mit einer dauerhaften Lärminderung von mindestens 5 dB(A), Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) vor, sodass nach dem Ausbau bei prognostizierten 103.000 Kfz/24 h nur noch an 16 Anwesen Überschreitungen der einschlägigen Nachtgrenzwerte zu erwarten sind.</p> <p>Für diese Anwesen gewährt die Planfeststellung vom 17.12.2009 einen Anspruch auf Kostenersatz für den Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen. Tagsüber werden an allen Immissionsorten die einschlägigen Grenzwerte eingehalten.</p> <p>Aus der Sicht des technischen Umweltschutzes werden die Belange des Lärmschutzes auch für die bauzeitlichen Maßnahmen gewürdigt. Eine Lärmaktionsplanung Straße durch die Regierung von Unterfranken ist für den Straßentyp Autobahn aus fachlicher Sicht auch mit zusätzlicher Berücksichtigung der Baulärmthematik nach momentanem Stand nicht angezeigt.</p> <p>Im Planergänzungsbeschluss vom 13.05.2013, Nr. 32-4354.1-5/07 wurde der mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Plan um einen bauzeitlichen Lärmschutzwall entlang der Behelfsfahrbahn zwischen dem Unteren Kaulweg und der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd ergänzt (gemessen von der Fahrbahnoberkante der Behelfsfahrbahn - mindestens 5 m hoher Lärmschutzwall, der nach dem Ende der Nutzung der Behelfsfahrbahn wieder zurückgebaut wird). Zudem ist für die Behelfsfahrbahn ein lärmindernder Fahrbahnbelag vorgesehen. Dies führt dazu, dass es auch bei Führung des Verkehrs auf der Behelfsfahrbahn im Vergleich zur Führung des Verkehrs auf der bestehenden Autobahn zu keinen Erhöhungen der Beurteilungspegel an den Immissionsorten im Stadtteil Heuchelhof kommt. Dies muss durch ein Lärmmonitoring für die Dauer des Betriebs der Behelfsfahrbahn sichergestellt werden. Die Ergebnisse des Lärmmonitorings können auf folgender Internetseite eingesehen werden: <a href="http://www.a3-wuerzburg.de/index.php?id=269">http://www.a3-wuerzburg.de/index.php?id=269</a></p>

grüne Ampeln verleiten zum Rasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr Zebrastreifen und Kreisverkehre</li> </ul>	<p>Bei der Einführung von Zebrastreifen und Kreisverkehren sind viele verschiedene Richtlinien betroffen: RFGÜ 2001, RASt 06, RiLSA Merkblätter für die Anlage von Kreisverkehren. Dort sind jeweils unterschiedliche Voraussetzungen / Einsatzkriterien für die Einrichtungen der verschiedenen Querungshilfen und des Kreisverkehrs beschrieben. Daher bedarf jede Situation entsprechend den Gegebenheiten einer Einzelfallprüfung.</p> <p>Grundsätzlich werden bei Straßenneugestaltungen die verschiedenen Möglichkeiten geprüft.</p>
Geschwindigkeitsüberschreitungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitskontrollen</li> <li>• Polizeikontrollen</li> </ul>	<p>Die Verkehrsüberwachung führt - parallel zur Polizei - Geschwindigkeitsmessungen im Stadtgebiet durch. Die Messungen erfolgen im Schichtbetrieb an ca. 200 Messstellen im Stadtgebiet. Diese Messstellen liegen überwiegend in Tempo 30 Zonen, in Wohngebieten bzw. im Umfeld besonders schützenswerter Einrichtungen wie z.B. Schulen, Kindergärten, Altenheimen, Krankenhäusern, usw. Ausgenommen von Messungen durch die städtische Verkehrsüberwachung sind die 4-spurigen Durchgangsstraßen wie B19 Stadtring, Nordtangente, Greinberg, B27 Veitshöchheimer Straße, Versbacher Straße, B8. Hier liegt die ausschließliche Zuständigkeit für Geschwindigkeitskontrollen bei den Polizeidienststellen. In nahezu allen anderen Bereichen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von Bürgern benannt wurden, werden bereits aktuelle regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die einzelnen Messstellen sind auf der Homepage der Stadt Würzburg veröffentlicht. Soweit interessierte Bürger die Einrichtung weiterer Messstellen anstreben oder Informationen bzgl. konkreter Messergebnisse wünschen, steht das Sachgebiet Geschwindigkeitsüberwachung jederzeit zu Gesprächen zur Verfügung.</p>
LKW-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW-Durchfahrtsverbot einführen und/oder kontrollieren</li> <li>• LKW-Parkverbot (insbs. Leitengraben)</li> </ul>	<p>Am Galgenberg (Bestandteil des Vorrangstraßennetzes) gab es in der Vergangenheit bereits ein Lkw-Durchfahrtsverbot, das von der Regierung von Unterfranken gerügt wurde und deshalb wieder abgebaut werden musste. Die Situation am Leitengraben wird derzeit mit Anliegern begutachtet.</p> <p>Die Überwachung der Durchfahrtsverbote für Lkw z.B. im Bereich des Stadtrings aber auch die Kontrolle der Vielzahl von Anwohnerregelungen, des Nachtfahrverbotes oder z.B. auch von Linksabbiegeverboten obliegt ausschließlich den Polizeidienststellen. Seitens der Stadt Würzburg bestehen keine Befugnisse in den fließenden Verkehr einzugreifen und z.B. Fahrzeuge anzuhalten und entsprechende Kontrollen/Maßnahmen durchzuführen. Bei Beschwerden über parkende Lkw werden anlassbezogen und im Rahmen der Möglichkeiten Kontrollen durchgeführt. Sollten hierbei Verstöße gegen die StVO festgestellt werden, werden regelmäßig Verwarnungen mit Verwarnungsgeld ausgesprochen.</p>
Parkvergehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gehsteige abends als Taxistellplätze genutzt</li> </ul>	<p>Die Problematik von Parkverstößen bei Veranstaltungen in der S.Oliver-Arena ist der Verkehrsüberwachung bekannt. Im Interesse der Anwohner werden hier im Rahmen</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Veranstaltungen in s.Oliver Halle unerlaubtes Parken in Feuerwehruzufahrten</li> <li>• parkende PKW auf Gehweg vor Norma (Franz-Ludwig-Straße)</li> <li>• Parken auf Fahrbahn (ab Bonhöfferstraße)</li> </ul>	<p>der Möglichkeiten anlassbezogene Kontrollen durchgeführt. Sollten Verstöße gegen die StVO festgestellt werden, werden regelmäßig Verwarnungen mit Verwarnungsgeld ausgesprochen. Bei erheblichen Verstößen wie z.B. Parken in Feuerwehranfahrtszonen oder auf Behindertenparkplätzen wird die Polizei zur weiteren Veranlassung bzgl. der Abschleppung hinzugezogen. Einzelbeschwerden hinsichtlich der Nichtbeachtung von Parkregelungen im Stadtgebiet werden im Rahmen des regulären Streifendienstes überprüft und ggf. geahndet.</p>
Allgemeine Lärmreduzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von autofreiem Wohnen</li> <li>• Abschaffung der Stellplatzsatzung</li> </ul>	<p>Eine Abschaffung der Stellplatzsatzung (SPS) liegt im Ermessen des Stadtrats. Dies würde aber nicht zu "autofreiem Wohnen" führen, da aus Art. 47 BayBO eine grundsätzliche Pflicht zur Vorhaltung von Stellplätzen besteht:</p> <p>(1) Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen. Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass die Stellplätze die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge aufnehmen können [...]</p> <p>Die SPS fußt auf der Ermächtigung aus Art. 81 I Nr. 4 BayBO, der wiederum auf Art. 47 II 2 BayBO Bezug nimmt, d.h. die Gemeinden können die allgemeine Forderung der BayBO näher konkretisieren. Dies geschieht aber grds. „im Geiste der BayBO“...d.h. eine „ausreichende Zahl“ ist maßgeblich, diese wird i.d.R. niemals 0 sein. In § 2 Abs. 1 S. 4 SPS wird der Mindestbedarf auf einen Stellplatz festgelegt. In der als Anlage zur SPS beiliegenden Richtzahlenliste gibt es eine Vielzahl unterschiedlichster Nutzungen, die allesamt mit differenzierter Stellplatzforderung hinterlegt sind. Hier kann ggf. in geeigneten Fällen über Abweichungen nach Art. 63 BayBO nachgesteuert und der sich rechnerisch ergebende Bedarf reduziert werden.</p> <p>Bei Abschaffung der Stellplatzsatzung gilt im Übrigen die Richtzahlenliste aus der Garagen- und Stellplatzverordnung, Anlage 1 - siehe: <a href="http://gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGaV-ANL_1">http://gesetze-bayern.de/Content/Document/BayGaV-ANL_1</a> als landesrechtliche Regelung. Diese kann nur durch eine eigene Stellplatzsatzung der Stadt abgewendet werden.</p> <p>Die Stellplatzsatzung wurde zuletzt im März 2014 geändert. Sie ermöglicht nun u.a. in der Zone IV lagebedingt 30% der erforderlichen Stellplätze nicht herzustellen, sondern abzulösen. Zudem können im Bebauungsplanverfahren vom Stadtrat reduzierte Stellplatzanforderungen beschlossen werden. Hiervon wird z.B. in Kombination mit Carsharing-Modellen Gebrauch gemacht (z.B. vorhabensbezogener Bebauungsplan „Neues Wohnen Brunostraße“). Mittelfristig ist eine weitere Überarbeitung der Stellplatzsatzung avisiert. Hier wird dann wiederum eine eingehende Untersuchung von Reduzierungsmöglichkeiten für die bestehende Richtzahlenliste durchgeführt. Dies ist auch bereits Gegenstand der laufenden Beratungen im Wirtschaftsbeirat, wo</p>

		Einzelfragen z. B. zu einer allg. Reduzierung zugunsten intensiver Durchgrünung, Ausbau Radwegenetz, ÖPNV oder Möglichkeiten pauschaler Reduzierung für Elektromobilität u.a. diskutiert werden sollen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss des Quellenbach-Parkhauses und Renaturierung der Pleichach zur innerstädtischen Ruhezone</li> </ul>	Das gesamte Bahnhofsumfeld befindet sich derzeit in der Überplanung. Dabei werden auch der Abriss des Quellenbach-Parkhauses und die Renaturierung der Pleichach diskutiert.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine weiteren öffentlichen Parkflächen und Tiefgaragen in der City, Rückbau der bestehenden</li> </ul>	Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Individualverkehr muss für Berufstätige wie Besucher gewährleistet sein. Eine Reduktion der Oberflächenparkplätze ist grundsätzlich anzustreben, um den Parksuchverkehr zu minimieren. Stellplatzsatzung und Art. 47 der Bayerischen Bauordnung verpflichten zur Vorhaltung von Stellplätzen, so dass bei neuen Bauprojekten grundsätzlich auch Stellplätze in einer bestimmten Anzahl – abhängig von der Nutzung des Gebäudes – erforderlich sind.
mehr Straßengrün und Straßenbäume	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch und gerade entlang der großen Straßen wie z.B. Stadtring Süd, Bahnhofstraße,</li> </ul>	Positiver Effekt für die Stadtlandschaft, Stadtklima, Lufthygiene, Flora und Fauna. Der positive Effekt der Staub- und Schadstofffilterung von Bäumen ist bekannt und die Idee ist grundsätzlich begrüßenswert. Das Lärminderungspotential von Einzelbäumen ist hingegen minimal. Stellplätze und Straßenflächen im erforderlichen Umfang müssten aufgegeben werden, um ausreichend Platz für einen wirkungsvollen Lärmschutz zu realisieren. Dies gilt ebenfalls für eine effektive Schadstofffilterung. Auswahl geeigneter Baumarten und Herstellung von optimalen und zusammenhängenden, durchgehenden Baumquartieren von mindestens 2 m Breite (= Baumpflanzstreifen), um die Vitalität der Bäume an solchen Extremstandorten langfristig zu unterstützen. Fazit: Hoher Aufwand; hohe Kosten; Einige positive Effekte (s. o.) aber geringes Lärminderungspotential.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Natürlicher Tunnel aus Bäumen und Sträuchern entlang der Nordtangente und der Leistenstraße</li> </ul>	Ein natürlicher Tunnel aus Bäumen und Sträuchern stellt gestalterisch eine sehr ansprechende Idee dar. Allein die Umsetzung dieser Idee speziell im Bereich Nordtangente-Rimparer Straße scheint nicht realistisch aufgrund der straßenbaulichen Rahmenbedingungen und der damit einhergehenden sehr hohen Kosten. Falls diese Idee an diesem Standort doch umgesetzt werden sollte, so gilt auch hier: Auswahl geeigneter Baumarten und Herstellung von optimalen und zusammenhängenden, durchgehenden Baumquartieren von mindestens 2 m Breite (= Baumpflanzstreifen), um die Vitalität der Bäume an solchen Extremstandorten langfristig zu unterstützen. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass ein natürlicher Tunnel aus Bäumen und Sträuchern einen negativen Effekt auf die Luftqualität in diesem Tunnel hat, da durch den Bewuchs die Durchlüftung des Straßenzugs reduziert wird. <b>Leistenstraße:</b> Auch hier besteht schon eine Baumreihe entlang der einen Straßenseite. Für eine weitere Baumreihe entlang der anderen Straßenseite fehlt der Platz für Baumstandorte mit adäquat dimensionierten Baumquartieren.

Äußere Pleich - Bismarckstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraßenregelung</li> </ul>	Der bisher in der Bismarckstraße bestehende Zweirichtungsverkehr wird bis zur Neuordnung der Fahrbeziehungen durch einen überarbeiteten oder neuen Zentralen Omnibusbahnhof beibehalten. Aufgrund der deutlich negativen Erfahrungen mit der Einbahnstraßenregelung während der Baustellenzeit insbesondere für den ÖPNV wird der Zweirichtungsverkehr beibehalten.
Äußere Pleich - Veitshöchheimer Straße und Nebenstraßen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grüne Welle</li> </ul>	Die Knotenpunkte an der Friedensbrücke und Brücke der Deutschen Einheit werden durch moderne netzadaptive Lichtsignalanlagen koordiniert und durch das jeweilige Verkehrsaufkommen gesteuert. Dadurch ist die bestmögliche Abwicklung des Verkehrs in diesem Bereich gewährleistet.
B 13 – Randersackererstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Park &amp; Ride</li> </ul>	Der Bau von P&R - Anlagen ist Bestandteil der Maßnahmenvorschläge im vorliegenden Lärmaktionsplan.
B 19	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW-Durchfahrtsverbot</li> </ul>	Ein LKW-Durchfahrtsverbot für den Stadtring Süd wurde zum 1.2.2016 angeordnet.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flüsterasphalt</li> </ul>	Bei Straßenerneuerungen wird der Einbau von lärmminderndem Asphalt geprüft. Derzeit gibt es zwei Versuchsstrecken im Stadtgebiet Würzburg: Randersackerer Straße und Stadtring-Nord/Grombühlstr./Auverastr.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau, Verlängerung, Erhöhung Lärmschutzwänden/-wällen (Heidingsfeld, Versbach/Lindleinsmühle, Lengfeld, Sanderau (Kantstraße, Brücken))</li> </ul>	Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Schiene des Eisenbahnbundesamtes werden entlang der Bahnstrecken 5321 (Würzburg – Treuchtlingen) im Bereich des Stadtrings Süd und in Heidingsfeld sowie entlang der Bahnstrecke 4210 (Würzburg – Mosbach) in Heidingsfeld Lärmschutzwände aufgebaut. Insbesondere am Stadtring Süd schirmen diese Lärmschutzwände die westlich der Bahnstrecke liegenden Wohngebiete auch gegen den Straßenverkehrslärm des Stadtrings ab. Zudem wurde im Bereich des Stadtrings Süd zwischen Randersackererstraße und Greinbergknoten der Bau von Lärmschutzwänden im Rahmen des vorliegenden LAP vorgeschlagen, um auch einen Schutz der östlich liegenden Wohngebiete zu erwirken. Eine Realisierung dieser Bauwerke muss im Nachgang an die Lärmaktionsplanung noch geprüft werden (insbesondere Statik der Bauwerke, Kosten). Alle weiteren vorgeschlagenen Lärmschutzwälle und –wände müssen in folgenden Lärmaktionsplänen betrachtet werden.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzungen (Versbach/Lengfeld ab IKEA, Heidingsfeld ab Konrad-Adenauer-Brücke bis zur BAB-Auffahrt)</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des

		<p>Lärmaktionsplanes geschehen.</p> <p>Im Bereich der B 19 Versbach/Lengfeld/IKEA wurde eine von der Stadt eingeführte Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 100 Richtung Estenfeld gerichtlich als rechtswidrig beurteilt und musste daher zurückgenommen werden.</p> <p>Ab der Konrad-Adenauer-Brücke bis zur BAB Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 100. In diesem Bereich sind Lärmschutzwände vorhanden. Derzeit liegt für diesen Straßenabschnitt keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonnenschutz für Ampelanlagen (Abzweig Ebertsklinge)</li> </ul>	Die Ampelanlage Ebertsklinge ist derzeit eine Niedervoltanlage. Bisher gab es hierzu aber keine Beschwerden. Situation wird vor Ort geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grüne Welle</li> </ul>	Die Verstetigung des Verkehrs durch moderne netzadaptive Lichtsignalanlagen wird kontinuierlich in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln geprüft. Ein Anstieg der Gesamtverkehrsmenge muss dabei durch begleitende Maßnahmen grundsätzlich vermieden werden.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verengung der Fahrbahnen zur Geschwindigkeitsreduktion</li> </ul>	Aufgrund der Bedeutung des Stadtrings als Entlastungsstrecke für die angrenzenden Wohngebiete und Ausweichstrecke bei Stau auf den Bundesautobahnen und den damit verbundenen Verkehrsmengen ist eine Verengung und damit verbundene Leistungsminderung nicht zielführend. Die bestehenden Fahrspurbreiten von 3m für die vorhandene LKW- und PKW-Belastung befinden sich bereits an der untersten zulässigen Grenze.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtring nicht mehr als Ausweichstrecke bei Stau auf BAB ausweisen</li> </ul>	Es liegen keine anderen leistungsfähigen Umleitungsstrecken vor. Für die Ausweisung von Umleitungsstrecken ist die Regierung von Unterfranken zuständig.
B 27 Richtung Veitshöchheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzungen in bewohntem Gebiet</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. So wurde auch eine Temporeduzierung im Bereich der B27 Höhe Rothofbrücke geprüft. Dabei musste festgestellt werden, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung (auf Tempo 70 km/h) in diesem Bereich keine geeignete Maßnahme darstellt, da die Reduktion der Lärmimmissionen sehr gering ausfällt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau von effektiven Lärmschutzanlagen</li> </ul>	Lärmschutzanlagen sind auf Privatflächen bei den Bahnhäusern vorhanden. Zusätzliche Lärmschutzwälle und –wände müssen in folgenden Lärmaktionsplänen betrachtet werden.
B 8/B 27 Richtung Höchberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lärmindernder Asphalt</li> </ul>	Bei Straßenerneuerungen wird der Einbau von lärminderndem Asphalt geprüft.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzungen</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganz tägige Einführung. Die Wörthstraße zählt im Bereich zwischen Frankfurter Straße und Jägerstraße zu den Lärmbrennpunkten. Für diesen Straßenabschnitt ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nachts vorgesehen. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einhausung</li> </ul>	Vorschlag wird derzeit aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten nicht weiterverfolgt. Zunächst sollen die Maßnahmen im vorliegenden LAP umgesetzt werden, um die Orte höchster Belastung zu entlasten.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW- und Motorrad-Fahrverbote</li> </ul>	Ein LKW-Durchfahrtsverbot > 12t ist vorhanden. Ein Durchfahrtsverbot für Motorräder ist rechtlich nicht durchsetzbar.
Dürrbachtal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 (Oberhofstraße)</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganz tägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Oberhofstraße fehlt derzeit eine Rechtsgrundlage. Zudem wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Stelle bereits im Stadtrat abgelehnt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Fahrbahnverengungen, Querungshilfen)</li> <li>• Fahrbahnsanierung</li> </ul>	Im Bereich der Unterdürrbacher Straße, von der freiwilligen Feuerwehr über den Knotenpunkt Dürrbachtal bis zur Steinburgstraße werden Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse derzeit geplant und umgesetzt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgehungsstraße</li> </ul>	Der Bau eines Steinburgtunnels wurde verworfen, da dieser eine nicht zulässige Steigung aufweisen würde.
Frauenland – Am Galgenberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffnung Rottendorfer Straße durch Hubland</li> </ul>	Die Rottendorfer Straße wird geöffnet, wird aber größtenteils Tempo 30 aufweisen.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsreduzierung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Straße am Galgenberg fehlt derzeit eine Rechtsgrundlage.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Fahrbahnverengungen, Querungshilfen)</li> <li>• Fahrbahnsanierung</li> </ul>	Auf Höhe der Albert-Hoffa-Straße ist eine Querungshilfe vorgesehen. Fahrbahnschäden sind nicht bekannt. Klappernde Kanaldeckel wurden saniert.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW-Durchfahrtsverbot mit Kontrollen</li> </ul>	Da die Straße Am Galgenberg zum Vorrangnetz gehört und als Kreisstraße klassifiziert ist, ist ein Durchfahrtsverbot nicht zielführend, da dadurch der Schwerlastverkehr in die angrenzenden Wohngebiete verdrängt wird.
Hubland	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffnung Rottendorfer Straße durch Hubland</li> </ul>	Die Rottendorfer Straße wird geöffnet, wird aber größtenteils Tempo 30 aufweisen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffnung Elferweg</li> </ul>	Um das neue Wohngebiet am Hubland nicht mit Durchgangsverkehr zu belasten, ist die Öffnung des Elferwegs für den motorisierten Verkehr nicht vorgesehen.
Frauenland – Rottendorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Derzeit liegt für die Rottendorfer Straße im konkreten Streckenabschnitt keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
Frauenland – Ebertsklinge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrskonzept erarbeiten (vor FH-Bau angekündigt)</li> </ul>	Die Erreichbarkeit der FH mit dem ÖPNV wurde durch eine Neuordnung der Buslinien in diesem Bereich verbessert. Dadurch wird der motorisierte Individualverkehr reduziert.
Frauenland - Sanderheinrichsleitenweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine

		Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Derzeit liegt für den Sanderheinrichsleitenweg keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
Grombühl – Zinklesweg	• Parkleitsystem über Schwarzenberg	Ein Parkleitsystem ist vorhanden.
	• Flüsterasphalt	Bei Straßenerneuerungen wird der Einbau von lärminderndem Asphalt geprüft.
	• verkehrsberuhigende Maßnahmen	Nach der Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 in Grombühl wird der Zinklesweg für den Durchgangsverkehr gesperrt.
Grombühl – Schiestelstraße	• Einbahnstraßenregelung	Eine Einbahnstraßenregelung führt zu höheren Geschwindigkeiten und Umwegen, so dass andere Straßenzüge eine Mehrbelastung erfahren. Daher wurde diese Maßnahme verworfen.
	• höhere und mehr Schwellen	Gespräche mit Anliegern haben ergeben, dass dies nicht gewünscht ist.
Grombühl – Nordtangente	• Geschwindigkeitsbegrenzung	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Hierzu zählt auch eine Temporeduzierung in der Grombühlstraße zwischen Senefelderstraße und Auverastraße.
	• Lärmschutzwand	Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung wurden mögliche Standorte für Lärmschutzwände an den Stadtringen Nord und Süd geprüft. Die räumlichen Gegebenheiten am Stadtring Nord verhindern den Bau von Lärmschutzwänden in diesem Straßenzug.
	• Tunnel	Die räumlichen Gegebenheiten am Stadtring Nord verhindern den Bau eines Tunnels in diesem Straßenzug.
Heidingsfeld - Lehmgrubensiedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW-Durchfahrtsverbot mit Kontrollen (insbs. Leitengraben)</li> <li>• LKW-Parkverbot mit Kontrollen (insbs. Leitengraben)</li> </ul>	Die Situation am Leitengraben wird derzeit mit Anliegern begutachtet.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>defektes Pflaster entfernen und asphaltieren (Sterntalerweg)</li> </ul>	Die Aufpflasterungen werden regelmäßig kontrolliert und, sofern sie einen verkehrswidrigen Zustand aufweisen, entfernt und asphaltiert.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrskonzept für Lehmgrubensiedlung</li> </ul>	Da es in der Lehmgrubensiedlung keinen Durchgangsverkehr gibt und es sich somit nur um Ziel- und Quellverkehre handelt, ist die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts nicht vorgesehen.
Heidingsfeld - Mergentheimer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Die Mergentheimer Straße ist Bestandteil des Vorrangnetzes. Derzeit liegt für diese Straße keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
Heidingsfeld - Seilerstraße/Winterhäuser Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrbahnsanierung</li> </ul>	Bei Straßenerneuerungen wird der Einbau von lärminderndem Asphalt geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>LKW-Fahrverbot - Y-Spange nutzen</li> </ul>	Die Stauffenbergstraße und die Berner Straße sind für den LKW-Durchgangsverkehr gesperrt, ansonsten gibt es keine Rechtsgrundlage für eine Sperrung.
Heuchelhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Derzeit liegt für die Heuchelhofstraße keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
Innenstadt – Röntgenring, Haugerring	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Hierzu zählen auch der Röntgenring und der Haugerring zwischen Klinikstraße und Neutorstraße.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flüsterasphalt</li> </ul>	Bei Straßenerneuerungen wird der Einbau von lärmminderndem Asphalt geprüft.
<p>Innenstadt – Bahnhofstraße, Textorstraße, Haugerpfarrgasse, Theaterstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grüne Welle für ÖPNV</li> <li>• hoher Anteil Busverkehr</li> <li>• Durchgangsverkehr</li> </ul>	<p>Eine Beschleunigung des ÖPNV ist grundsätzlich anzustreben, um auch die Qualität dessen zu erhöhen. Hierfür sind im gesamten Straßenzug moderne netzadaptive Lichtsignalanlagen notwendig. Die Modernisierung von Lichtsignalanlagen wird kontinuierlich in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln geprüft.</p> <p>Der Bau der Straßenbahnlinie 6 zum Hubland befindet sich derzeit in der Planfeststellung. Sofern der Bau realisiert werden kann, entfallen die Busverkehre in diesen Straßenzügen. Zudem wird dann durch die Sperrung des Oeggtores der Durchgangsverkehr ausgeschlossen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraßenregelung</li> </ul>	Eine Einbahnstraßenregelung führt zu höheren Geschwindigkeiten und Umwegen, so dass andere Straßenzüge eine Mehrbelastung erfahren. Daher wurde diese Maßnahme verworfen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung. Hierzu zählt auch der Straßenzug Bahnhofstraße - Textorstraße - Theaterstraße bis Ludwigstraße.
<p>Innenstadt - Franziskanerplatz, Schönthalstraße, Domerschulstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachtfahrverbot</li> </ul>	Am Franziskanerplatz Richtung Bruderhof besteht aufgrund der Theresienklinik bereits ein Nachtfahrverbot. Zusätzlich besteht in der Schönthalstraße ein Nachtfahrverbot für Motorräder.
<p>Innenstadt - Juliuspromenade, Karmelitenstraße, Gerberstraße, Pleichertorstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachtfahrverbot</li> </ul>	Hierbei handelt es sich um die einzige innerstädtische Verbindung östlich des Mains. Durch ein Nachtfahrverbot wäre die Erreichbarkeit einiger Parkhäuser sowie die Durchfahrt am Main nicht mehr gewährleistet. Alternativstrecken sind nicht vorhanden. Daher scheidet ein Nachtfahrverbot in diesen Straßenzügen aus.
<p>Innenstadt – Ludwigstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Hierzu zählt auch die Ludwigstraße.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkstreifen durch Radspur ersetzen</li> </ul>	Der Parkbedarf ist hier sehr hoch. Eine neue Straßenraumgestaltung ist in Teilbereichen denkbar und wird im vorliegenden LAP diskutiert.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• P+R-Angebote außerhalb</li> </ul>	Der Bau von P&R - Anlagen ist Bestandteil der Maßnahmenvorschläge im vorliegenden Lärmaktionsplan.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraßenregelung</li> </ul>	Eine Einbahnstraßenregelung führt zu höheren Geschwindigkeiten und Umwegen, so dass andere Straßenzüge eine Mehrbelastung erfahren. Daher wurde diese Maßnahme verworfen.
Innenstadt – Rottendorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Hierzu zählt auch die Rottendorfer Straße zwischen Dürerstraße und Konradstraße.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW-Durchfahrtsverbot</li> </ul>	Die Rottendorfer Straße stellt die einzige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Frauenland dar und zählt zum Vorrangnetz. Ein Durchfahrtsverbot würde zu Ausweichverkehren in den angrenzenden Wohngebieten führen und somit neue Lärmprobleme schaffen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau Siligmüllerbrücke dann Einbahnstraßenregelung</li> </ul>	Der Neubau der Siligmüllerbrücke ist im Zuge der Sanierung der Brücke in der Rottendorfer Straße beschlossen und in Planung.
Innenstadt - allgemein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nächtliche Gelbschaltung der Verkehrsampeln zur Reduzierung der KFZ-Anfahrgeräusche</li> </ul>	Soweit das nächtliche Verkehrsaufkommen und die Verkehrssicherheit eine Abschaltung der Signalanlagen zulässt, wird dies im Stadtgebiet schon durchgeführt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitgehende Reduzierung von Verkehrsampeln, statt dessen Kreisverkehre</li> </ul>	Bei Überplanungen von Knotenpunkten wird grundsätzlich die Möglichkeit von Kreisverkehren geprüft. Dabei ist zu beachten, dass über einen Kreisverkehr das Verkehrsaufkommen sicher und ohne Rückstau abgewickelt werden kann. Ein Ausschlusskriterium stellt dabei meist der zusätzlich benötigte Platzbedarf für die Anlage eines Kreisverkehrs dar.
Lengfeld - Frankenlandstraße, Werner-von-Siemens-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Derzeit liegt für diese Straßen keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flüsterasphalt</li> </ul>	Bei Straßenerneuerungen wird der Einbau von lärminderndem Asphalt geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schallschutzmaßnahmen, wo dies möglich</li> </ul>	Lärmschutzwälle und –wände müssen in folgenden Lärmaktionsplänen betrachtet werden.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bessere, alternative Verbindung zw. B19 und B8 (ab IKEA-Anschluss mit Anbindung Wohngebiet Lengfelder Höhe)</li> </ul>	Eine Verbindungsstraße zwischen B 19 und Gewerbegebiet Ost wird von der Lengfelder Bevölkerung abgelehnt und ist aus naturschutzfachlicher Sicht kritisch zu bewerten.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sperrung für Durchfahrtsverkehr (insb. LKW)</li> </ul>	Der Straßenzug zählt zum Vorrangnetz und ist eine der Hauptverkehrsstraßen. Daher ist derzeit eine Sperrung nicht möglich.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau Straße</li> </ul>	Der Fahrbahnquerschnitt ist jetzt schon teilweise am Minimum.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Greinbergknoten Abbiegespur zur B8</li> </ul>	Ein Gutachten zur Verbesserung des Greinbergknotens ist in Auftrag gegeben worden.
Nürnberger Straße - Gneisenaustraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterführung für Radfahrer</li> </ul>	Dieser Vorschlag wird aufgrund der hohen Kosten nicht weiterverfolgt.
Mainviertel - Dreikronenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Derzeit liegt für diese Straße keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraßenregelung</li> <li>• Straßensanierung</li> <li>• Fahrradstreifen</li> </ul>	Eine Überplanung der Dreikronenstraße steht an. Die Realisierung der Maßnahme hängt von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ab.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW-Durchfahrtsverbot</li> </ul>	Es gibt keine adäquate Ersatzstrecke, so dass ein Durchfahrtsverbot rechtlich nicht möglich ist.
Mainviertel - Zeller Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraße stadtauswärts</li> </ul>	Die Einführung einer Einbahnstraßenregelung stadtauswärts wurde geprüft und musste aufgrund der verkehrlichen Auswirkungen auf die Knotenpunkte an der Friedensbrücke

		und an der Frankfurter Straße verworfen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>	Die Umsetzung der Fahrradhauptachse 2 Innenstadt – Zellerau, die durch die Zeller Straße führt, wurde am 29.09.2016 vom Stadtrat beschlossen.
Sanderau - Friedrich-Spee-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Derzeit liegt für diese Straße keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
Sanderau - Umfeld s.Oliver Arena	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkplatz Dallenberg ausschildern</li> </ul>	Der Dallenbergparkplatz ist ausgeschildert.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Missachtung von Durchfahrtsverboten und Parken in Feuerwehrezufahrten: zur Beschilderung noch zusätzlich. Fahrbahnmarkierungen</li> </ul>	Die Situation wurde geprüft und die vorhandene Beschilderung wird derzeit als ausreichend erachtet. Durch Polizei und Kommunalen Ordnungsdienst werden regelmäßig Kontrollen durchgeführt, Verwarnungen erteilt und ggf. abgeschleppt.
Gertraud-Rostosky-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Polter, Aufwallungen</li> </ul>	Der Einbau von Poltern und Aufwallungen ist baulich nicht sinnvoll, da diese nur eine punktuelle Wirkung zeigen und eine zusätzliche Lärmquelle darstellen.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme Schwerverkehr - Durchfahrtsverbot</li> </ul>	Für den Schwerverkehr gilt schon am Beginn des Winterleitenswegs ein Durchfahrtsverbot. Dieses schließt die Gertraud-Rostosky-Straße mit ein.
Leistenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Derzeit liegt für diese Straße keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßensanierung mit Flüsterasphalt</li> </ul>	Der Umbau des Knotenpunkts Leistenstraße/Mergenheimer Straße steht an. Derzeit befindet sich dieses Vorhaben in der Planung. Bei Straßenerneuerungen wird der

		Einbau von lärmminderndem Asphalt geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtgebiet nicht als BAB Umleitungsstrecke ausschildern</li> </ul>	Es liegen keine anderen leistungsfähigen Umleitungsstrecken vor. Für die Ausweisung von Umleitungsstrecken ist die Regierung von Unterfranken zuständig.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachtfahrverbot für LKW</li> </ul>	Die Einführung eines Nachtfahrverbotes für LKW ist nicht möglich, da die Strecke als Umleitungsstrecke der BAB ausgewiesen ist und zudem keine Ausweichstrecke vorhanden ist.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radwege beidseitig</li> </ul>	Bei den Planungen zum Umbau des Knotenpunkts Leistenstraße/Mergentheimerstraße wird auch die Anlage von Fahrradschutzstreifen beiderseits der Leistenstraße geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgehungsstraße</li> </ul>	Es gibt keine geeignete und den Verkehrsströmen entsprechende Strecke für eine Umgehungsstraße.
Versbach - Bonhoefferstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenraumverengung durch Baumpflanzungen und Parkplätze</li> </ul>	Die Bonhoefferstraße ist bereits Tempo 30-Zone und wird regelmäßig überwacht. Da die Straße sehr schmal ist, führt dies bei Begegnungsverkehr automatisch zu reduzierten Geschwindigkeiten. Zudem wird die Bonhoefferstraße teilweise beparkt, was den vorhandenen Straßenraum schon einengt.
Versbach - Versbacher Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstetigung des Verkehrs</li> <li>• Rückbau</li> <li>• absolutes bzw. eingeschränktes Halteverbot</li> <li>• verkehrsberuhigende Maßnahmen</li> </ul>	Im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für den Stadtteil Versbach werden verschiedene Maßnahmen zur zukünftigen Gestaltung der Versbacher Straße vorgeschlagen, u.a. auch ein teilweiser Rückbau der Straße.
Zellerau - Frankfurter Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für den Bereich der Frankfurter Straße zwischen Wörthstraße und Fröhlichstraße erfolgte eine Vorprüfung. Insbesondere Belange des ÖPNV sprechen gegen die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung, weshalb die Maßnahme verworfen wurde.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umverlegung Staatsstraße</li> </ul>	Durch den neuen Kreisverkehr am Knotenpunkt Mainaustraße / Frankfurter Straße wird der Verkehr am Ortseingang ausgebremst. Im Rahmen des Neubaus Zeller Bock findet zudem eine Verkehrslenkung in die Mainaustraße statt.
Zellerau - Wörthstraße, Höchberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrbahnsanierung</li> </ul>	Bei Straßenerneuerungen wird der Einbau von lärmminderndem Asphalt geprüft.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Die Wörthstraße zählt im Bereich zwischen Frankfurter Straße und Jägerstraße zu den Lärmbrennpunkten. Für diesen

		<p>Straßenabschnitt ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nachts vorgesehen. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrollen LKW</li> </ul>	<p>Ein LKW-Durchfahrtsverbot ist vorhanden und wird regelmäßig kontrolliert.</p>
<p>Zellerau - Luitpoldstraße</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung</li> </ul>	<p>Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen.</p> <p>Derzeit liegt für diese Straße keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.</p>

## Hinweise und Stellungnahme im Rahmen der ersten Beteiligungsrunde vom 3.3.2015 bis 3.4.2015 zu Lärm durch Eisenbahnverkehr

Nachstehend finden sich Hinweise zum Lärm durch Eisenbahnverkehr. Die Regierung von Unterfranken – die bis zum 1. Januar 2015 für die Lärmaktionsplanung an Eisenbahnhauptstrecken im Stadtgebiet Würzburg zuständig war – hat die eingegangenen Kommentare und Anregungen zu diesem Themenkreis bearbeitet

Bürgerhinweis	Stellungnahme und Maßnahmvorschläge
<ul style="list-style-type: none"> <li>• laute Güterzüge und -waggons insbesondere nachts</li> </ul>	<p>Folgende Maßnahmen werden nach Auskunft der Regierung von Unterfranken von der Bahn sukzessive umgesetzt bzw. schon heute durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umrüstung von Grauguss-Klotzbremssohlen auf lärmärmere Bremssohlen (Koder LL-Sohlen) oder auf Scheibenbremsen</li> <li>• Schienenschleifen, um die Schienenoberkante zu glätten und so für einen ruhigen Lauf der Räder auf dem Gleis zu sorgen</li> <li>• Radschallabsorber, um die Eigenschwingungen der Eisenbahnräder zu dämpfen</li> <li>• Verwendung von Schotterbettung statt fester Fahrbahn, da Schotter aufgrund seiner porösen Struktur absorbierend wirkt</li> <li>• Schienenstegdämpfer, um die Schallabstrahlung der Schiene zu reduzieren</li> <li>• Schienenschmierung, um Kurvenquietschen zu mindern</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• laute Bremsgeräusche</li> </ul>	<p>Folgende Maßnahme wird nach Auskunft der Regierung von Unterfranken von der Bahn sukzessive umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umrüstung von Grauguss-Klotzbremssohlen auf lärmärmere Bremssohlen (Koder LL-Sohlen) oder auf Scheibenbremsen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rangierverkehr und Hupen (am Hbf. und in der Dürrbachau)</li> </ul>	<p>Ein "Hupen" (Geben von Warnsignalen durch Sicherungspersonale oder automatische Warnanlagen) findet grundsätzlich nur im Rahmen von Baumaßnahmen statt. Dieses dient der gesetzlich vorgeschriebenen Warnung/Sicherung der dort tätigen Mitarbeiter vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb und wird grundsätzlich auf das rechtlich erforderliche Mindestmaß beschränkt.</p> <p>Achtungspfeife der Triebfahrzeuge sind aus betrieblichen Gründen immer wieder erforderlich und können nicht ausgeschlossen werden. Auch sie dienen der Warnung von Mitarbeitern und sind somit unerlässlich.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reflexion der Geräusche durch Firmengebäude (König + Bauer in der Dürrbachau; Eisen-Reinhard in Heidingsfeld) und Gelände (Stein)</li> </ul>	<p>Die Reflexionen von Gebäuden werden bei der Lärmkartierung und somit der Berechnung der Immissionswerte berücksichtigt. Für den Bahnabschnitt 5200 Würzburg – Aschaffenburg wurden 2002 Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes geprüft. Die dabei errechneten Lärmpegel an der nächsten Wohnbebauung waren aber im zulässigen Bereich, so dass aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht förderfähig waren. Auch in Heidingsfeld werden die Reflexionen im Rahmen des aktuell in der Umsetzung befindlichen Baus von Lärmschutzwänden berücksichtigt und die Lärmschutzwände entsprechend gestaltet. Eine Lärmsanierung" von Fassaden durch lärmabsorbierende Beschichtung / Gestaltung ist im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des</p>

	Bundes aber nicht möglich.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eisenbahnbrücken besonders laut</li> </ul>	<p>Besonders laute Eisenbahnbrücken können im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes lärmsaniert (entdröhnt) werden, soweit die Anforderungen der Förderrichtlinie erfüllt sind.</p> <p>Dies ist bei der Eisenbahnbrücke über den Main (bei Heidingsfeld) bereits geschehen. Die Brückenentdröhnung fand im Zeitraum Januar 2011 bis Oktober 2011 statt. Die Abnahme war im März 2012. Zusätzliche Maßnahmen sind dort nicht vorgesehen. Weitere Brücken im Stadtgebiet Würzburg sind nicht betroffen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lärmschutzwände im gesamten Stadtgebiet (auch Nürnbergerstraße, Äußere Pleich, Dürrbachau, Grombühl)</li> </ul>	<p>Die Bahn hat 2002 (Bahnstrecken 5200 Aschaffenburg – Würzburg) bzw. 2006 (Bahnstrecke 5910 Würzburg – Nürnberg) eine Beurteilung der Lärmsituation auf Grundlage der damals gültigen Richtlinie durchgeführt. Demnach war der Bau von Schallschutzwänden an diesen Bahnstrecken nicht förderfähig. Lediglich passiver Lärmschutz war förderfähig. So wurde entlang der Bahnstrecke 5200 im Jahre 2002 an 75 Wohneinheiten und entlang der Bahnstrecke 5910 im Jahre 2006 an 274 Wohneinheiten der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert. Damit ist das Lärmsanierungsprogramm für diese Bahnstrecken abgeschlossen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung passiver Lärmschutz</li> </ul>	<p>Unter <a href="http://www.deutschebahn.com/file/2758736/data/karte.swf">http://www.deutschebahn.com/file/2758736/data/karte.swf</a> ist zu entnehmen, dass für die Bahnstrecke 5910 (Würzburg - Nürnberg) im Bereich Würzburg im Jahre 2006 an 274 Wohneinheiten passiver Schallschutz durchgeführt wurde. Für die Bahnstrecke 5200 (Aschaffenburg - Würzburg) wurde im Jahre 2002 an 75 Wohneinheiten passiver Schallschutz durchgeführt. Im Zuge der laufenden Lärmsanierung entlang des Stadtrings Süd und in Heidingsfeld erhalten Hausbesitzer, an deren Fassade trotz Lärmschutzwänden die einschlägigen Lärmpegel überschritten werden, die Möglichkeit zur Förderung von Lärmschutzfenstern und -lüftungsanlagen. Nach Information der Bahn werden die betroffenen Hausbesitzer kontaktiert und über die Fördermöglichkeiten informiert.</p>

## Hinweise und Stellungnahmen im Rahmen der ersten Beteiligungsrunde vom 3.3.2015 bis 3.4.2015 zu Lärm durch ÖPNV

Nachstehend finden sich Hinweise zum ÖPNV in Würzburg mit Stellungnahme der WSB und der Stadt Würzburg.

Bürgerhinweise		Stellungnahme WSB
Titel	Beschreibung	
Straßenbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bessere Dämmung des Unterbau</li> </ul>	Alle in den letzten Jahren neu gebauten Gleisanlagen wurden elastisch gelagert. Fahrzeuge sind speziell mit Lärmabsorbieren zur Reduzierung von Quietschen und Kreischen ausgestattet. Alle beweglichen Fahrzeugteile sind schwingungstechnisch entkoppelt. Mit diesen Maßnahmen konnte in den letzten Jahren eine erhebliche Lärm- und Erschütterungsreduzierung erreicht werden. Dieses Konzept wird kontinuierlich weitergeführt und -entwickelt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei neuen Zügen auf Federachsen achten</li> </ul>	Fahrzeuge sind grundsätzlich primär und sekundär gefedert.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rasengleis (Haltestelle Hartmannstraße, Heuchelhofstraße (Wohngebiet) Bereich der Gleiskreuzungen (Prager- und Madrider Ring)</li> </ul>	An diesen Stellen ist der Einbau von Rasengleis derzeit nicht finanzierbar und im Kreuzungsbereich nicht sinnvoll. Der Einbau von Rasengleis ist grundsätzlich nur dort möglich, wo die Straßenbahn über einen eigenen Gleiskörper verfügt, der auch im Notfall nicht von Rettungsfahrzeugen genutzt werden muss (z.B. Sanderstraße, Virchowstraße). Bei Neubaustrecken (z.B. Verlängerung Grombühl) wird dort, wo es möglich ist, Rasengleis eingebaut. Bei Bestandsstrecken wird bei notwendigen Gleiserneuerungen geprüft, ob der Einbau von Rasengleis sinnvoll und möglich ist. Insgesamt sind derzeit ca. ein Fünftel der Straßenbahnstrecken in Würzburg als Rasengleis ausgeführt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung Geschwindigkeit</li> <li>Zone 30 für Straßenbahn und langsames Anfahren und Abbremsen um den Körperschall zu minimieren.</li> </ul>	Der ÖPNV bleibt nur dann eine echte Alternative gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wenn er zügig und ungehindert verkehren kann. Die Fahrgäste fordern eine möglichst kurze Reisezeit.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Straßenbahnzüge (manche quietschen gewaltig, andere fahren geräuschlos um die Kurve - demnach liegt es wohl an der jeweiligen Straßenbahn)</li> </ul>	Die Fahrzeuge unterliegen einer ständigen Inspektion, Wartung und Instandsetzung.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schienenpflege</li> </ul>	Wird regelmäßig durchgeführt. Hierzu ist ein eigenes Schleiffahrzeug im Einsatz.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau Straßenbahnnetz (insbesondere Hublandlinie sowie Grombühl und Versbach)</li> </ul>	Die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtteile Hubland und Frauenland ist in einem laufenden Planfeststellungsverfahren.

Schulung Busfahrer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• überhöhte Geschwindigkeit der Linienbusse</li> <li>• Laufende Busmotoren an (z.B. Haltestelle Sanderring, Viehmarktparkplatz)</li> <li>• Lärm durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge</li> </ul>	Im Jahr finden zweimal ganztägige Schulungen statt. Eine dieser Schulungen ist vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Inhalte der Schulung sind u.a. Fahrweise, Kundenverhalten, Energieeffizienz etc..
Busverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ebertsklinge: Busse machen scheinbar Pause am Wendepunkt nahe dem Rebenbogen, und fahren dann auf dem schnellsten Weg zurück in ihr Depot.</li> </ul>	Es handelt sich um Ablösefahrten für die Linie 6 (Endhaltestelle Hans Löffler-Straße), um die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Die Abläufe hierzu sind in der Überplanung.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haugerpfarrgasse: nach Stilllegung der Bushaltestelle bei der Augustinerkirche mehr Busverkehr</li> </ul>	Baustellenbedingt stehen keine innerstädtischen Alternativtrassen zur Verfügung. Sobald die innerstädtischen Baustellen beendet sind, werden die ursprünglichen Linienwege wieder eingeführt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme Busverkehr Galgenberg</li> </ul>	Dies ist den Verkehrsbedürfnissen zur Uni Hubland geschuldet.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gasbusse</li> <li>• Elektro-Busse</li> <li>• Einsatz moderner, schadstoffarmer und lärmreduzierter Busse</li> </ul>	Alternative Buskonzepte sind derzeit in der Prüfung. Bei Neubeschaffungen werden Schadstoffausstoß und Lärmemissionen berücksichtigt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grüne Welle für Busse</li> </ul>	Kann nur mit Hilfe von Busspuren realisiert werden. Aufgrund von Platzmangel ist dies im Stadtgebiet nicht zu realisieren.
Marketing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichkeit bei Veranstaltungen in s.Oliver Arena mit dem ÖPNV anzureisen stärker bewerben</li> </ul>	Veranstaltungsticket ist neu verhandelt und eingeführt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusatzfahrten mit Strabas und Bussen bei Großveranstaltungen (zur An- und Abreise) mit Bewerbung dieses Angebots</li> </ul>	Wird bei Großveranstaltungen durchgeführt.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• reizvolle Angebote an PendlerInnen (damit sie mit dem Nahverkehr in die City kommen)</li> </ul>	Sind vorhanden (Firmenabo, Familienticket, Abos etc.)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werbekampagne für öffentlichen Nahverkehr</li> <li>• Zusammenarbeit z.B. mit Kitzingen und anderen Umkreis Gemeinden</li> </ul>	Wird intensiviert, u.a. über VVM
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsehen, was es an Lösungen in der Welt schon gibt</li> </ul>	Die europaweite Vernetzung ist durch die Mitgliedschaft und Mitarbeit im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen gewährleistet.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichen Nahverkehr durch günstige Preise so attraktiv machen, dass sich PkW-Fahren nicht mehr lohnt</li> </ul>	Dies ist eine verkehrspolitische Entscheidung. ÖPNV wird bereits in der Stadt Würzburg mit ca. 18 Mio. EUR subventioniert.

Pendlerverkehre	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Park-and-Ride Möglichkeiten z.B. an den Autobahnausfahrten mit Carsharing Modellen (auch elektrischen) in Richtung Stadt kombinieren.</li> </ul>	<p>P&amp;R-Anlagen sind besonders sinnvoll, je weiter sie vom eigentlichen Ziel entfernt sind. Für den Bau von P&amp;R-Anlagen sind die jeweiligen Gemeinden zuständig. Da die Plätze überwiegend von Bewohnern der Nachbargemeinden genutzt werden, ist es schwierig, einen Gemeinderat dazu zu bewegen, den Ausbau zu finanzieren. Um für den (Aus-)Bau Fördermittel in Anspruch nehmen zu können, muss ein Gutachten mit Potenzialanalyse in Auftrag gegeben werden.</p> <p>Eine Kombination von P&amp;R mit Carsharing ist nur bedingt sinnvoll, da nicht zu erwarten ist, dass PKW-Fahrer auf halber Strecke auf Carsharing-Fahrzeuge umsteigen. Die Bewerbung und Förderung von Fahrgemeinschaften sind an dieser Stelle sinnvoller. Geeignete Plattformen und Möglichkeiten einer gebietskörperschaftsübergreifenden Zusammenarbeit werden derzeit geprüft. ÖPNV und Carsharing ergänzen sich sinnvoll. Seitens der WSB besteht eine Kooperation mit einem Carsharing-Unternehmen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV-Umlandbusse und Fernbusse verkehren nur noch bis zu den Straßenbahn-Endhaltestellen am Stadtrand</li> </ul>	<p>Dies ist in Ansätzen bereits der Fall, z.B. Königsberger Straße, und soll fortgeführt werden.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ÖPNV Verbindung schaffen Rottendorf-Gerbrunn-Frauenland</li> </ul>	<p>Diese Busverbindung gab es bis Mitte 2015. Die Verbindung bestand 3 Jahre um vor allem den Studenten und Beschäftigten der Uni eine Möglichkeit zu schaffen, auf direktem Weg zum Hubland zu gelangen. Dabei wurde in enger Abstimmung mit der Uni ein Fahrplankonzept erstellt, das auch die Zugzeiten in Rottendorf berücksichtigt hat.</p> <p>Allerdings musste trotz Verlängerung der 2-jährigen Probephase (mit entsprechenden Publikationen in der Uni) festgestellt werden, dass die Fahrgastzahlen sehr gering ausfielen und den Gesamtaufwand in keinsten Weise gerechtfertigt haben. Aus diesem Grund wurde der Verkehr eingestellt und die freiwerdenden Mittel in die Taktverdichtung der Linie 560 (Würzburg - Rottendorf) investiert.</p>
sonstige Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auffassung des Busbahnhof am Hauptbahnhof</li> </ul>	<p>Ein zentraler Verknüpfungspunkt von Bus und Bahn ist für die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV wichtig.</p> <p>Derzeit befindet sich das gesamte Bahnhofsumfeld in der Planung. Dabei müssen verschiedenste Bedürfnisse berücksichtigt werden und unterschiedlichste Eigentümer einbezogen werden.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verbesserter Nahverkehr</li> </ul>	<p>Dies ist ein ständig laufender Verbesserungsprozess. Eine grundsätzliche Verbesserung muss vom Aufgabenträger (Stadt Würzburg) im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages bestellt und im Nahverkehrsplan hinterlegt werden.</p>

## Hinweise und Stellungnahmen im Rahmen der ersten Beteiligungsrunde vom 3.3.2015 bis 3.4.2015 zu sonstigen Lärmquellen

Nachstehend finden sich Hinweise zu sonstigen Lärmquellen in Würzburg mit Stellungnahmen der verantwortlichen Fachdienststellen.

Bürgerhinweis		Stellungnahme
Titel	Beschreibung	
Lärm und Verunreinigungen durch Diskotheken/Gastronomie und deren Besucher	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Musikbeschallung insbesondere bei geöffneten Fenstern</li> <li>• Verunreinigungen (Urin, Scherben, Erbrochenes, Unrat) mit Geruchsbelästigung</li> <li>• Lärm bei An- und Abreise der Gäste</li> <li>• Lärm durch Raucher</li> </ul>	Es werden bereits bezüglich der genannten Beschwerden Kontrollen durch Polizei und Kommunalen Ordnungsdienst (KOD) durchgeführt und v.a. einzelne Projekte bzw. Lärmquellen gezielt aufgesucht. Zudem werden Abmahnungen gegen Gastronomen ausgesprochen, Bußgelder bei Verstößen verhängt und Einzelgespräche mit den Gastronomen über Verbesserungsmöglichkeiten geführt.
Lärm durch Veranstaltungen auf Mainwiesen, Talavera, Festung, Marktplatz, Marathon etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• intensive Musikbeschallung</li> <li>• Verunreinigungen (Urin, Scherben, Erbrochenes, Unrat) mit Geruchsbelästigung</li> <li>• Lärm bei An- und Abreise der Gäste</li> </ul>	Im Bereich Talavera werden restriktiv neue Veranstaltungen mit Musikbeschallungen und sonstigen Lärm abgelehnt oder die Musik untersagt. Neue und zusätzliche Veranstaltungen würden die bereits bestehenden Veranstaltungen wie Volksfeste, Festivals etc. gefährden. Kontrollen durch Polizei und Ordnungsbehörde werden regelmäßig durchgeführt.
Lärm aus Kleingartenanlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Musik und Lärm durch Feiern</li> </ul>	Es wird auf die vielfältigen Möglichkeiten des Privatrechts und Nachbarschutzes hingewiesen. Bei Ruhestörungen ist daher die Polizei zu kontaktieren.
Kickers Stadion	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Musikbeschallung vor, während und nach den Spielen</li> <li>• Lärm durch mitgeführte Perkussioninstrumente</li> </ul>	<p>Mit Ergänzungsbescheid wurde die Nutzung der Lautsprecheranlage außerhalb von Sicherheitsdurchsagen auf 30 Minuten vor Anpfiff, den Zeitraum während der Halbzeitpause und bis max. 15 Minuten nach Spielende begrenzt.</p> <p>Der Verein hat zudem einen Lärmschutzbeauftragten installiert, unter der E-Mail-Adresse <a href="mailto:dallenberg@wuerzburger-kickers.de">dallenberg@wuerzburger-kickers.de</a> können Beschwerden direkt an den Verein gesendet werden.</p> <p>Seit Saisonbeginn 2015 hat sich die Situation auch durch eine dezentrale Beschallungsanlage augenscheinlich entspannt.</p> <p>Seit Mitte November 2016 hat sich der Verein folgende Selbstverpflichtung auferlegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir werden allen Stadionbesuchern untersagen, an Spielen, die von Montag bis Donnerstag nach 18.30 Uhr beginnen, Trommeln einzusetzen</li> <li>- Diese Regelung gilt zunächst für die Spielzeit <a href="#">2016/17</a> und wird entsprechend in den Fanbriefen ausdrücklich erwähnt; die Kontrolle an den Eingängen erfolgt entsprechend</li> </ul>

Einsatz von Gartengeräte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärm durch priv. Laubbläser, Heckenscheren etc.</li> </ul>	Bei ruhestörendem Einsatz von Gartengeräten und von Geräten der Hausarbeit werden regelmäßig Bußgeldverfahren durchgeführt. Zudem besteht hier auch die Möglichkeit klärende Gespräche zu führen, oder gegebenenfalls privatrechtlich gegen Verursacher vorzugehen.
Freie Turner Würzburg, Mergentheimer Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Musikbeschallung bei Lacrosse- und American Football-Spielen</li> </ul>	Das Areal zw. Mergentheimer Str. und Main ist im Flächennutzungsplan explizit als Sondergebiet für Sport ausgewiesen. Auch hier ist der Verein grds. verpflichtet, die geltenden Grenzwerte einzuhalten. Bei erneuter Lärmbelästigung wird gebeten direkt Kontakt mit dem FB Umwelt- und Klimaschutz aufzunehmen und die Dauer und Häufigkeit der Musikbeschallung mitzuteilen.
Lärm durch spezielle Fahrzeuge und „Poser“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr laute Motoren und Auspuffanlagen an Autos und Motorrädern</li> <li>• bewusstes Aufheulen des Motors</li> </ul>	Durch Polizei und KOD sind Kontrollen geplant.
Großdruckerei Stürtz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zwar "nur" Lärm im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, der jedoch permanent, d.h. 24 Stunden, Tag für Tag, Monat für Monat präsent ist.</li> <li>• Schwingungen vorrangig in der Einliegerwohnung</li> <li>• kühlere Tage: wartende LKWs nachts mit laufenden Motoren und Standheizungen</li> <li>• Umladen vom Hänger auf den LKW</li> </ul>	Die Großdruckerei Stürtz stellt Ende Oktober 2016 den Betrieb komplett ein.
Weinberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bearbeitungsmaschinen in den Weinbergen</li> </ul>	Es gibt rechtlich keine Möglichkeiten den Betrieb von Geräten im Außenbereich einzuschränken.
Richter und Frenzel Beladungslärm vor 6 Uhr morgens	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bereits ab ca. 5.15 Uhr Beladung der LKWs</li> <li>• lautes Absetzen der Paletten in LKW</li> </ul>	Bei zukünftigen Lärmbelästigungen bitte FB Umwelt- und Klimaschutz kontaktieren. Auf Grundlage konkreter Angaben können dann entsprechende Schritte geprüft werden.
Waschstraßenlärm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Lärmquellen sind dem Wohngebiet zugewandt: Einfahrten (Hochdruckreiniger), Ausfahrten (Trocknungsgebläse), wartende Autos.</li> <li>• Extrem laute Gebläse auch bei geschlossenen Toren</li> <li>• mit offenen Toren ist Lärm aus der Waschstraße und der Hochdruckreinigung unerträglich</li> </ul>	Die Beschwerde wurde geprüft. Nach einem vorliegenden Schallgutachten werden jedoch die zulässigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten.

Schallschutzfenster	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderprogramm</li> </ul>	<p>Die Stadt Würzburg hat letztmals im Rahmen des Konjunkturpaketes II ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt. Die Finanzierung (anteilig) wurde durch Bundesmittel gewährleistet. Derzeit sind Zuschüsse durch das Land Bayern oder den Bund nicht in Aussicht gestellt.</p> <p>Im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans ist ein kommunales Schallschutzfenster-Programm Bestandteil der vorgeschlagenen Maßnahmen.</p>
Betriebshof Juliuspital	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traktoren und Personal verursachen in den Sommermonaten schon früh morgens Lärm</li> </ul>	<p>Die Betriebsleitung hat zugesagt das Personal auf ein leises Vorgehen zum Schutze der Nachbarschaft hinzuweisen. Bei zukünftigen Beschwerden bittet die Betriebsleitung direkt von den Nachbarn angesprochen zu werden.</p>
Neuer Hafen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Starke Lärmbelästigung durch Schredder Anlage – ohne Schallschutz 6-tägig</li> <li>tägl. mehrere Verpuffungen</li> <li>bei Rückwärtsfahrten mit Kränen laute Pfeiftöne</li> </ul>	<p>Die vorhandenen baulichen Schallschutzeinrichtungen werden auflagentgemäß jährlich von einem Sachverständigen überprüft. Verpuffungen lassen sich aus sicherheitstechnischen Gründen nicht gänzlich vermeiden. Der Betrieb unterliegt der regelmäßigen Anlagenüberwachung nach dem BImSchG.</p>
Neuer Hafen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dauerlärm über Wochen durch Trocknungsanlagen für Getreide</li> </ul>	<p>Im Hafenebereich befindet sich eine Vielzahl von Getreidetrocknungsanlagen. Grundsätzlich unterliegen die Trocknungsanlagen der immissionsschutzrechtlichen Überwachung. Die Anlagen werden regelmäßig durch die Behörde oder durch einen externen Sachverständigen überwacht. Die gesetzlich vorgegebenen Lärmwerte werden eingehalten.</p>
Straßenreinigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einsatz von Laubbläsern</li> </ul>	<p>Die Stadtreiniger sind bereits seit 2014 dabei die mit Verbrennungsmotoren betriebenen Laubgebläse durch leisere, emissionsärmere Elektrogeräte zu ersetzen. Da die Anschaffungskosten relativ hoch sind und es weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll ist, einwandfrei funktionierende Geräte auszutauschen, erfolgt der Wechsel sukzessive. Inzwischen ist nur noch ein einziges Laubgebläse mit Verbrennungsmotor im Einsatz. Bis Anfang 2017 ist der vollständige Umstieg auf Elektrogeräte zu erwarten.</p> <p>Auch die Freischneider wurden inzwischen komplett auf akkubetriebene Geräte umgestellt. Zusätzlich wird geprüft, ob bei bestimmten Einsätzen anstelle der Freischneider Alternativgeräte verwendet werden können.</p> <p>Als weitere Maßnahme zur Reduzierung der Lärmemissionen wird derzeit eine neue Arbeitsanweisung für die Straßenreinigung erstellt, in der klar geregelt wird, dass die Laubgebläse und Freischneider nicht vor 8:00 Uhr und nicht zwischen 12:00 Uhr und 13:00 Uhr eingesetzt werden dürfen. Zusätzlich wird die Vorgabe gemacht, dass die Geräte nur in der Laubzeit oder zur Beseitigung intensiver Verschmutzungen (Faschingszug, Großveranstaltungen, etc.) verwendet werden dürfen, die ohne die Gebläse nicht zu bewältigen sind.</p> <p>In einigen Fällen ist der Einsatz der Gebläse zur Wahrnehmung unserer Verkehrssicherungspflicht dringend erforderlich. Außerdem können einige Bereiche zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund der Parksituation kaum noch gereinigt werden.</p>

		Hier ist ein früher Beginn der Reinigungstätigkeit unumgänglich, da ansonsten gegebenenfalls – wie das in einigen anderen Städten praktiziert wird – temporäre Parkverbote notwendig würden, um die Sauberkeit der Stadt sicherstellen zu können.
Müllabfuhr	ab 6 Uhr morgens	Der frühe Arbeitsbeginn im Sommer dient sowohl bei den Abfalldiensten als auch bei der Straßenreinigung dem Gesundheitsschutz der Beschäftigten. So soll vermieden werden, dass die körperlich belastenden Tätigkeiten in der größten Mittagshitze erledigt werden müssen, was zu Kreislauf- und anderen Beschwerden führt. Außerdem kann dadurch die Unfallgefahr in einigen im Berufsverkehr stark befahrenen Bereichen sowohl für unsere Beschäftigten als auch für andere Verkehrsteilnehmer reduziert werden. Des Weiteren ist zu bedenken, dass der Berufsverkehr vor allem im Innenstadtbereich die Erbringung unserer Dienstleistungen behindert. Das hätte den Effekt, dass die Einsätze länger dauern würden, was schließlich die Belastung der Umwelt durch Lärm- und sonstige Emissionen vergrößern würde. Auf der anderen Seite gab es bereits Beschwerden über Müllfahrzeuge und Kehrmaschinen, die ihrerseits den Berufsverkehr behindern. Ein späterer Beginn würde diese Situation eher verschärfen. Gerade in der Innenstadt gilt es zusätzlich zu bedenken, ob sich Gewerbe und Gastronomie nicht dahingehend beschweren würden, dass Kunden und Gäste durch Lärm und Gestank der Müllfahrzeuge zur Hauptgeschäftszeit belästigt würden. Selbstverständlich werden die Touren von Abfalldiensten und Straßenreinigung so gestaltet und die Zeitplanung dahingehend optimiert, dass die Lärmbelastung in sensibleren Bereichen möglichst gering ist.
Beschaffung	städtischer Fuhrpark	Bei der Fahrzeugbeschaffung wird stets auf modernste Technologie zur Reduzierung von Umweltauswirkungen geachtet. Bei den Kehrmaschinen werden bereits bei der Ausschreibung im Leistungsverzeichnis beispielsweise bestimmte Lärmgrenzwerte und sofern vorhanden spezielle Lärmdämmungspakete berücksichtigt. Zur Minderung der Lärmemissionen, die durch den Betrieb der Aufbauhydraulikanlagen entstehen, wird bei neuen Fahrzeugen die Antriebsdrehzahl durch sogenanntes Load-Sensing reduziert. Beim Load-Sensing-System wird sichergestellt, dass die Pumpe nur den Volumenstrom fördert, der für alle aktiven Verbraucher momentan benötigt wird und nicht wie früher permanent mit maximaler Leistung. Zudem gibt es für einige Fahrzeuggruppen, wie die Kehrmaschinen Dämmpakete für die Aufbauten. Nach Möglichkeit werden Fahrzeuge mit dieser Zusatzausstattung bestellt. Im PKW- und Kleintransporterbereich werden vermehrt Elektrofahrzeuge beschafft, die wesentlich leiser laufen als die Vorläufer mit Verbrennungsmotor. Ein Umstieg in allen Fahrzeugklassen auf Elektroantrieb ist derzeit leider noch nicht möglich.

Sirenenlärm	auch nachts ständig Sirenenlärm durch Polizei und Rettungsdienste	<p>Grundlage für Schalleinrichtungen, welche das bemängelte „Sondersignal“ erzeugen, ist § 55 Abs. 3 S. 1 StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung):</p> <p>„(3) Kraftfahrzeuge, die auf Grund des § 52 Abs. 3 Kennleuchten für blaues Blinklicht führen, müssen mit mindestens einer Warneinrichtung mit einer Folge von Klängen verschiedener Grundfrequenz (Einsatzhorn) ausgerüstet sein.“</p> <p>Diese „Sonderrechte“ sind bei Fahrten zu Einsätzen der Polizei, des Rettungsdienstes und der Feuerwehr zwingend erforderlich, um Mitbürger und andere Verkehrsteilnehmer vor den mit hoher Geschwindigkeit herannahenden Einsatzfahrzeugen rechtzeitig zu warnen. Diesen Alarmfahrten geht meist ein Notruf von Menschen, die sich in akuter Not befinden, voraus.</p> <p>Die von den Mitbürgern beschriebenen Lärmbelästigungen sind damit gesetzlich vorgeschrieben und unumgebar. Für die bauliche Ausführung der Signalanlagen gibt es ebenfalls enge Vorschriften, die von allen Herstellern der Anlagen strikt eingehalten werden.</p> <p>Um den Fahrer der Einsatzfahrzeuge und die Mitbürger vor unnötiger Lärmbelastung zu schützen, wird das Sondersignal von allen Hilfsorganisationen ohnehin nur äußerst restriktiv eingesetzt.</p> <p>Der von Martinshörnern ausgehende „Lärm“ ist sicher, insbesondere nachts unangenehm. Allerdings steigt das Unfallrisiko bei den Einsatzfahrten gewaltig an, wenn die anderen Verkehrsteilnehmer (Straßenverkehr und Fußgänger) das Wegerecht der Einsatzfahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen (hören und sehen). Die Situation ist für die Fahrer der Hilfsfahrzeuge tags wie nachts gleich.</p> <p>Das Interesse Einzelner an der Einführung gedämpfter Sondersignale ist zwar bedingt nachvollziehbar, steht jedoch dem Interesse der Allgemeinheit entgegen.</p>
-------------	---	---

## Hinweise und Stellungnahme im Rahmen der ersten Beteiligungsrunde vom 3.3.2015 bis 3.4.2015 zu Lärm durch Flugverkehr

Nachstehend finden sich Hinweise zu Fluglärm in Würzburg mit Stellungnahmen des Luftamt Nordbayerns und des Flugsportclubs Würzburg.

Bürgerhinweise		Stellungnahme
Titel	Beschreibung	
Schleppflüge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seilwinde</li> <li>• Mittagspause mind. von 12- 15 Uhr</li> <li>• Schleppflugverbot</li> <li>• Schleppflugverbot am Wochenende/sonntags</li> <li>• Begrenzung der zugelassenen Flüge</li> <li>• leiseres Schleppflugzeug</li> </ul>	<p>Am Flugplatz Würzburg-Schenkenturm findet der Start von Segelflugzeugen nur per Motorschlepp statt. Da es sich beim Segelflugbetrieb nahezu ausschließlich um eine Freizeitaktivität handelt, man zu dessen Durchführung immer ein vielköpfiges Team benötigt und es sich außerdem bei den Flugschülern in aller Regel um junge Menschen (Schüler, Studenten) handelt, kommen für den Flugbetrieb nur Wochenendtage, Feiertage bzw. die Zeit der Schulferien in Frage. Darüber hinaus findet Segelflug in aller Regel nur bei Wetterverhältnissen statt, die im Allgemeinen als „schönes Wetter“ (Sonnenschein, warm, gute Sicht) bezeichnet werden.</p> <p>Am Flugplatz Würzburg-Schenkenturm besteht in den Monaten April bis Oktober an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 13 bis 15 Uhr eine Betriebspause für Motorschleppstarts, die unseres Wissens auch strikt eingehalten wird. Das Bundesimmissionsschutzgesetz ist zwar auf Flugplätze nicht anwendbar, jedoch orientiert sich diese Pausenzeit (13 bis 15 Uhr) z.B. an der nachmittäglichen „Ruhezeit“ für Sonn- und Feiertage (siehe Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV) oder der ebenfalls für den frühen Nachmittag an Sonn- und Feiertagen festgelegten „Tageszeit mit erhöhter Empfindlichkeit“ (siehe TA Lärm). Da die Pausenregelung am Flugplatz auch für den Samstag (einen Werktag) gilt, geht sie sogar über die erwähnten, in anderen Bereichen zur Anwendung kommenden, Sonn- und Feiertagsregelungen/-bewertungen hinaus. Die Pausenregelung ist formal als freiwillige Selbstbeschränkung einzuordnen, da es bei der aktuellen Höhe der Schallimmissionen durch an- und abfliegende Flugzeuge keine rechtliche Verpflichtung oder Handhabe gibt, irgendeine Beschränkung aufzuerlegen. Sollte, bei einem starken Anwachsen des Verkehrs (ca. &gt; 7.500 Starts p.a.), der Flugplatz Würzburg Schenkenturm den Regelungen der Landeplatzlärmschutzverordnung unterworfen sein, so wären die dort fixierten, zeitlichen Beschränkung deutlich offener als die aktuellen freiwilligen. Vom Flugplatzbetreiber wurde aber in der Vergangenheit mehrfach betont, dass er von sich aus an der aktuellen Regelung festhalten will.</p> <p>Weder eine Ausweitung der aktuellen, freiwilligen Pausenregelung (13 bis 15 Uhr) noch ein Schleppflugverbot sind behördlicherseits durchsetzbar, da es dafür keine rechtliche Basis</p>

		<p>gibt. Diese Einschätzung berücksichtigt bereits, dass die von den Schleppflügen herrührenden Schallimmissionen deutlich unterhalb der auf Unzumutbarkeit hindeutende Grenz- bzw. Orientierungswerte liegen. Das am Flugplatz Würzburg-Schenkenturm zum Einsatz kommende Schleppflugzeug DR400/180R (D-EKSE) erfüllt die Anforderungen des erhöhten Schallschutzes – wesentlich leisere Motorschleppflugzeuge (auch modernere) gibt es nicht.</p> <p>Der Einsatz einer Seilwinde würde dafür sorgen, dass ein bestimmter Teil der Schleppflüge nicht mehr per Motorschlepp erfolgen müsste – die Anzahl der Motorschleppstarts würde also merklich abnehmen. Derzeit finden intensive Gespräche statt, um den Bau einer Seilwinde mittelfristig zu ermöglichen.</p> <p>Obwohl aus juristischer Sicht hierfür keinerlei Verpflichtung besteht, versuchen die Stadt Würzburg, das Luftamt Nordbayern und der Flugsportclub Würzburg weitere Verbesserungen zu erreichen (z.B. Möglichkeiten für die Realisierung einer Seilwinde weiter voran zu treiben).</p>
<p>Flugverkehr allgemein</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittagspause mind. von 12- 15 Uhr</li> <li>• Schließung Flugplatz (Verlegung in weniger dicht besiedelte Gebiete)</li> <li>• Flugverbot sonntags</li> <li>• Änderung Einflugschneise</li> <li>• Begrenzung der Flüge</li> <li>• Flugzeiten einschränken</li> <li>• Einhaltung der festgelegten Abstände zur Wohnbebauung und Flughöhe</li> <li>• Flugrouten festlegen</li> <li>• Startverbot Minihubschrauber</li> <li>• Startverbot für Flugzeuge, die sofort wieder landen</li> <li>• Einhaltung Platzrunde, Verlassen dieser nur nach Norden</li> <li>• Reduzierung Platzrunden</li> <li>• Verlegung Flugschule</li> <li>• Verbot von Ausbildungs- und Schulungsflügen an Sonn- und Feiertagen</li> </ul>	<p>Sofern Bezug auf Flüge zum/vom Flugplatz Würzburg-Schenkenturm genommen wird, ist zuerst auf dessen Charakter als Landeplatz für den öffentlichen Verkehr hinzuweisen, der mit einer Betriebspflicht und festen Öffnungszeiten verbunden ist.</p> <p>Sofern auf Flugverkehr ab 4:30/5:00 Uhr bis nach 23:00 Uhr Bezug genommen wird, handelt es sich sehr wahrscheinlich um Flüge von Verkehrsflugzeugen in größeren Höhen (auch Transitverkehr), die letztlich über ganz Deutschland verteilt sind. Auch diese können durchaus noch ein gewisses Störpotential haben, jedoch spielen bei der Festlegung der Luftverkehrsstrecken („Flugstraßen“) die Gegebenheiten am Boden (z.B. Ortschaften, Gebirge, Naturschutzgebiete) keine Rolle.</p> <p>Mit „Minihubschrauber“ sind Gyrocopter (= Tragschrauber in Ultraleichtbauweise) oder auch vereinzelt schon existierende Ultraleicht-Hubschrauber gemeint. Ein Bezug zum Flugverkehr am Flugplatz Würzburg kann ohne weitere Informationen nicht hergestellt werden.</p> <p>Insbesondere die flugplatznahen An- und Abflugwege sind an die Lage und Ausrichtung der festen Start- und Landebahn gekoppelt, weshalb auch keine grundlegende Änderung der Flugwege bei Start und Landung vorgenommen werden kann. Die Platzrunde ist verbindlich für Platzrundenflüge (also Starten, vier 90°-Kurven nach links/rechts und wieder Landen). Alle anderen An-/Abflüge nutzen nur Teile der Platzrunde (meist zumindest das erste/letzte gerade Stück). Auf diesem ersten/letzten geraden Stück sollte die Platzrunde seitlich möglichst genau eingehalten werden, um die nahen Ortsteile nicht mehr als nötig zu überfliegen. Der Einflugpunkt in die bzw. der Ausflugpunkt aus der Platzrunde richtet sich nach Start- bzw. Zielort des Fluges. Es gibt für An- und Abflüge jedoch keine</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Genehmigung von Flugtagen und Flugschauen</li> <li>• Umrüstung auf moderne, leise Fluggeräte</li> <li>• Besteuerung Flugbenzin</li> </ul>	<p>Höhenfestlegungen – das typische Höhenprofil beim Start ergibt sich einerseits aus den Flugleistungen des betreffenden Flugzeuges (z.B. Steiggeschwindigkeit und Steigrate) und andererseits aus der Vorgehensweise des einzelnen Piloten. Bei der Landung treten die Flugleistungen etwas in den Hintergrund – der Pilot stellt mit Schub und Landeklappen die Geschwindigkeit und Sinkrate so ein, dass das Flugzeug möglichst genau einem optimalen Standardgleitpfad folgt.</p> <p>Die Piloten des Flugsportclubs Würzburg sind sich der Lärmproblematik bewusst und halten die Platzrunde ein oder optimieren diese noch zur Lärmvermeidung. Auf die genaue Anflugroute ortsfremder Piloten hat der Flugplatz keinen Einfluss. Der Flugleiter auf dem Tower hat keinen Radarschirm und er darf auch keine Anweisungen geben, wie ein Pilot zu fliegen hat. Selbstverständlich gibt er Hinweise, wenn er Abweichungen erkennen kann und der Flugbetrieb dies zulässt. Bestimmungsgemäß erfolgt der normale Einflug mit Motormaschinen im Norden der Platzrunde, im sogenannten Gegenanflug. Die Festlegung, die Platzrunde dürfe nur im Norden verlassen werden, würde daher das Gefahrenpotential erhöhen und zusätzlich dafür sorgen, dass sich fast alle abfliegenden Flugzeuge länger in der Platzrunde aufhalten würden als bisher. Das trägt nicht zur Sicherheit, zum Lärm- oder zum Umweltschutz bei. Abschließend bleibt festzuhalten, dass es im Sichtflug keine fest vorgeschriebenen Flugstrecken gibt.</p> <p>Es wird nur alle zwei Jahre mit der Veranstaltung „Würzburg fliegt“ eine genehmigungspflichtige Flugschau durchgeführt. Die Vorführungen finden am Samstag und Sonntag von 11:00 bis 18:30 statt. Die Termine werden weit vorher bekannt gegeben.</p> <p>Mehr als 80% der Starts und Landungen der Motorflugschüler werden an anderen Flugplätzen durchgeführt, obwohl der Flugsportclub Würzburg ein wirtschaftliches Interesse an der Durchführung dieser Flüge auf dem eigenen Flugplatz hat, denn für jede Landung wird eine sogenannte Landegebühr erhoben. Selbst die normalen Übungslandungen der lizenzierten Motorflug-Piloten werden durch einen Vertrag mit dem Flugplatz Walldürn dorthin ausgelagert. Dort wird von den Piloten des FSCW keine Landegebühr erhoben, diese Gebühren übernimmt der FSCW pauschal. Diese Regelung stellt ein Entgegenkommen des FSCW dar, da der Verein für diese Landungen keine Gebühren von den Piloten erhält (normalerweise würden diese Flüge in Würzburg stattfinden) und zusätzlich dafür noch an den Flugplatz Walldürn bezahlt.</p> <p>Starts und Landungen am Flugplatz Schenkenturm sind durch seine Lage auf einem Berg und die resultierenden Windeffekte durchaus anspruchsvoll und nur mit ausreichender Übung sicher zu bewerkstelligen. Deswegen kann auf Schul- und Übungsflüge mit Motormaschinen in Würzburg nicht ganz verzichtet werden.</p>
--	--	---

		<p>Das Flugbenzin (Avgas) kostet etwa 2,41 Euro pro Liter, die enthaltene Steuer liegt dabei etwa 10% höher als beim PKW-Kraftstoff. Für die Festlegung dieser Steuer ist der Bund zuständig.</p> <p>Zwar kann die Stadt Würzburg keinen Einfluss auf den Flugverkehr nehmen, doch wird gemeinsam mit dem Luftamt Nordbayern und dem Flugsportclub Würzburg im Rahmen von regelmäßigen Treffen, teilweise mit Beteiligung von Vertretern der Betroffenen, nach Möglichkeiten zur Lärminderung gesucht.</p>
Hubschrauber Uniklinik Würzburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugverbot zwischen 22 - 6 Uhr</li> <li>• Lärmschutzfenster bezuschussen</li> <li>• An- und Abflug über unbebautem Gebiet</li> <li>• seit ADAC Flugrettung übernommen, niedrigere Start- und Landeanflüge vom/zum ZIM/ZOM</li> <li>• Landeplatz verlegen</li> </ul>	<p>Das Universitätsklinikum Würzburg verfügt über einen als Hubschrauber-Flugplatz genehmigten Dachlandeplatz, auf dem ausschließlich Ambulanzflüge stattfinden. Die Flughöhen in unmittelbarer Umgebung des Landeplatzes sind wegen des Start- bzw. Landevorgangs erwartungsgemäß niedrig. Es gibt jedoch keine Anhaltspunkte, dass sich diese Höhen verringert haben. Die Lage des Landeplatzes auf dem Dach ist aus Sicht der erforderlichen Hindernisfreiheit (Topographie, Gebäude/Anlagen, Bäume) optimal – im Übrigen sind dadurch alle Flughöhen in der Umgebung etwas größer. Es gibt zwar festgelegte (Haupt-)An- und Abflugrichtungen, jedoch muss bei entsprechenden Windrichtungen und -stärken auch aus anderen Richtungen an-/abgeflogen werden.</p>
Linienflugverkehr von/nach Frankfurt a.M.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niedrigere Flughöhen</li> </ul>	<p>Es gibt keine Anhaltspunkte, dass sich im Würzburger Raum Flughöhen von Flugzeugen an/ab Frankfurt geändert haben. Die Frankfurter Flugspuren (Seite und Höhe) sind im Internet archiviert und können insofern für Interessenten zum Vergleich alt/neu abgerufen werden (siehe <a href="http://casper.umwelthaus.org">casper.umwelthaus.org</a>).</p>

## Hinweise und Stellungnahmen im Rahmen der zweiten Beteiligungsrunde vom 6.3.2017 bis 3.4.2017 zu Straßenverkehrslärm

Nachstehend finden sich Hinweise zu Straßenverkehrslärm in Würzburg mit Stellungnahmen der betroffenen Fachdienststellen.

Bürgerhinweise		Stellungnahme
Titel	Beschreibung / Maßnahmenvorschläge	
Raser	Geschwindigkeitsüberwachung durch mobile Verkehrsüberwacher	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme der Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern durch die Fachabteilung Kommunaler Ordnungsdienst und Verkehrsüberwachung sowie gegebenenfalls Weiterleitung dieser an die Polizei sowie weitere betroffene Fachdienststellen, z. B. Fachbereich Bauen (Verkehrsmaßnahmen).</li> <li>• Geschwindigkeitsmessungen einzelner Brennpunkte und Aufnahme von Hinweisen in die Gebietsliste der zu kontrollierenden Straßen.</li> <li>• Besprechungen mit der Polizei, um vorhandene Problemfaktoren zu besprechen und Lösungen zu finden.</li> <li>• Anschaffung zweier weiterer Geschwindigkeitsanzeigen mit Display, um präventiv die Verkehrssicherheit zu steigern (zu schnelles Fahren: trauriges Gesicht; Einhalten des Tempolimits: Smiley).</li> <li>• Aktuell Prüfung der Anschaffung eines weiteren Messfahrzeuges.</li> </ul>
Unterdürrbacher Straße, Mittlerer Wiesenweg, Dürrbachtal im Bereich der Doppelkurve, Franziskanerplatz, allgemein	Wochenende: Poser unterwegs (quietschende Reifen, laute Motoren- und Auspuffanlagen, laute Musik)	Die Problematik wurde bereits in das Sicherheitskonzept der PI-Würzburg-Stadt aufgenommen. Kontrollaktivitäten wurden bereits (auch mit der VPI Würzburg hinsichtlich erforderlicher Geschwindigkeitsüberwachung!) abgestimmt!
Pleichertorstraße	Lärm und Abgase; Öffnung Kranenkai für Autos stadteinwärts, um Verkehr durch Pleichertorstraße zu reduzieren	Die Straßenfläche am Kranenkai wird zum Teil für das Be- und Entladen am CCW benötigt. Ein Zweirichtungsverkehr kann daher dauerhaft nicht erhalten werden. Die Leistungsfähigkeit des nachfolgenden Verkehrsknotens wurde durch verschiedene Maßnahmen erheblich gesteigert, so dass auf der Friedensbrücke kaum noch Rückstaus zu beobachten sind. Auch im weiteren Verlauf der Pleichertorstraße kommt der Verkehrsfluss selten ins Stocken.
massiv Lärmbelästigung durch Autobahnzubringer in der Lehmgrubensiedlung (Nikolaus-Fey-Straße)	Tempo 50 beidseitig auf der B19 bis zur Anschlussstelle Autobahn	Ab der Konrad-Adenauer-Brücke bis zur BAB Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 100. In diesem Bereich sind Lärmschutzwände vorhanden. Derzeit liegt für diesen Straßenabschnitt keine Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung vor.

	Flüsterasphalt auf den Fahrspuren der B19	Voraussichtlich im Sommer/Herbst 2017 soll die Deckschicht der B 19 zwischen der Konrad-Adenauer-Brücke und der Autobahnanschlussstelle Heidingsfeld erneuert werden. Die Beseitigung von Unebenheiten und die neue Deckschicht werden die bestehende Lärmsituation verbessern. Die Aufbringung eines zusätzlichen lärmindernden Fahrbahnbelages ist aufgrund der vorgegebenen Höhenlage durch die Betongleitwand im Zuge der Maßnahme nicht möglich.
	Installation stationärer Blitzer	Die Installation stationärer Blitzer an dieser Stelle wird kritisch gesehen, da keine besonderen Unfallschwerpunkte vorliegen. Die Einrichtung stat. Blitzer wird darüber hinaus bayernweit sehr restriktiv gehandhabt.
	Deutliche Unterbindung des LKW-Durchgangsverkehrs durch erhöhte Kontrollen	Seit 2006 ist der Lkw-Durchgangsverkehr ab 12t auf der B 19 zwischen den AS Estenfeld und Heidingsfeld untersagt. Die Überwachung des Schwerlastverkehrs im Bereich des Würzburger Stadtring-Süd und der B 19 erfolgt im Stadtgebiet Würzburg bereits konsequent im Rahmen eines Kontrollkonzeptes!
	Untersagung an die Navigationsdienstleister und Hersteller, damit diese die Abkürzung von der A3 auf die A7 aus ihren Systemen heraus nehmen	Die Stadt Würzburg hat keinen Einfluss auf das Routing der einzelnen Hersteller. Alle relevanten Angaben, die über die Kartengrundlagen an die beiden Kartenhersteller geliefert werden können, werden geliefert.
	Die Lärmschutzwand an der B19 deutlich erhöhen und mit deutlich verbesserter Schallabsorption ausstatten.	Die Lärmschutzwand wurde in den 90er Jahren aufgrund der Ausweisung des Baugebietes „Herieden“ errichtet. Bei der Planung und Errichtung wurden alle gültigen Vorschriften und Richtlinien eingehalten.
	Verbot der Abholzung an dem Autobahnzubringer, wie vor ca. 3 Jahren geschehen. Es war daraufhin deutlich lauter	Das Fällen und Roden erfolgte im Rahmen der Planfeststellung.
BAB 3	Kahlschlag für die Baufeld-Freimachung an BAB 3; hochwertige Lärmschutzwand mit erhöhter Schallabsorption	Im Planfeststellungsbeschluss des sechsspurigen Ausbaus der BAB 3 zwischen den Anschlussstellen Würzburg Heidingsfeld und Randersacker wurden umfangreiche Maßnahmen zum Lärmschutz festgeschrieben. Neben der Tieferlegung der BAB 3 in diesem Streckenabschnitt und der Einhausung durch den sog. Katzenbergtunnel sowie Lärmschutzwänden im gesamten Streckenabschnitt mit angrenzender Wohnbebauung werden auch im Bereich der Anschlussstelle Würzburg Heidingsfeld Lärmschutzwände errichtet, die bis an die bestehende Lärmschutzeinrichtung an der B 19 heranreichen. Zudem wird im gesamten Ausbaubereich lärmindernder Asphalt eingebaut.
Nikolaus-Fey-Straße	Raser in Tempo 30 Zone; Straßenumgestaltung durch Teilaufpflasterung oder Bremsschwellen	Pflaster führt im Vergleich zu Asphalt zu deutlich erhöhten Lärmemissionen. Daher werden in der Praxis bestehende Aufpflasterungen aus Lärmschutzgründen nicht erneuert sondern asphaltiert.

Unterdürrbacher Straße, Mittlerer Wiesenweg, Dürrbachtal im Bereich der Doppelkurve	Raser in Tempo 30 Zone im Bereich der Unterdürrbacher Schule -Gefährdung der Schulkinder, quietschende Reifen; viel deutlichere Beschilderung, Hinweisschild "Lärmschutz",	Der Straßenabschnitt der Unterdürrbacher Straße/ Dürrbachtal wurde bereits erneuert. Dort ist weiterhin Tempo 30 als Streckengeschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Grund der Anordnung war und ist der Sicherheitsbelang an der Schule und nicht der Lärm. Eine Beschilderung mit dem Zusatz "Lärmschutz" ist weder notwendig noch zweckdienlich.
	Wochenende: Poser unterwegs (quietschende Reifen, laute Motoren- und Auspuffanlagen, laute Musik; durchgezogene Linien im Bereich der Kurven, Einmündungen mit "Rechts vor Links"-Regelung	Die Vorfahrt ist für die "Hauptstraße" wegen des Busverkehrs geregelt. In dem betr. Bereich sind Einmündungen, Zufahrten und Überfahrten zu ermöglichen. Dort kann keine durchgezogene Linie angeordnet werden. Aufgrund der Straßenführung und der Hindernisse (Mittelinseln) kann tatsächlich keine hohe Geschwindigkeit gefahren werden.
	deutlichere Markierung der Fußgängerüberwege	Zur sicheren Fußgängerquerung wurden Mittelinseln eingebaut. Die Anlage von Zebrastreifen ist an diesen Stellen nicht möglich, da viele Kriterien der einschlägigen Richtlinien nicht eingehalten werden, so fehlen z.B. die erforderlichen Sichtweiten sowie die Verkehrsfrequenzen von Fußgängern und Fahrverkehr.
	Stationäre Tempoanzeigen	Tempoanzeigen gibt es für das Stadtgebiet Würzburg zwei. Diese sind im wöchentlichen Wechsel im Einsatz. Der Wechsel ist notwendig, damit sich die Verkehrsteilnehmer nicht daran gewöhnen. Die Anzeigen sollen einen Aha-Effekt und ein Bewusstwerden der Geschwindigkeit bewirken.
Rottendorfer Straße	hoher LKW-Anteil, viel Busverkehr; Umleitungskonzept zumindest für städtische Fahrzeuge (Abfalldienste STAR und WRG) über Nürnberger Straße	Die Rottendorfer Straße ist Teil des innerstädtischen Hauptverkehrsnetzes sowie Teil des sog. qualifizierten Verkehrsnetzes (hier Kreisstraße) und kann generell von allen Fahrzeugen befahren werden.

		<p>Nach Rücksprache mit den Verantwortlichen der betroffenen Abteilungen hat sich ergeben, dass die Rottendorfer Straße nur gelegentlich von den Stadtreinigern befahren wird. Die Stadtreiniger erklären sich als Zugeständnis an die Wünsche der Anwohner dazu bereit, die Rottendorfer Straße stadtauswärts für Entleerungsfahrten beim Kompostwerk, MHKW oder der WRG nur noch in Ausnahmefällen zu befahren und ansonsten den Stadtring und die B8 oder auch die Nürnberger Straße zu nutzen.</p> <p>Für den Weg stadteinwärts in die entsprechenden Abhol- bzw. Reinigungsbezirke ist es leider nicht vermeidbar, gelegentlich die Rottendorfer Straße zu befahren, da die Verkehrssituation auf der Bundesstraße zu größeren Verzögerungen führen würde, welche die ordnungsgemäße Erledigung der Touren sehr erschweren oder gar unmöglich machen würde.</p> <p>Eine entsprechende Regelung wird intern kommuniziert und die Fahrer dahingehend instruiert, die Befahrung der Rottendorfer Straße nach Möglichkeit zu vermeiden.</p> <p>Grundsätzlich bleibt aber zu bedenken, dass die Rottendorfer Straße insgesamt nur recht wenig von den Stadtreinigern genutzt wird und viele Fahrzeuge, die möglicherweise mit den Stadtreinigern assoziiert werden, für die WRG oder Team Orange, also den Landkreis, unterwegs sind.</p>
		Aus Sicht der WRG ist Umleitung über Nürnberger Str./ B8 unproblematisch
	Straße sanieren, Flüsterasphalt, Fahrradstreifen und Busspur	<p>Die Rottendorfer Straße wurde bereits in Teilbereichen erneuert. Der Erneuerungsbedarf ist unterschiedlich hoch. Geht der Erneuerungsbedarf über eine Unterhaltsmaßnahme hinaus (Lebensdauer der Fahrbahn erschöpft) wird eine Erneuerung der Straße in vielen Fällen eine Anliegerbeteiligung in Form von KAG-Beiträgen auslösen. Je nach Dringlichkeit und Verfahrensstand bei der Anliegerbeteiligung wird die Straße sukzessive erneuert. Dabei wird auch geprüft, ob Flüsterasphalt eingebaut werden kann. Die Einrichtung eines Fahrradstreifens und einer Busspur kann meist nur bei größeren Umbauten berücksichtigt werden, wenn der vorhandene Platz für die einzelnen Nutzungsansprüche ausreichend ist und die Anlage sinnvoll ist.</p>
Franziskanerplatz	Parkplatz verursacht Parksuchverkehr durch Disko- und Kneipenbesucher und nach Schließung der Lokale durch die Partygesellschaft; Nachtfahrverbot für das gesamte Quartier, Anlieger + Hotelgäste + Theresienklinik frei	<p>Derzeit ist ein Nachtfahrverbot für den Bereich Bruderhof/ Theresienklinik angeordnet. Der Franziskanerplatz ist vom Verbot ausgenommen. Ob eine Ausweitung des Nachtfahrverbotes sinnvoll ist und welche Konsequenzen sich daraus ergeben würden, muss noch geprüft werden.</p>
	Kontrollen	Kein Einfahrverbot aus Richtung Neubaustraße! Insofern erfolgt Überwachung im Rahmen der allgemeinen Streifentätigkeit!

	Motorradstellplatz vor Franziskanerkirche; Stellplatz verlegen	Ein Stellplatz allein macht keinen Lärm. Es kommt auf die Nutzung an. Motorräder können auch auf Pkw-Stellplätzen abgestellt werden.
Emy-Roeder-Str. / Otto-Richter-Str.	Verkehr, Autotüren, T30	Dort ist bereits eine Tempo-30 Zone angeordnet.
	Ausweitung Anwohnerparken	Bewohnerparken wurde im Nachbarquartier aufwändig geprüft. Ein hoher auswärtiger Parkdruck ist möglicherweise vorhanden. Stellplätze sind aber quartiersbezogen zu jeder Tages- und Nachtzeit mit entsprechendem Laufweg zu bekommen. Auch verfügen viele Bewohner über eigene Stellmöglichkeiten und erhalten keinen Bewohnerparkausweis. Tagsüber dürfen max. 50%, nachts max. 75% der Stellplätze für Bewohner reserviert werden. Ein Anspruch auf einen freien Stellplatz ist damit nicht verbunden. Es werden lediglich nicht berechnete Fahrer/ Fahrzeuge von der Nutzung ausgeschlossen. Für das Quartier wird kein Verbesserungspotential gesehen.
Balthasar-Neumann-Promenade	Lärm- und Abgasbelästigung, Beschleunigungs- und Kurzrennstrecke, "optische Belästigung" der Residenz samt ihrer Peripherie durch den Kraftfahrzeugverkehr; Durchgangsverkehr in unmittelbarer Umgebung der Residenz herausnehmen und lediglich Bus- und Anwohnerverkehr zulassen und die B.-N.-P. z.B. als verkehrsberuhigten Bereich ausweisen	Der Verkehr würde auf andere Straßenzüge verdrängt. Ohne leistungsfähige Straßenbahnlinie zum Hubland, die einen Teil des Verkehrs auf die Schiene bringt, wird die Belastung nur auf andere sensible Gebiete verschoben.
Sanderglaxisstraße	1 spurig, statt 2spurig	Die Rückstaus von der Sanderglaxisstraße zurück über Löwenbrücke und Leistenstraße sind derzeit gerade zur Hauptverkehrszeit enorm. Eine Verringerung der Fahrspuren verlängert den Staubereich und bringt keine Entlastung.
	Überwachung	Eine Geschwindigkeitsüberwachung wird mangels geeigneter Aufstellflächen für Überwachungsfahrzeuge als problematisch erachtet. Darüber hinaus wird aufgrund unauffälliger Unfallgegebenheiten kein konkreter Handlungsbedarf gesehen.
	geplanten T30-Abschnitt (Löwenbrücke bis Virchowstraße) bis Weingartenstraße ausweiten	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Hierzu zählt auch der Bereich der Sanderglaxisstraße bis zur Virchowstraße. Einer Erweiterung der Tempo 30-Strecke bis zur

		Weingartenstraße fehlt derzeit eine Rechtsgrundlage. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen.
allgemein	Förderung Fuß- und Radverkehr, durch ausreichende Mittel im Haushalt	Aktuell sind für den Radwegebau ca. 500.000 Euro im Haushalt. Der Stadtrat entscheidet über die Haushaltsmittel.
	Grüne Welle für Fuß- und Radverkehr (Geschwindigkeiten zugrunde legen, die auch bei Ampelschaltungen verwendet werden)	Fußgänger und Radfahrer haben sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten. Beim Queren von Kreuzungen wird eine Fußgängergeschwindigkeit von 1,2m/s und eine Radfahrgeschwindigkeit von 4 m/s angesetzt. Für eine "grüne Welle" kommt es jetzt darauf an, ob diese Geschwindigkeiten tatsächlich außerhalb der Knotenpunkte ebenfalls erreicht werden oder ob die Fußgänger und Radfahrer langsamer bzw. schneller unterwegs sind. Weiterhin gibt es die unterschiedlichsten Wegführungen (Fußgänger und Fahrradfahrer gemeinsam im Seitenbereich, getrennt im Seitenbereich, Radfahrer auf der Fahrbahn usw.). Dies alles führt zu einer inhomogenen Struktur, die mit einer wie auch immer getakteten und koordinierten Schaltung nicht abzubilden ist.
Oberhofstraße	Zunahme Verkehr und Lärm durch Erweiterung Uniklinikum; T 30 für gesamte Straße in Oberdürrbach	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen. Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Oberhofstraße fehlt derzeit eine Rechtsgrundlage. Zudem wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Stelle bereits im Stadtrat abgelehnt.
P&R	Park&Ride-Plätze möglichst weit außerhalb der Stadt	gibt es bereits an den Bahnhöfen z.B. Ochsenfurt, Reichenberg, Rottendorf, Dettelbach
	Bewirtschaftung der Talavera	wurde bislang aufgrund der nicht befestigten Teile der Talavera und der verschiedensten Veranstaltungen nicht weiterverfolgt.

	<p>Waldkugelweg Hauptzufahrtsstraße zum Waldfriedhof und dortigem Wohngebiet im Teilabschnitt durch eine Tempo-30-Zone genutzt. Nach Stadtratsbeschluss ist am Vorgelände Waldfriedhof ein Baugebiet in den Abschnitten I und II geplant; Tempo 30 für Zufahrtsstraßen zum Waldfriedhof und Oskar-Neising-Weg</p>	<p>In Teilabschnitten ist Tempo-30 beschildert (im Bereich der Wohnbebauung), in anderen Abschnitten nicht (Waldgebiet). Bei der Anlage eines neuen Wohngebietes und neuer Verkehrsbeziehungen ist die Geschwindigkeit ggf. anzupassen. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen.</p>
<p>Waldkugelweg/Waldfriedhof</p>	<p>Verkehrszählungen zu Stoßzeiten im Berufsverkehr, zur Schulzeit und bei Beerdigungen, auch Besucherverkehr zum Waldfriedhof vor allem sonntags, erhebliche Schwierigkeiten bei der Ausfahrt vom Waldkugelweg auf die Mergentheimer Straße mit Rückstau bis zum Oberen Dallenbergweg, Problem wird durch Baugebiete am Waldfriedhof verstärkt --&gt; Überplanung Knotenpunkt Mergentheimer Straße - Waldkugelweg</p>	<p>Rückstau ist nicht bekannt, wird hinterfragt</p>
	<p>Lärm durch BAB 3</p>	<p>Im Planfeststellungsbeschluss des sechsspurigen Ausbaus der BAB 3 zwischen den Anschlussstellen Würzburg Heidingsfeld und Randersacker wurden umfangreiche Maßnahmen zum Lärmschutz festgeschrieben. Neben der Tieferlegung der BAB 3 in diesem Streckenabschnitt und der Einhausung durch den sog. Katzenbergtunnel sowie Lärmschutzwänden im gesamten Streckenabschnitt mit angrenzender Wohnbebauung werden auch im Bereich der Anschlussstelle Würzburg Heidingsfeld Lärmschutzwände errichtet, die bis an die bestehende Lärmschutzeinrichtung an der B 19 heranreichen. Zudem wird im gesamten Ausbaubereich lärmindernder Asphalt eingebaut. Somit ist nach Ausbau der BAB 3 insbesondere im Bereich des Waldkugelwegs und des Waldfriedhofs nicht mehr mit relevanten Lärmimmissionen durch die BAB 3 zu rechnen.</p>
<p>Parkraum</p>	<p>innerstädtische öffentliche Parkplätze abbauen; Oberflächen-Parkplätze müssen deutlich teurer sein als Tiefgaragenplätze</p>	<p>Stadtrat entscheidet über Tarife. Gutachten wurde vor der letzten Tarifänderung erstellt.</p>

	Reduktion des Parksuchverkehrs, Vermeidung von zusätzlichen Verkehren im Innenstadtbereich; keine Ausweisung weiterer Parkplätze, auch nicht TG-Plätze	Stellplatzsatzung macht Stellplätze bzw. Ablöse erforderlich. Müsste geändert werden. Das ist eine politische Entscheidung.
Rottendorfer Straße	geplante T30-Strecke (Dürerstraße - Konradstraße) erweitern bis Friedrich-Ebert-Ring, da Änderung wegen 150 Metern verwirrend ist und wahrscheinlich gar nicht beachtet wird.	Die positiven Effekte von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im vorliegenden LAP an mehreren Lärmbrennpunkten geprüft. Abhängig vom Ergebnis dieser fachlichen Prüfung folgt ein rechtlicher Abwägungsprozess. Sofern fachlich und rechtlich keine Gründe gegen die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung stehen, erfolgt eine temporäre oder ganztägige Einführung. Hierzu zählt auch die Rottendorfer Straße zwischen Dürerstraße und Konradstraße. Einer Erweiterung der Tempo 30-Strecke bis zum Friedrich-Ebert-Ring fehlt derzeit eine Rechtsgrundlage. Für Straßenzüge, die nicht zu den Lärmbrennpunkten zählen, muss eine fachliche und rechtliche Prüfung erst noch durchgeführt werden. Dies kann im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geschehen.
Baustellenmanagement	Baubeginn 6:30 Uhr; späterer Beginn	Regelungen sind bundesweit in den Umweltgesetzen geregelt
Lärmmindernder Asphalt	Ausbesserungsflecken führen zu Lärm beim Überfahren, mit entsprechender Sorgfalt arbeiten bzw. die Baustelle entsprechend prüft	Die Ausschreibungen für Straßenbau im Stadtgebiet erfolgen nach dem Stand der Technik. Bei allen Straßenbaumaßnahmen einschließlich der Unterhaltsarbeiten durch den städtischen Bauhof ist das aktuelle Regelwerk einzuhalten. Die Einhaltung wird sowohl von extern beauftragten Bauüberwachern, wie auch durch das städtische Personal überwacht. Punktuelle Ausbesserungen sind aus wirtschaftlichen Gründen immer nötig.
	deutlich höhere Emissionen bei nasser Fahrbahn; Asphalt-Technik noch nicht ausgereift, daher diesen „Lösungs“Ansatz zurückstellen, bis entsprechende Zulassungen erteilt wurden	Ziel hinsichtlich der Deckschicht ist es, immer dort wo sinnvoll und zweckmäßig, lärmmindernden Asphalt einzubauen, siehe Randersackerer Straße.

## Hinweise und Stellungnahmen im Rahmen der zweiten Beteiligungsrunde vom 6.3.2017 bis 3.4.2017 zu Lärm durch ÖPNV

Nachstehend finden sich Hinweise zum ÖPNV in Würzburg mit Stellungnahme der WSB und der Stadt Würzburg.

Bürgerhinweise		Stellungnahme WSB
Titel	Beschreibung	
Marketing und Förderung	statt Parkschein als Einkaufsgutschein Fahrschein als Einkaufsgutschein --> WVV und WümS	Durch die Vielzahl der im Verbund verkehrenden Verkehrsunternehmen ist die zur Anwendung kommende Vertriebsstechnik sehr heterogen. Insofern ist die Annahme von mit dem Einkaufsgutschein ausgegebenen Wertgutscheinen für den ÖPNV (analog Parken) technisch nur mit sehr hohem Aufwand umsetzbar.
Straßenbahn	Rasengleis: In Heidingsfeld zwischen Haltestelle Reuterstraße und Haltestelle Dallenbergbad das Schottergleis durch Rasengleis ersetzen.	Ein Umbau auf Rasengleis würde einer Erneuerung des betreffenden Streckenabschnitts entsprechen. Dieser Streckenabschnitt wurde jedoch bereits im Jahr 2009 erneuert, mit einer geplanten Nutzungsdauer der Anlage von 30 - 40 Jahren. Insofern ist ein Austausch der neuwertigen Anlage wenig nachhaltig und wirtschaftlich nicht vertretbar.

## Hinweise und Stellungnahmen im Rahmen der zweiten Beteiligungsrunde vom 6.3.2017 bis 3.4.2017 zu sonstigen Lärmquellen

Nachstehend finden sich Hinweise zu sonstigen Lärmquellen in Würzburg mit Stellungnahmen der betroffenen Fachdienststellen.

Bürgerhinweis			Stellungnahme
Titel	Beschreibung	Maßnahmen	
Probleme für Innenstadtbewohner und Geschäftsleute (Stellungnahme BIWA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nächtlicher Lärm durch:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- aus den Gaststätten vertriebenen Rauchern (Nichtraucherschutzgesetz)</li> <li>- Passanten die zwischen den Diskotheken, Lokalen und Imbissen lautstark hin- und herpilgern</li> <li>- Außengastronomie bis weit nach Mitternacht</li> <li>- Parksuchverkehr</li> </ul> </li> <li>• Vandalismus und Sachbeschädigungen an:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kfz und Fahrrädern</li> <li>- Hauswänden, durch beschmierern</li> <li>- Hausdekorationen wie Blumen und Pflanzenkübeln</li> </ul> </li> <li>• Verschmutzungen des öffentlichen Raumes, sowie Privatgebäuden durch:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erbrochenes</li> <li>- Urin</li> <li>- Graffiti-schmierereien</li> <li>- Flaschen, Gläsern und Müll aller Art</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bürgernaher Altstadt-Entwicklungsplan: stärkere Gewichtung der Wohnqualität und der körperlichen Unversehrtheit der Bewohner gegenüber den Bedürfnissen von Partygängern, Szenegastronomie und Imbissbetreibern. Stadtspitze muss ihrer Verantwortung für die Altstadtbewohner bewusst werden und darf sie nicht den ungezügelten Forderungen nach falsch verstandener "Lebendigkeit" ausliefern.</li> <li>• Mehr Präsenz von Ordnungskräften. Landespolitik stellt mehr Stellen für Polizei bereit; jetzige Ausstattung nach Aussagen der Würzburger Polizei nicht ausreichend. Für Verstöße bei vorsätzlicher Verschmutzung ( z.B. wildes Urinieren ), Randalen und Ruhestörung: Verhängung von Bußgeldern durch den Ordnungsdienst und/oder Zwangsmaßnahmen durch Polizeikräfte.</li> <li>• Restriktive Handhabung von Genehmigungen für neue Gastronomie: weitere Zunahme der fatalerweise so gern propagierten "hohen Kneipendichte" unterbinden. Besonders Diskotheken sind in der Altstadt ein großer Belastungsfaktor. "PARTY-Gastronomie" muss sich an Ruhe und Ordnung vor ihren Lokalen beteiligen, z.B. durch gezieltes Einwirken auf Störer und rigorose Türsteher</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme der Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern durch die Fachabteilung Ordnungsaufgaben sowie gegebenenfalls Weiterleitung dieser an die Polizei, den Kommunalen Ordnungsdienst sowie weitere betroffene Fachdienststellen.</li> <li>• Überwachung einzelner auffälliger Betriebe im Stadtgebiet sowie Durchführung allgemeiner Kontrollen von Seiten des Kommunalen Ordnungsdienstes, der Polizeiinspektion sowie der Fachabteilung Ordnungsaufgaben.</li> </ul>

- Zunehmende Gewalt durch Aggressivität von:
  - stark alkoholisierten Nachtschwärmern
  - vorgeglühten Saufparty Teilnehmern (Rucksacksäufern)
  - Randalen Betrunkener zum Teil mit Körperverletzungen
- Beleidigungen und Bedrohungen von Altstadtbewohnern

- Strenge Überwachung von Gaststättensperrzeiten und Lärmgrenz- und -richtwerten durch Umweltamt bzw. Ordnungsamt, sowie kommunalen Ordnungsdienst. Sperrzeitverlängerungen ( =kürzere Öffnungszeit ) für negativ auffallende Gastronomiebetriebe
- Konsequente Umsetzung bereits vorhandener Regelinstrumente ( z.B. Jugendschutzgesetz, Gaststättengesetz, Sperrzeit-VO, StGB usw. )
- Alkoholverbote an bestimmten Brennpunkten, Verlagerung des Problems vermeiden
- keine weitere Außengastronomie und Diskotheken im Bereich der genannten "Brennpunkte".
- 01.00 Uhr Ausschank von hochprozentigem Alkohol, sowie Cocktails to go verbieten
- Imbissbetrieben den Verkauf von Alkohol nach 23.00 Uhr untersagen
- ohne mittelfristige Verbesserung der Missstände: Sperrzeit ab 01.00 Uhr, Straßenverkaufsverbot für alkoholische Getränke ab 23.00 Uhr, Nachtfahrverbot der nördlichen Karmelitenstrasse ab 23.00 Uhr
- Aktivierung des Verkehrsüberwachungsdienstes und Aufstockung des kommunalen Ordnungsdienstes an den Wochenden gegen nächtliche alkoholisierte Ruhestörer.
- während Weindorf und Weinparade öffentliche Toiletten bis mind. 02.00 Uhr betreiben, zusätzliche Fest-Sicherheitskräfte zum Unterbinden des Urinierens und Lärmens in den umliegenden Straßen und Gassen heranziehen
- während der Shuttle-Partys an Shuttle-Bushaltestellen mobile Toilettenhäuschen vom Veranstalter aufstellen lassen

- Kontaktaufnahme mit den einzelnen Betreibern, um vorhandene Problemfaktoren zu besprechen und Lösungen zu finden. So befindet sich die Fachabteilung Ordnungsaufgaben aktuell mit dem Betreiber eines genannten Lokals in Abstimmung.
- Prüfung der Anordnung geeigneter Auflagen im Rahmen des gesetzlich Möglichen.
- Besprechungen der Gesamtlage mit dem Hotel- und Gaststättenverband und dem Arbeitskreis „Sicherheit im Sozialraum“.

Pleichertorstraße - Club Katze	Gäste der Disco Club-Katze in der Gerberstraße: Lärmbelästigungen, Schmutzbelästigungen durch Flaschen, Erbrochenes, Urinieren.		
Sanderstraße - Cocktailbars	bis 2.00 Uhr geöffnet, dadurch bis 3.00/4.00 Uhr Lärm durch Barbesucher;	Öffnungszeiten begrenzen, häufigere Kontrollen	
Diskotheek Bombe	Verunreinigungen, Lärm und Sachbeschädigungen durch Besucher der Diskothek in und an den umliegenden Häusern und Innenhöfen;	Bombe soll Aufsicht stellen, die außerhalb für Ruhe und Ordnung sorgen	
Bauleitplanung		Neubaugebiete (egal ob GE, GI oder WAWR etc.) erst mit ÖPNV erschließen und – geübte Praxis- nicht erst hinterher, wenn jeder, der dort wohnen will oder arbeiten muss, schon zum Autofahren gezwungen wird. DAS ist vorausschauende Planung, wie sie in Teilen Deutschlands schon lange praktiziert wird.	Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen werden selbstverständlich die WSB und Interessensverbände ÖPNV in die Planungen mit einbezogen, um die Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen. Allerdings erfordert die Erweiterung / Änderung von Linien auch Anpassungen, die innerhalb des gesamten Streckennetzes seitens der WSB und der NWM sinnvoll eingetaktet werden müssen.
Waldkugelweg/Waldfriedhof	Der Waldkugelweg wird derzeit als Hauptzufahrtsstraße zum Waldfriedhof und dortigem Wohngebiet im Teilabschnitt durch eine Tempo-30-Zone genutzt. Nach Stadtratsbeschluss ist am Vorgelände Waldfriedhof ein Baugebiet in den Abschnitten I und II geplant.	Inwieweit wird eine Erweiterung des Waldfriedhofs nach Erschöpfung der Ressourcen am Hauptfriedhof verkehrs- und lärmtechnisch berücksichtigt?	Erweiterungsflächen für den Waldfriedhof sind im wirksamen Flächennutzungsplan bereits dargestellt. Sollte eine Erweiterung des Waldfriedhofes in Betracht gezogen werden, würde ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Die Auswirkungen zusätzlicher Verkehre würden im Zuge des formalen Planungsverfahrens

			durch Verkehrs- und Lärmgutachten bewertet werden.
		Bei einem Lärmschutzplan sind Verkehrszählungen ein gewichtiger Faktor. Soweit bekannt wurden bisher noch keine Zählungen vorgenommen. Unser Antrag: Verkehrszählungen zu Stoßzeiten im Berufsverkehr, zur Schulzeit und bei Beerdigungen, auch Besucherverkehr zum Waldfriedhof vor allem sonntags sollten Aufschluss über die Lärmbelastigung geben. Dies vor allem deshalb, weil gegenwärtig schon erhebliche Schwierigkeiten bei der Ausfahrt vom Waldkugelweg auf die Mergentheimerstraße mit Rückstau bis zum Teil Oberer Dallenbergweg bestehen und erheblicher Lärm für die Anwohner verursacht wird. Frage: Wie sieht das erst aus, wenn ein zusätzliches Baugebiet I und II entsteht?	Für die Erweiterung des Wohngebiets "Drei Pappeln" wurde die 99. Änderung des Flächennutzungsplans sowie die 4. Änderung des Bebauungsplans "Vorgelände Waldfriedhof" - Steinbachtal 02.4 aufgestellt. Die Auswirkungen zusätzlicher Verkehre werden im Zuge des formalen Planungsverfahrens durch Verkehrs- und Lärmgutachten bewertet werden.

## Hinweise und Stellungnahme im Rahmen der zweiten Beteiligungsrunde vom 6.3.2017 bis 3.4.2017 zu ruhigen Gebieten

Nachstehend finden sich Hinweise zu ruhigen Gebieten in Würzburg mit Stellungnahmen des Planungsbüros für die Lärmaktionsplanung

Bürgerhinweise		Stellungnahme
Titel	Beschreibung / Massnahmenvorschläge	
Kürnachtal	letzte große Frei- und Abstandsfläche zu der extremen Lärmquelle B 19. Das Gebiet ist auch als Kaltluft-Entstehungs- und Abfluss-Gebiet von großer Bedeutung; vom derzeitigen Ortsausgang von Lengfeld Richtung Osten (NO und SO) insbesondere das Tal der Kürnach (ruhiger Erholungsraum)	Das Gebiet wurde aufgrund der Größe unter 10 ha nicht als ruhiges Gebiet ausgewiesen. Die Lärmaktionsplanung ist eine Daueraufgabe. In der vorliegenden 2. Stufe wurden erstmals insgesamt 22 ruhige Gebiete und innerstädtische Erholungsflächen mit einer Mindestgröße von 10 ha ausgewiesen. Die Hinweise werden aufgenommen und ggf. in einer folgenden Stufe der Lärmaktionsplanung geprüft.
Schenkentannenholz (1)	Beeinträchtigung durch Fluglärm -> kein ruhiges Gebiet	Eine objektive Beeinträchtigung relevanter Bereiche des Gebietes über 50 dB(A) kann aus den vorliegenden Unterlagen nicht abgeleitet werden.
Stadtplätze	Umgestaltung von Plätze in fußgängerzonenartige Flächen, dadurch konnte deutliche Minderung, in wenigen Fällen sogar eine gänzliche Vermeidung von Verkehrslärm erzielt werden: Auch diese wenigen Flächen auf ihre Eignung als Ruhezone hin prüfen. Durch Abschirmung von Verkehrslärm mittels Häusern können ausgesprochen angenehme Ruhezone ohne jeglichen Autoverkehr geschaffen werden (s. bestimmte Stellen in der Pleich!). Teilweise könnten ggf. auch die Eichhornstr. und die Spiegelstraße darunter fallen. Ergänzend kleinräumige Lösungen für wirklich abgeschirmte Ruhezone (s. o.) schaffen, in denen sich Menschen oft viel wohler fühlen als auf großen Plätzen.	Die Lärmaktionsplanung ist eine Daueraufgabe. In der vorliegenden 2. Stufe wurden erstmals insgesamt 22 ruhige Gebiete und innerstädtische Erholungsflächen mit einer Mindestgröße von 10 ha ausgewiesen. Die Hinweise werden aufgenommen und ggf. In einer folgenden Stufe der Lärmaktionsplanung geprüft.

Dallenberg/Blosenberg	Stadtwald am Waldfriedhof ist als Erholungsgebiet eingeordnet und wird von vielen Erholungssuchenden genutzt. Ebenso ist ein großes Gebiet östlich des Oskar-Neisinger-Wegs als besonders geschütztes Landschaftsgebiet eingestuft -> Festsetzung des gesamten Gebiets vor dem Waldfriedhof einschließlich des Oskar-Neisinger-Wegs als ruhige Zone	Der Waldfriedhof und der Gutenberger Forst sind im aktuellen Lärmaktionsplan bereits als innerstädtische Erholungsflächen festgesetzt. Da in der aktuellen Stufe des Lärmaktionsplans Bereiche mit Wohnbebauung für die Festlegung ruhiger Gebiete ausgeschlossen wurden, sind die östlich angrenzenden Bereiche kein Bestandteil dieser innerstädtischen Erholungsfläche.
Ringpark	gesamter Ringpark als ruhiges Gebiet festsetzen; durch Maßnahmen muss Ringpark erst noch "beruhigt" werden, ist aber im Vergleich zu den umgebenden verlärmten Straßen und Stadträumen ein "ruhiger" Erholungsraum.	Der Ringpark ist im aktuellen Lärmaktionsplan bereits als innerstädtische Erholungsfläche festgesetzt (Flächen 7 und 8).
Mainufer	Durch Maßnahmen muss Mainufer erst noch "beruhigt" werden, ist aber im Vergleich zu den umgebenden verlärmten Straßen und Stadträumen ein "ruhiger" Erholungsraum.	Das Mainufer ist im aktuellen Lärmaktionsplan in weiten Teilen bereits als innerstädtische Erholungsfläche festgesetzt (Flächen 9, 13 und 15)
Stadtwald, Waldfriedhof, sowie angrenzende Gebiete am oberen Dallenberg und dem oberen Blosenberg bis zum Heriedenweg und den Sieben Eichen	letztes große Frei- und Abstandsfläche zu den extremen Lärmquellen A 3 und B 19. Das Gebiet ist auch als Kaltluft-Entstehungs- und Abfluss-Gebiet von großer Bedeutung -> als ruhiges Gebiet ausweisen	Der Waldfriedhof und der Gutenberger Forst sind im aktuellen Lärmaktionsplan bereits als innerstädtische Erholungsflächen festgesetzt. Da in der aktuellen Stufe des Lärmaktionsplans Bereiche mit Wohnbebauung für die Festlegung ruhiger Gebiete ausgeschlossen wurden, sind die östlich angrenzenden Bereiche kein Bestandteil dieser innerstädtischen Erholungsfläche.

## Hinweise und Stellungnahme im Rahmen der zweiten Beteiligungsrunde vom 6.3.2017 bis 3.4.2017 zu Lärm durch Flugverkehr

Nachstehend finden sich Hinweise zu Fluglärm in Würzburg mit Stellungnahmen des Luftamt Nordbayerns und des Flugsportclubs Würzburg.

Bürgerhinweise		Stellungnahme
Titel	Beschreibung / Massnahmenvorschläge	
Überflug Veitshöchheim	<p>Seit ca. 5-7 Jahren werden die Häuser am Schenkenfeld direkt überflogen, vorher haben sich die Flieger eher links gehalten.</p> <p>Verlegung der Flugroute</p>	<p>Eine "Verlegung der Flugroute" ist hier nicht möglich. Auch ist der Platzrundenverlauf zwar als Linie in der Karte dargestellt, deren Befliegung aber immer mit gewissen Toleranzen erfolgt. Die Aussage ist sehr pauschal, so dass z.B. unklar bleibt, ob generell oder ab und zu über dem Wohngebiet geflogen wird - auch wäre die genaue Lage des Beobachtungspunktes interessant, da das Veitshöchheimer Wohngebiet "Am Schenkenfeld" tatsächlich sehr nahe tangiert und ggf. auch mal überflogen wird. Mit der Aussage zur Situation vor 5 bis 7 Jahren ("eher links") ist wahrscheinlich "eher südlich" gemeint, da bei Landeanflügen "eher links" bedeuten würde, dass näher am Wohngebiet geflogen wird. Die Platzrundenführung wurde in den letzten Jahren definitiv nicht geändert. Dass sich die typischen Sichtflugverfahren (also die Art und Weise des An- und Abfluges) zu Ungunsten von Veitshöchheim geändert haben sollten, ist hier nicht bekannt und nur schwer vorstellbar. In Bezug auf die lokalen Bedingungen im westlichen An- und Abflugsektor (Bebauung, Besiedlung) ist sogar eher vorstellbar, dass teilweise und ganz bewusst bei Abflügen früh nach Süden/Südwesten abgedreht bzw. bei Anflügen spät von Süden/Südwesten in den Endanflug eingedreht wird, so dass tendenziell eher ein größerer Abstand zu Veitshöchheim entsteht. Vielleicht hängt dies aber mit der Streuung der Abflüge zusammen, um die der Flugsportclub Würzburg gebeten wurde.</p>

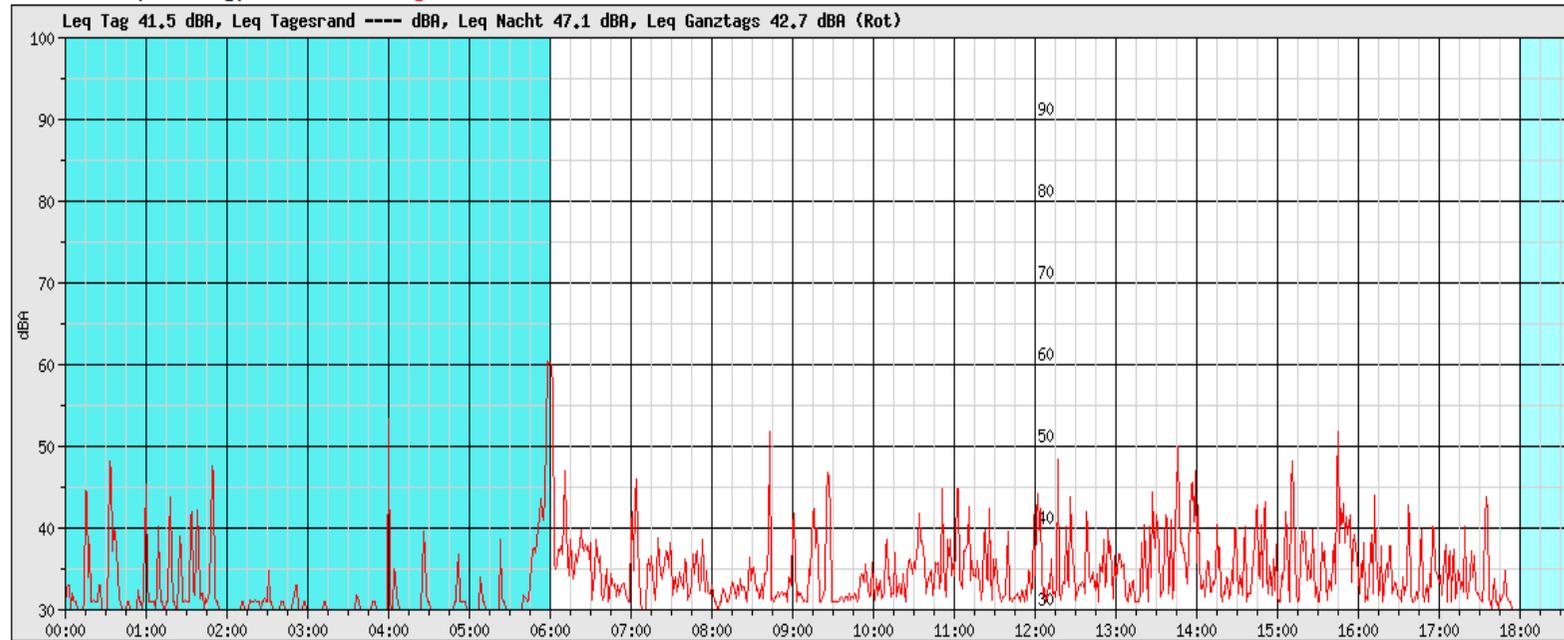
<p>Überflug, Rimpar</p>	<p>An Wochenendtagen Samstag und Sonntag beginnt der Fluglärm um 9.30 und endet erst gegen 20.00 Uhr. Im 10-Minuten-Takt fliegen abwechselnd ein Schleppflugzeug mit Segelflieger am Haken oder normale Sportflugzeuge in einer Entfernung von ca. 100 m über meinen Balkon hinweg. Letztes Jahr im Sommer habe ich zweimal am Flughafen Schenkenturm angerufen und meine schwer erträgliche Situation erklärt. Dort hat man wirklich sehr verständnisvoll reagiert, auch hat man danach die Route der Flugzeuge um ca. 1 km nach Westen verlegt. Das Brummen war dann erträglicher, am nächsten Tag war wieder alles beim alten.</p> <p>Streuung der Flugkorridore</p>	<p>Eine Bündelung von Schleppflugwegen bei Rimpar ist aus hiesiger Sicht nicht gegeben, weshalb eine Streuung auch keinen dortigen Effekt haben würde. Ein Anruf am Flugplatz ist grundsätzlich zu empfehlen, da er meist zur direkten Klärung von Beobachtungen, teilweise sogar zu Änderungen führen kann. Aus Rimpar gingen am Luftamt Nordbayern in den letzten 12,5 Jahren keine Beschwerden ein, was nicht überrascht, da es sich z.B. weit entfernt von der Platzrunde befindet. Allerdings ist nicht klar, wo genau im Gemeindegebiet der Beobachtungspunkt liegt. Einzelne Überflüge, die insbesondere bei sensiblen Menschen auch zu Störungen und/oder Belästigungen führen können, sind dort aber vorstellbar. Die Schleppe enden um 18:30 und zwischen 13:00 und 15:00 finden am Wochenende und an Feiertagen keine Schleppe statt. Streuen kann (siehe "Überflug Veitshöchheim") andere Probleme produzieren. Der Siedlungskern von Rimpar wird bei Schleppflügen nicht überflogen.</p>
<p>Bl "leiser!"</p>	<p>Intensiver Flugbetrieb findet meistens an Wochenenden und frühen Abenden und verstärkt in den warmen Jahreszeiten statt, also dann, wenn viele Bürger und Bürgerinnen Ruhe und Erholung im Garten suchen. Diese Menschen können dem Straßenlärm teilweise ausweichen, indem sie die lärmabgewandte Seite im Garten aufsuchen oder sich in die Flur rund um die Ortschaften begeben. Aber genau diese Bereiche werden besonders intensiv von Flugzeugen, Schleppflügen, Minikoptern usw. mit Lärm beschickt, vor dem man im Freien nicht mehr fliehen kann. So können einzelne Bereiche tagsüber relativ ruhig erscheinen, dagegen ist in den angegebenen Zeiten im Garten oder in der Natur kaum Erholung zu finden.</p> <p>Reduktion des Flugbetriebs</p>	<p>Art und Umfang des Flugbetriebs und damit die Schallimmissionen im Flugplatzumfeld geben bei Vergleich mit einschlägigen, schalltechnischen Orientierungswerten aktuell keinen Anlass den Flugbetrieb einzuschränken. Der 1. Satz ist zutreffend: Die meisten Menschen können nur am Wochenende ihren Freizeitinteressen nachgehen. Neben der Suche nach Ruhe und Erholung im Garten gibt es jedoch viele weitere Freizeitinteressen, weshalb es auch immer wieder zu Freizeitinteressenkonflikten kommt, die nicht in Gänze aufgelöst werden können. Der Sichtflugverkehr findet systembedingt überwiegend bei schönem Wetter (z.B. gute Sicht, wenige Wolken, eher mittlere bis hohe Temperaturen) statt. Eine Auswertung aller Starts am Flugplatz Würzburg im Jahr 2012 erbrachte eine Verkehrsverteilung von 50 % an Wochenend- und Feiertagen zu 50 % an den restlichen Tagen. Zum Vergleich mit dem Straßenverkehr ist zu sagen, dass hier die Anzahl der Ereignisse wesentlich größer ist als im Flugplatzverkehr. Dass genau die Bereiche, in die der Bürger aufgrund des Strassenlärms ausweicht, von Flugzeugen besonders intensiv mit Lärm beschickt werden, ist ohne Weiteres nicht nachvollziehbar. Auch Flugzeuge sind letztlich Linienschallquellen, die, je näher am Flugplatz, desto gebündelter auftreten. Die grundsätzliche Frage "Bündelung oder Streuung?" muss immer in Abhängigkeit der konkreten Vor-Ort-Situation (Besiedlung) beantwortet werden. Die Aufzeichnungen des DFLDs zeigen klar, dass die Segelflug-Schleppstarts nur ein kleiner Teil des Lärmproblems sind. Die Schleppe beginnen um ca. 10:00 Uhr und enden um 18:30 Uhr. Zwischen 13:00 Uhr und 15:00 Uhr besteht am Wochenende und an Feiertagen eine freiwillige Pause. Heute (9.4.17) wurde ab ca. 10:30 Uhr geschleppt und die Mittagspause wurde wie immer eingehalten. Wenn man die Belastung zwischen 13:00 und 15:00 Uhr im DFLD (siehe unten) betrachtet und diesen Zeitraum mit dem Rest des Tages vergleicht, erkennt man den Fluglärm als untergeordnetes Problem. Dass dies subjektiv anders wahrgenommen wird, ist unbestritten. Als Diskussionsgrundlage müssen aber objektive Zahlen herangezogen werden. Auch wenn wir von unsere Seite ein hohes Interesse haben,</p>

vermeidbaren Fluglärm zu vermeiden, weisen wir vollständigshalber darauf hin, dass die Lärmaktionsplanung den von uns verursachten Fluglärm explizit nicht mit einbezieht, und zudem die Lärmmesswerte und vorliegenden Gutachten keinerlei Überschreitungen von relevanten Schallpegeln aufzeigen, so dass die unterstellten Beeinträchtigungen nicht in dem geäußerten Maße vorliegen, sondern aus diesen keinerlei Handlungsbedarf - im Sinne weiterer Einschränkungen für den Flugbetrieb - besteht.

09.04.2017 (Sonntag):

Margetshöchheim \*\*\*

Ansicht:  Klassisch



Der Schleppverkehr wird teilweise auch bei schlechtem Wetter und fehlender Thermik ausgeführt, hier geht es offenbar nur noch um Start und Landung, so noch in Abendzeiten. Auch die Bindung an die Platzrunde wird von einzelnen Flugzeugen ignoriert und Beschwerden werden vom zuständigen Lärmschutzbeauftragten nicht ernst genommen.

leisere Flugmaschinen, insbesondere leisere Schleppvorgänge

In der Vergangenheit waren durch technische Änderungen deutliche Reduktionen der Lärmemissionen bei Flugzeugen erreichbar - aktuell sind jedoch keine weiteren technischen Neuerungen mit so deutlichen Reduktionen erkennbar. Das verwendete Schleppflugzeug erfüllt die Anforderungen des erhöhten Schallschutzes - gilt also als relativ leise. Ob bei den Schleppvorgängen noch ein Reduktionspotential besteht, ist in erster Linie vom konkreten Ort abhängig. Die Platzrunde ist generell nur verbindlich für Platzrundenflüge (Start - 4 Mal je eine 90°-Kurve - Landung); andere Flüge können sie ganz oder teilweise nutzen - müssen es aber nicht. Zum Vorwurf an den Lärmschutzbeauftragten (also an mich) werde ich in Kürze eine klärende Anfrage an die BI stellen. Der Vorwurf ist aus

	<p>hiesiger Sicht nicht haltbar - ich werde deshalb die BI z.B. um die Nennung mindestens zweier Beispiele (also zweier nicht ernst genommener Beschwerden) bitten. Auch Platzrundenflüge stellen eine legitime Nutzung des Verkehrslandeplatzes dar. Wenn schlechtes Wetter besteht, halten sich weniger Leute im Freien auf und das ist doch eigentlich besser.</p>
<p>Rundflüge, die nur die Platzrunde nutzen und dann sofort wieder landen, sind besonders störend, da sie praktisch im 10-Minuten-Takt Lärm erzeugen. Besonders laut sind Rundflüge mit Helikoptern. Wir akzeptieren Helikopter der Polizei oder des Rettungswesens, aber den Lärm von Vergnügungsrundflügen lehnen wir strikt ab.</p> <p>Verbot von Hubschrauberrundflügen.</p>	<p>Platzrundenflüge dienen meist der Schulung, dem Training oder der Einweisung - sie haben wegen der mehrfach wiederholten Über- bzw. Vorbeiflüge in relativ kurzer Folge tatsächlich ein erhöhtes Stör- und/oder Belästigungspotential. Deshalb gilt für sie aktuell auch eine 2-stündige Mittagspause an Wochenenden und Feiertagen. Rundflüge mit Hubschraubern sind bei entsprechenden Anlässen (Feste, Jubiläen) allgemein sehr beliebt, jedoch (auch) am Flugplatz Würzburg sehr selten. Eine Auswertung des Jahres 2012 für den Flugplatz Würzburg ergab z.B. nicht eine einzige Rundflugaktion, die nach außen hin als solche hätte auffallen können. Das heißt, es fanden im gesamten Jahr an einem Tag drei Rundflüge statt und an zwei weiteren Tagen jeweils zwei Rundflüge (diese 3 Tage waren jeweils Samstage). Hubschrauberrundflüge gehören am Flugplatz Würzburg - wie auch an allen anderen uns bekannten Flugplätzen - zu den seltenen Ausnahmen. Die Veranstalter der Rundflüge halten sich immer an unsere Mittagspause. Im Jahr gibt es ca 2-3 Termine, an denen Hubschrauberflüge externer Anbieter stattfinden. Die Erlöse gehen zum Teil an gemeinnützige Einrichtungen. (<a href="http://www.fly-and-help.de">www.fly-and-help.de</a>) In der Praxis wird es sehr schwer sein, Vergnügungsrundflüge von vergnügungsfreien Flügen zu unterscheiden. Auch diese Flüge sind ein Teil der ordnungsgemäßen Nutzung des Luftraumes bzw. Flugplatzes. Zudem ist anzumerken, dass insbesondere die Hubschrauberrundflüge bei zusätzlichen Einschränkungen am Flugplatz Würzburg Schenkenturm auf den Weg der Sondergenehmigung für Außenlandungen umschwenken würden und somit nur der Start- bzw Landepunkt verschoben wird, aber weder der Lärm reduziert wird noch der Kreis der Betroffenen sich verändern würde. Weitere Einschränkungen für den Flugplatz Würzburg Schenkenturm wären daher nicht nur unangemessen, sondern zudem auch noch wirkungslos.</p>

	<p>Minikopter - also Hubschrauber in Leichtbauweise mit einer oder zwei Personen - sind aufgrund der Höhe der Lärmfrequenz besonders ärgerlich und störend. Die Flugbewegungen haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen.</p> <p>Die Zulassung dieser Starts wurde vom Luftamt Nordbayern ohne Rücksprache mit den Gemeinden Margetshöchheim, Zell usw. gegeben. Wir halten das rechtlich höchst bedenklich.</p> <p>Verbot des Starts von Minikoptern</p>	<p>Flugbetrieb mit Gyrocoptern (die sind hier sehr wahrscheinlich gemeint) ist - nach unserem Kenntnisstand - am Flugplatz Würzburg nur ein sehr untergeordnetes Thema, weshalb es sehr verwundert, dass er hier überhaupt angesprochen wird. Die Gyrocopter gehören zu den Ultraleichtflugzeugen, deren Betrieb am Flugplatz Würzburg seit 7.9.1999 erlaubt ist. Für diese Zulassung war damals kein formelles Genehmigungsverfahren erforderlich, da es sich um eine nicht wesentliche Änderung des Betriebs handelte. Insofern war auch keine Rücksprache mit den genannten Gemeinden erforderlich. Zur Erläuterung ist zu erwähnen, dass die Luftfahrzeuggruppe der Ultraleichtflugzeuge bei der Lärmzulassung mit einem Grenzwert von 60 dB(A) die strengsten Zulassungswerte überhaupt hat. Mit ihrer Erlaubnis war eine deutliche Reduzierung der Schallimmissionen im Flugplatzumfeld zu erwarten, die rückblickend auch unzweifelhaft eingetreten ist. Gyrocopter als Ultraleichtflugzeuge sind in Deutschland erst seit 2003 zugelassen. Auch Gyrocopter sind Luftfahrzeuge und dürfen den Verkehrslandeplatz nutzen. Durch unsere große verpflichtende Platzrunde ist unser Platz für diese Art Luftfahrzeuge aber hochunattraktiv. Wir haben auch keine verkleinerte Platzrunde für diese Maschinen eingerichtet, wie dies an vielen anderen Plätzen der Fall ist, um weiterhin unattraktiv zu bleiben.</p>
<p>Frankenstraße, Margetshöchheim, insbesondere Kritik an Schleppflugzeugen</p>	<p>Flugverbot samstags, sonntags und an Feiertagen</p>	<p>Für ein derartiges Flugverbot gibt es keine rechtliche Grundlage. Die durch An- und Abflüge vom Flugplatz Würzburg verursachten Schallimmissionen in Margetshöchheim liegen weit unterhalb aller bekannten Grenz- bzw. Orientierungswerte. Die bestehenden Einschränkungen in Würzburg sind schon jetzt schärfer als z.B. die Vorgaben der Landeplatzlärmschutzverordnung. Mit welcher Begründung soll gerade der Flugverkehr eingeschränkt werden? Auch Auto-, Motorrad-, Schiffs- und Schienenverkehr machen Lärm. Dann wäre auch dieser Verkehr an den Feiertagen zu verbieten? (Siehe auch Lärmessprotokoll DFLD: Der Flugverkehr ist nur ein kleiner Teil der Lärmverursacher.)</p>
	<p>Änderung der Start- und Landerichtung - nicht mehr immer über unser Haus, sondern über freies Gelände.</p>	<p>Mit Start- und Landerichtung ist sehr wahrscheinlich die Lage der Platzrunde bei Margetshöchheim gemeint. Sie verläuft in westlicher Verlängerung der Start- und Landebahn recht genau zwischen Zell am Main und Margetshöchheim. Und ganz allgemein verlangt man von den Piloten, den Platzrundenverlauf möglichst genau einzuhalten, also möglichst oft genau auf Linie zu fliegen. Wo sich "unser Haus" befindet, geht aus den Ausführungen nicht hervor. Auch bleibt offen, wo sich "freies Gelände" befindet, auf das verschoben werden könnte. Die Flugwege sind durch die verpflichtende Platzrunde vorgegeben.</p>

		Auch eine inoffizielle Streuung hilft nicht wirklich. Siehe "Überflug Veitshöchheim".
	Es dürfen nur Flugzeuge starten und landen die nach neuester Technik geringst möglichen Lärm verursachen.	Der Flugplatz Würzburg ist für verschiedene Luftfahrzeuge zugelassen, wobei deren konkrete Schallemissionen erstmal keine Rolle spielen. Jedoch verfügt heute nahezu jedes Luftfahrzeug über ein Lärmzeugnis, das die Einhaltung und teilweise deutliche Unterschreitung der einschlägigen Grenzwerte zeigt. Zuletzt seit 1999 haben die Regelungen der Landeplatz-Lärmschutzverordnung dafür gesorgt, dass deutschlandweit an nahezu allen Luftfahrzeugen die technisch machbaren Minderungsmaßnahmen (z.B. Nachschalldämpfer und Mehrblattpropeller) auch realisiert wurden. Zum einen können dadurch Flugplätze, die den Beschränkungen der Landeplatz-Lärmschutzverordnung unterliegen, unbeschränkt genutzt werden, zum anderen sind die Landegebühren an jedem Flugplatz in Deutschland nach Lärmkategorie gestaffelt, so dass man mit einem lauten Luftfahrzeug deutlich höhere Entgelte zahlen muss. Die am Flugplatz Würzburg geltende Mittagspausenregelung an Wochenend- und Feiertagen betrifft auch lärmintensive Luftfahrzeuge. Der geäußerte Vorschlag ist im Prinzip bereits erfüllt, da die Lenkungseffekte hin zu leiseren Luftfahrzeugen über viele Jahre hinweg erfolgreich gewirkt haben. Es kommen also in Würzburg heute nur noch wenige wirklich laute Flugzeuge (z.B. Oldtimer) zum Einsatz. Die Flugzeuge des Flugsportclub Würzburg besitzen alle den höchstmöglichen Lärmschutz durch Schalldämpfer und Modifikationen an den Propellern. Diese Ausrüstung kostet pro Flugzeug etwa 5.000-6.000 Euro und mindert die Flugeistung. Die Nachweise legen wir gerne vor.
	Zum Lärmschutz für die Bevölkerung muss die höchst mögliche Flughöhe eingehalten werden.	Auch dieser Vorschlag kann im Prinzip als erfüllt bewertet werden, wenngleich es bei Start und Landung bezüglich der Flughöhe noch andere Zwänge gibt. Es kann aber als sicher gelten, dass bei Starts und Landungen über Margetshöchheim kein Pilot niedriger als notwendig fliegt. Die Piloten sind zudem angewiesen, schnellstmöglich auf die Platzrundenhöhe zu steigen, um die Lärmbelastung zu minimieren.

	<p>Der Flugsportclub soll glaubhaft nachweisen welche Maßnahmen zur Lärmreduzierung unternommen wurden und was in allernächster Zeit konkret dazu erfolgen wird.</p>	<p>Zurückliegende Maßnahmen sind schon mehrfach aufgeführt worden. Das größte, aktuelle Zukunftspotential dürfte in der Realisierung einer Windenschleppstrecke für Schleppstarts nach Osten liegen, da dadurch ein Teil der Motorschleppstarts ersetzt werden kann.</p>
<p>Fluglärm Zell</p>	<p>Seit ca. 10 Jahren nimmt der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Schenkenturm erheblich zu. Die Hobby- und Segelflieger sowie die Flugschüler werden offensichtlich immer mehr. Wir dürfen werktags von 12.00 - 15.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen laut Gemeindefassung Zell keinerlei lärmende Maschinen wie Rasenmäher oder Häcksler betreiben, jedoch die Flugzeuge vom Schenkenturm starten und landen fleißig über das Wohngebiet und entwickeln hierbei einen unerträglichen Lärm. Ganz besonders störend ist der Schleppdienst der Segelflugzeuge. Die Zugmaschine zieht in der Stunde bis zu fünfmal Segelflieger über die Häuser unseres Wohngebietes, anschließend kreist dieses Flugzeug in hörbarer Entfernung bis eine bestimmte Höhe erreicht worden ist, klinkt dann den Segelflieger aus und fliegt auf dem kürzesten Wege, natürlich wieder über unsere Häuser zurück zum Flugplatz. Ähnlich sind die Schulungsflugzeuge. Die Schüler üben das Starten und Landen im Viertelstundentakt. Das heißt die selbe Maschine startet und landet immer wieder über das Wohngebiet. Zwischendurch starten und landen natürlich auch noch andere Flugzeuge meistens über unsere Köpfe hinweg. Größtenteils handelt es sich hierbei um ältere, geräuschintensive und umweltfeindliche Maschinen, die eigentlich besser am Boden bleiben sollten. Dieser ständige Lärm ist nicht mehr länger hinnehmbar, er verursacht körperliches Unwohlsein, erzeugt Aggressionen und Hassgefühle.</p>	<p>Die Aussage des 1. Satzes ist nicht zutreffend - das jährliche Verkehrsaufkommen ist seit vielen Jahren nahezu konstant. Die Gemeindefassung von Zell am Main konnte in der Kürze der Zeit nicht eingesehen werden (sie ist auf den Internetseiten der Gemeinde offensichtlich nicht eingestellt) - in diesem Zusammenhang ist jedoch zu betonen, dass Luftverkehr generell in Übereinstimmung mit Bundesgesetzen und -verordnungen durchgeführt wird. Dass die Flugzeuge ab/an Würzburg einen unerträglichen Lärm entwickeln ist als persönliche Einschätzung vollauf zu akzeptieren, jedoch sprechen die Lagebeziehung, die Anzahl der Flugbewegungen und der Luftfahrzeugmix objektiv dagegen. Auch haben die jahrelang durchgeführten kontinuierlichen Messungen der Gemeinde Zell am Main (2 Messpunkte auf <a href="http://www.dfld.de">www.dfld.de</a>) keine belastbaren Ergebnisse erbracht, die diese Einschätzung untermauern könnten. Die Beobachtung, dass das Schleppflugzeug in hörbarer Entfernung kreist, kann hier nicht nachvollzogen werden - das wäre zumindest sehr untypisch. Der Rückflug des Schleppflugzeuges zum Flugplatz (Sinkflug) müsste sich auch geräuschbezogen sehr deutlich vom Steigflug unterscheiden, da eine große Höhe abgebaut werden muss und folglich mit Leerlaufgas geflogen werden kann. Die Feststellung "Größtenteils handelt es sich hierbei um ältere, geräuschintensive und umweltfeindliche Maschinen, ..." kann hier nur als persönliche Bewertung eingestuft werden, die - nach hiesigem Verständnis - in weiten Teilen nicht zutreffend ist. Auch die Annahme, die Schüler würden mehr, ist falsch. Bei uns gibt es keine "Hobbyflieger", alle unsere Piloten halten eine Pilotenlizenz nach EASA-Flight-Crew-Licensing Standards oder nach dem deutschen Luftverkehrsgesetz. Alle gesetzlichen Anforderungen müssen diese Piloten einhalten. Das Alter der Maschinen hat wenig Einfluss auf die Umweltfreundlichkeit der Maschinen. Das sind Viertaktmotoren, wie sie auch in Autos eingesetzt werden. Allerdings halten sie erheblich länger und sind schon deswegen umweltfreundlicher. Historisch gesehen war der Flugplatz nicht ganz plötzlich und unerwartet da. Der Flugplatz existiert seit 1954 und damals befanden sich im Westen keine Wohngebiete unterhalb der Flugstrecken.</p>

Oberdürrbach	<p>Zugenommen haben auch die Flugbewegungen und damit der Lärm der durch die Flugzeuge der Hobbyflieger vom Flugplatz Schenkenturm verursacht wird. Nachdem die Hobbyflieger weder an Werktagen, geschweige denn an Sonn- und Feiertagen eine Mittagsruhe einhalten müssen und die festgelegten An- und Abflugschneisen häufig nicht eingehalten werden, ist Oberdürrbach außerdem von März bis Oktober übermäßigem Fluglärm ausgesetzt.</p> <p>Hobbyflieger vom Flugplatz Schenkenturm zur Einhaltung einer Mittagsruhe und der festgesetzten Flugroute verpflichten</p>	<p>Es besteht bereits die bekannte Pausenregelung an Wochenenden und Feiertagen. Merkliche Abweichungen z.B. von der Platzrundenführung können nur im konkreten Fall geprüft und dann ggf. sanktioniert werden. Hier handelt es sich um einen sehr pauschalen Einwand. Es wird die Empfehlung gegeben, sich mit konkreten Beobachtungen oder Anfragen direkt an den Flugplatz oder an das Luftamt Nordbayern zu wenden.</p>
Fluglärm Margetshöchheim	<p>Uns überfliegen Flugzeuge im 5 Minutentakt.</p>	<p>Eine derart hohe Flugdichte kann in seltenen Fällen nicht ausgeschlossen werden, ist aber auf keinen Fall die Regel.</p>
	<p>Es werden gerade zum Hochschleppen der Segelflugzeuge extrem laute Flugzeuge eingesetzt.</p>	<p>Nach unserem Kenntnisstand findet ein Schleppflugzeug Anwendung, das laut Lärmzulassung gerade nicht laut (geschweige denn extrem laut) ist. Die Einschätzung der Lautstärke wird aber natürlich immer individuell getroffen (siehe Lärm-Definition) - ihr wird insofern nicht widersprochen.</p>
	<p>Die Flugzeuge fliegen so tief, dass man sogar Details der Flugzeuge mit bloßem Auge erkennen kann. Gibt es Möglichkeiten der Höhenmessung, um zu prüfen, ob Mindesthöhen eingehalten werden?</p>	<p>Die konkrete Flughöhe an einem bestimmten Ort ergibt sich allgemein immer aus der Flugphysik (z.B. Bauweise, Masse) und dem Zustand der Atmosphäre (z.B. Temperatur, Wind). Wenngleich es für die Start- und Landephase keine Mindesthöhen gibt, gibt es Möglichkeiten der Höhenmessung.</p>
	<p>Es wird bei Westwind immer dieselbe Strecke zum Zwecke der Landung und des Starts benutzt.</p>	<p>Bei Westwind wird nahezu immer auch nach Westen gestartet. Der dann bevorzugte - und letztlich auch allgemein gewünschte - Flugweg für den Anfangssteigflug führt entlang der veröffentlichten Platzrundenführung. Das ist flugbetrieblich erforderlich.</p>
	<p>Die Mittagspause wird trotz Beteuerns des dortigen Flugsportclubs nicht eingehalten (heute, 13.03 Uhr, wurde ein Segelflugzeug hochgeschleppt).</p>	<p>Nach unseren Erfahrungen wird die Mittagspause sehr penibel eingehalten. Demzufolge wird ab 13 Uhr nicht mehr gestartet. Die Zeitangabe "13.03 Uhr" lässt auf den letzten Start vor der Mittagspause vermuten. Nichtsdestotrotz sollten derartige Beobachtungen möglichst konkret und zeitnah an das Luftamt Nordbayern übermittelt werden.</p>
	<p>Meines Erachtens ist es sehr rücksichtslos, wenn jemand einem Freizeitvergnügen nachgeht – und nur darüber möchte ich mich beschweren, nicht über Rettungsflüge oder sonstige notwendige Flüge –, das für andere in außerordentlichem Maße belästigend ist. Es gibt „Flüsterflugzeuge“, die nur sehr wenig Lärm erzeugen. Sollte es nicht selbstverständlich sein, ein Hobby so auszuführen, dass andere möglichst wenig beeinträchtigt werden?</p>	<p>Es wird hier letztlich wieder der schon erwähnten Freizeitinteressenkonflikt angesprochen. Die individuelle Einteilung in notwendige und nicht notwendige Flüge ist jedoch nicht zielführend. Der letzte Satz ist selbstverständlich zu bejahen - er wird auch vom Flugplatzbetreiber des Flugplatzes Würzburg seit vielen Jahren bejaht. Ob die erwähnten, aber nicht näher erläuterten "Flüsterflugzeuge" tatsächlich leiser sind, als die überwiegend am Flugplatz Würzburg aktuell verkehrenden Flugzeuge, müsste bei Vorliegen der fehlenden Erläuterung geprüft werden. Wir bitten um konkrete Vorschläge welches "Flüsterflugzeug" gemeint ist. Falls dieses für den</p>

		Schleppbetrieb geeignet und mit wirtschaftlich zu vertretendem Aufwand eingesetzt werden kann, sind wir gerne dazu bereit.
	Dem Fluglärm kann man nicht entrinnen. Er ist sogar im Haus mit gutem Schallschutz allgegenwärtig!	Die Höhe der Schallimmissionen hängt immer vom konkreten Ort (also von seiner Lagebeziehung zum Flugplatz) ab sowie weiter von: a) der Anzahl der Flüge, b) der Lage der Flugwege (Seite und Höhe) und c) dem Luftfahrzeugmix. Objektiv sind in Margetshöchheim definitiv keine unzumutbaren Schallimmissionen zu erwarten. Sie liegen sogar weit unterhalb dieser und weiterer, niedrigerer Grenzen (z.B. Abwägungsschwelle). Dies kann jedoch nicht ausschließen, dass sie Einzelne trotzdem gestört oder belästigt fühlen. So wie Schienen-, Straßen-, Schiffs- und anderer Lärm. Siehe Lärmessprotokoll.

Fluglärm Unterdürnbach

Wir wohnen in Unterdürnbach am Neuenbrunner Weg, direkt in der Verlängerung der Startbahn des Flugplatzes Schenkenfeld. Wir sind prinzipiell keine Flugzeughasser, aber ab Freitagmittag bis Sonntagabend werden wir extrem stark von den startenden Flugzeugen, vor allem auch dem Schlepper, der die Segelflieger hochzieht, belästigt. Meistens im Abstand von wenigen Minuten fliegen die Flugzeuge beim Start (und damit besonders laut) über unsere Köpfe. Wir arbeiten sehr viel und freuen uns auf das Wochenende in unserem Garten und auf der Terrasse, aber mit dem schönen Wetter kommen auch die Flieger. Unterhaltung ist nicht möglich, wir haben mittlerweile aufgehört, für das Wochenende Gäste einzuladen, weil der Lärm einfach unerträglich ist. Die Ruhezeiten werden nie eingehalten. Die Beteuerungen des Flugsport(???)clubs, Geld in Schallschutz und leisere Maschinen zu investieren, sind lächerlich und entsprechen nicht der Wahrheit. Manchmal, wenn die Schmerzgrenze überschritten ist, rufen wir am Flugplatz an und bitten darum, doch auch einmal in die andere Richtung zu starten, dann bekommen wir zur Antwort, dass wegen der Windrichtung nur in unsere Richtung gestartet werden kann. Das gilt aber auch bei absoluter Windstille. Im Bereich des Neuenbrunner Weges, Albertsleitenweges und Koppbergweges wohnen sehr viele alte Leute, die kein Internet haben oder sich auch nicht anrufen trauen. Ich weiß aber aus vielen Gesprächen, dass viele von diesem Lärm gestört werden. Die vor Jahren nach Unterschriftensammlungen eingeführte Mittagsruhe wurde auf Drängen des Flugsportclubs wieder abgeschafft mit der Begründung, dass dann wegen der Ruhezeit im Verlauf des restlichen Tages mehr Flugzeuge starten müssten. Ich habe keine Lösung parat, bitte aber eindringlich darum, uns zu helfen. Vielleicht können Übungsflüge auf die Werkstage verteilt und damit auch die Wochenenden entlastet werden. Vielleicht könnten zumindest die Segelflieger auf den Karlstädter oder einen anderen Flugplatz (Hettstadt???) ausweichen, wo nicht über einen bewohnten Stadtteil gestartet werden muss. Ich finde es furchtbar, dass Menschen mit der Ausübung ihres Hobby's andere so terrorisieren. Ich zähle die Flugbewegungen nicht, habe aber das Gefühl, dass es jedes Jahr schlimmer wird. Ich hoffe sehr, dass eine Möglichkeit gefunden werden kann, dieses Problem in den Griff zu bekommen. Wir möchten auch gerne am Wochenende unseren Garten genießen, ohne andere zu belästigen.

Es werden mehrere Dinge unterstellt, die auf einfache Weise richtiggestellt werden können. Es wird deshalb auch hier die Empfehlung gegeben, sich direkt an den Flugplatz oder an das Luftamt Nordbayern zu wenden. Zu betonen ist, dass für den Flugbetrieb am Flugplatz nur die dortigen Windverhältnisse, nicht aber die von einzelnen Bürgern in ihrem Gärten wahrgenommenen Windverhältnisse (z.B. "Windstille") ausschlaggebend sind. Es ist schwierig, auf Vorwürfe zu antworten, die uns prinzipielles Lügen unterstellen. Viele der Vorwürfe entsprechen nicht der Wahrheit und viele der Wahrnehmungen nicht der Realität. Die Flugzahlen steigen nicht (sondern sind im Vergleich zu den 70er Jahren massiv gesunken), die Pausen werden akkurat eingehalten, die gesetzlichen Mittagspausen waren aus flugbetrieblichen Gründen nicht mehr erforderlich, wir nehmen viel Geld für Schallschutz in die Hand und verzichten auch für den Schallschutz auf Einnahmen. Sankt-Florians-Vorschläge sind keine Abhilfe.