



Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Aschaffenburg - Parteien und Bürger

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
а	Hr. Dr. Löwer (CSU-Fraktion) 12.10.16	Der private Umstieg auf die Elektromobilität sollte im Lärmaktionsplan berücksichtigt und gefördert werden.	Förderung der privaten Elektromobilität	Die Anregung wird aufgenommen. Eine zusätzliche Maßnahme hierfür ist die "Erstellung eines Ladesäulenkonzeptes".
b	Fr. Gans und Hr. Kunkel (beide CSU-Fraktion) 12.10.16	Der Maßnahmenbereich in der Großostheimer Straße sollte überprüft werden, ob nicht der gesamte Bereich der Großostheimer Straße mit Wohnbebauung als Maßnahmenbereich definiert wird (d.h. statt bis Akazienweg bis Ulmenweg).	Ausdehnung des Maß- nahmenbereichs in der Großostheimer Straße	Der Maßnahmenbereich ist auf Basis von Lärmbelastungen und -betroffenheiten definiert und abgegrenzt worden. Unabhängig davon soll eine einheitliche Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt bis Ulmenweg erfolgen. Ab Ulmenweg stadtauswärts ist bereits ein lärmmindernder Belag vorhanden.
С	Hr. Schmitt (ÖDP) - auch im Namen der GRÜNEN und der KI (Kommuna- len Initiative) 12.10.16	Die Bachgaubahn soll reaktiviert bzw. aufgebaut werden und damit eine Minderung des MIV aus dem Bachgau (Großostheim und Schaafheim) erreicht werden.	Reduzierung des MIV durch Reaktivierung Bachgaubahn	Grundsätzlich sind Verbesserungen im öffentlichen Verkehr geeignet, langfristig die Kfz-Verkehrsmengen und damit auch die Lärmbelastungen zu senken. Hierauf verweist auch Kap. 4.1 des Lärmaktionsplans. Welche Maßnahmen hierfür konkret sinnvoll sind, muss in entsprechenden Fachplanungen festgelegt werden. Dies kann im Lärmaktionsplan nicht abschließend behandelt werden.
1	Englertstraße 07.11.16	Zunächst eine generelle Anmerkung zum Entwurf des Lärmaktionsplans: Verkehrszunahmen durch den Bau des Nordrings können im Vergleich zu den Abnahmen (Tabelle 11) anscheinend nicht hergeleitet werden, da nur die absolute Differenz aus Abbildung 17, nicht aber eine relative DTV Differenz für die Zunahmen genannt wird. Liege ich da richtig, oder habe ich die Daten schlicht übersehen? So wird zum Beispiel für die Linkstraße mit einer Verkehrszunahme um 737/2102 gerechnet. Die relative DTV Differenz wird aber nicht genannt, so dass keine Pegeldifferenz prognostiziert werden kann. Frage 0: Wie hoch wäre diese Pegelzunahme für die Linkstraße laut Modell?	Höhe der Zunahme der Lärmbelastung für die Linkstraße laut Modell- rechnung?	Verkehrszunahmen durch den Nordring in Maß- nahmenbereichen der Lärmaktionsplanung sind im Text unterhalb Tabelle 11 benannt. Die Linkstraße ist hier nicht aufgeführt, da sie kein Maßnahmenbereich ist. In der Linkstraße nimmt die Verkehrsbelastung entsprechend Prognose um ca. 40% zu. Dies würde einer Lärmzunahme um etwa 1,4 dB(A) entsprechen.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Frage 1: Ist im aktuellen Modell zur Verkehrszunahme in der Linkstraße bereits die Fertigstellung des Gewerbegebiets Kreuzäcker der Gemeinde Mainaschaff mit einberechnet? Ich könnte mir intuitiv gut vorstellen, dass durch die Anbindung des Nordrings an die Linkstraße und damit an den Kreisverkehr Daimlerstraße/Linkstraße vor allem der LKW-Verkehr aus den Gewerbegebiet in Richtung A3 Aschaffenburg-Ost in der Linkstraße zunehmen wird, da die Nutzung der B8 einen Umweg darstellt und Ampeln an der Auffahrt zur B8 passiert werden müssten.	Berücksichtigung des Gewerbegebietes Kreu- zäcker/ Mainaschaff im Modell?	Das Gewerbegebiet Kreuzäcker wird im Modell noch nicht berücksichtigt. Dies wird auch erst sinnvoll möglich sein, wenn die Gewerbeansiedlung konkret realisiert wird. Zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe durch den Nordring wird dies aber noch nicht der Fall sein. Bei Durchführung der Stufe 3 der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung wird die Aufnahme der Linkstraße mit dann aktuellen Verkehrsdaten geprüft.
		Frage 2: Sollten spürbare Mehrbelastungen für die Anwohner der Linkstraße erwartet werden, wäre es nicht sinnvoll bereits im aktuellen Lärmaktionsplan entsprechende entlastende Maßnahmen vorzuschlagen? Bsp.: Einhergehend mit der Öffnung der Bahnparallele ein LKW Durchfahrverbot auf der Linkstraße einführen oder die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in der Linkstraße um den Anreiz der Nutzung der B8 zu erhöhen. Im Gegensatz zur Linkstraße gibt es auf der B8 offenbar keine direkten Anwohner.	Lärmmindernde Maß- nahmen bei erwarteter Lärmzunahme?	Bei der Planung des Nordrings wurde die Englertstraße 35 exemplarisch schalltechnisch beurteilt. Auch nach Eröffnung der Bahnparallele wurden hier keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV prognostiziert. In der Lärmkartierung ist die Linkstraße nicht berücksichtigt, da die Kartierungsschwelle nicht überschritten war.
2 3	Ludwigsallee 14.11.16	Als Anwohner ist es für mich nicht nachvollziehbar, dass die Ludwigsallee nicht Teil der zweiten Stufe des Lärmaktionsplans sein soll. Im Kartenmaterial wird nur für den Teil unterhalb der Moltkestraße eine Verkehrsbelastung von 5.000 - 10.000 Fzg./Tag ausgewiesen. Es ist nicht ersichtlich, wie über die Moltkestraße eine nennenswerte Beoder Entlastung der Ludwigsallee erfolgen soll, auch wurde nach meinem Informationsstand die Ludwigsallee bereits vor dem Ringanschluss von knapp 10.000 Fzg. täglich benutzt, seit der Anbindung an den Ring hat sich der Verkehr spürbar vermehrt. Hinzu kommen aus der Funktion als einzige Anbindung an das Klinikum lärmrelevante Sonderbelastungen: - Verkehr auch in den Lärm-sensiblen Zeiten in der Nacht, an Wochenenden und Feiertagen (24/7-Betrieb des Klinikums) - regelmäßige Fahrten mit Martinshorn - regelmäßige Vollgasfahrten bergauf (Rettungswagen) und mit bis zu 80 km/h bergab (Notarztwagen)	Aufnahme der Ludwigs- allee in den Lärmakti- onsplan	Entsprechend EU-Richtlinie sowie Stadtratsbeschluss vom 06.05.2015 werden in den Lärmaktionsplan der 2. Stufe Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio Fahrzeugen (8.200 Kfz/24) eingebunden. Die Datengrundlage für die Auswahl der entsprechenden Straßen sind Verkehrsmodellrechnungen der Stadt Aschaffenburg. Aktuelle Verkehrszählungen liegen für die Ludwigsallee nicht vor. Die genannten lärmrelevanten Sonderbelastungen des Klinikums gehen nicht in die Verkehrsdaten sowie auch nicht in die strategischen Lärmberechnungen ein.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Ich hätte von Ihnen gerne belastbare Daten aus dem Zeitraum nach dem Ringanschluss, die belegen, dass in der Ludwigsallee weniger als 8.000 Fzg./Tag verkehren oder eine andere nachvollziehbare Begründung dafür, dass die Ludwigsallee nicht Teil des Lärmaktionsplans sein soll.		
		Ansonsten beantrage ich hiermit, dass durch eine Verkehrszählung diese Daten erhoben werden und dabei die Belastungen zwischen 22:00 und 6:00 gesondert erfasst werden	Verkehrszählung insbes. zwischen 22.00 und 6.00 Uhr	Die Anregung zur Verkehrszählung wird an das Stadtplanungsamt weitergleitet. Bei der nächsten Kartierung können die Verkehrszahlen entsprechend berücksichtigt werden.
		bis dahin die Ludwigsallee in voller Länge vorläufig in die Stufe 2 des Lärmaktionsplans der Stadt Aschaffenburg aufgenommen wird	Aufnehmen der Ludwig- sallee in die Stufe 2 des Lärmaktionsplan	In den Lärmaktionsplan der Stufe 2 kann die Ludwigsallee aufgrund abgeschlossener Lärmkartierung nicht mehr aufgenommen werden. Die Aufnahme wird für die Stufe 3 der Lärmaktionsplanung geprüft.
4	Kapuzinerplatz 15.11.16	Bei der Umfrage zur Ermittlung der Lärmbelastung in meinem Umfeld (Kapuzinerplatz 2) hatte ich mich beteiligt. Im Lärmaktionsplan-Entwurf 2016 auf der Seite 15, Abbildung 4 ist zu erkennen, dass im Bereich Kapuzinerplatz die Geschwindigkeit von 20 km/h vorgeschlagen worden ist. Ich wohne zwar am Kapuzinerplatz, mein Anwesen wird jedoch auch von der Karlstraße tangiert. Ich hatte vorgeschlagen, in der Karlstraße die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h einzuführen. Der Kapuzinerplatz muss weiterhin verkehrsberuhigt (Schrittgeschwindigkeit) bleiben. Ich bitte Sie, den Lärmaktionsplan-Entwurf 2016 in diesem Punkt zu ändern.	Höchstgeschwindigkeit 20 km/h in der Karls- straße Kapuziner Platz soll verkehrsberuhigt bleiben	Karlsstraße und Kapuzinerplatz sind nicht Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes, das im Lärmaktionsplan der 2. Stufe betrachtet wird.
5	Vischerstraße 20.11.16	Nach Durchsicht des Lärmaktionsplans muss ich feststellen, dass die Ludwigsallee als besonders lärmbelastete Straße nicht vorkommt. Dies mag zum einen daran liegen, dass die Lärmbelästigung durch Signalhörner, die zunehmend eine höhere Lautstärke haben, nicht berücksichtigt ist (siehe Übersicht Lärmquellen) zum anderen hat man die Stoßzeiten mit langen Schlangen an Kraftfahrzeugen anscheinend nicht erfasst, die z.B. im Berufsverkehr entstehen oder wenn für Sanitätsfahrzeuge der Weg frei gemacht werden muss oder wenn durch die Bushaltestelle ein Stau entsteht. Die Lärmbelästigung durch Sanitäts- und Rettungsfahrzeuge ist vor allem nachts besonders belastend, da man aus dem Schlaf gerissen wird und wenn man gerade wieder einschlafen kann, kommt bestimmt das nächste Rettungsfahrzeug. Bei Unfällen etc. kommen oft mehrere Fahrzeuge in		Entsprechend EU-Richtlinie sowie Stadtratsbeschluss vom 06.05.2015 werden in den Lärmaktionsplan der 2. Stufe Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio Fahrzeugen (8.200 Kfz/24) eingebunden. Die Datengrundlage für die Auswahl der entsprechenden Straßen sind Verkehrsmodellrechnungen der Stadt Aschaffenburg. In der Ludwigsallee werden nach diesen Berechnungen die Verkehrsbelastungen nur im Abschnitt zwischen Südring und Moltkestraße überschritten.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		kurzen Abständen, so dass sich die Lärmbelästigung über einen längeren Zeitraum erstreckt. Es stellt sich auch die Frage, warum die Signalhörner der Rettungsfahrzeuge zunehmend mit höhere Lautstärke ausgestattet werden und warum bei geringen Verkehr, vor allem nachts, das Blaulicht nicht ausreicht. Da wir an der Kreuzung Ludwigsallee/Yorkstraße-Vischerstraße wohnen, unterliegen wir einer besonderen Belastung, da die Rettungsfahrzeuge an dieser Kreuzung die Signalhörner fast immer kurz einschalten, auch wenn diese ansonsten ausnahmsweise mit Blaulicht fahren. Tempo 30 Zonen, wie im Lärmaktionsplan als Maßnahme zur Lärmreduzierung genannt, sind sicher hilfreich, aber nur wenn Kontrollen stattfinden. Die Vischerstraße als ziemlich breite Straße wird immer wieder als Rennstrecke benutzt, eine Tempo 30 Kontrolle habe ich hier noch nie gesehen. Lösungsmöglichkeiten:		Auch in diesem Abschnitt werden mit den zugrunde gelegten Verkehrsdaten die Lärmwerte, ab denen eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist, an den angrenzenden Gebäuden nicht überschritten. Die Nutzung des Martinhorns zusammen mit dem Blaulicht ist nach §§ 35, 38 StVO Pflicht. Diese Lärmereignisse gehen nicht in die Verkehrsdaten und auch nicht in die strategischen Lärmberechnungen ein.
		Der Lärm durch Rettungsfahrzeuge könnte auf der Ludwigsallee vermieden werden, wenn die Berliner Allee realisiert werden würde, wie den Anwohnern der Ludwigsallee beim Bau des Klinikums versprochen.	Berliner Allee realisieren	Für die Berliner Allee besteht mit dem Bebau- ungsplan 3/18 Baurecht. Über die Realisierung der Maßnahme hat der Stadtrat zu entscheiden.
		Lärm- und Luftbelastung durch den Kfz-Verkehr der Ludwigsallee könnte reduziert werden, wenn auf der Ludwigsallee auch Tempo 30 gelten würde	Tempo 30	Aus Lärmschutzgründen wurde nachts bereits Tempo 30 angeordnet.
6	Obernauer Straße 17.11.16	Südbahnhofstraße: 4-spurige Hauptachse mit mehr als 3 Mio Fahrzeugen pro Jahr. Als Ringparallele bitte Verkehrsberuhigung Tempo 30. Ring Zu- bzw. Abfahrten Vorfahrtbegünstigen.	Tempo 30 auf der Süd- bahnhofstraße Ring Zu- bzw. Abfahrten Vorfahrtbegünstigen	Entlang der Südbahnhofstraße zwischen Südring und Bahnweg ist nur ein einzelnes Gebäude von Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr oberhalb der Werte, ab denen eine Lärmaktionsplanung erfor-derlich ist, belastet. Die Lärmaktionsplanung hat die Aufgabe, Prioritäten zu setzen. Hierbei ist die Lärmbetroffenheit, d.h. die Anzahl der vom Lärm betroffenen Einwohner, ein wesentlicher Aspekt. Vor diesem Hintergrund ist die Südbahnhofstraße nicht als Maßnahmenbereich berücksichtigt, für die eine Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastungen, u.a. Tempo 30, erfolgte.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
7a	Hanauer Straße 21.10. 16	bei mir in der Hanauer Str. [] ist es mit dem Radweg wirklich ein Problem. Wenn wir in unser Grundstück einfahren müssen, können wir nicht auf der Fahrbahn stehen bleiben. Der Radweg ist hier zu eng, die Autos fahren zu schnell, das wird zu einem Problem. Rücksichtnahme ist weder von Radfahrern noch Autofahrern zu erwarten. Bitte versuchen sie dies in das neue Konzept mit einzuplanen.	Breitere Radwege	Straßenräumliche Maßnahmen wie z.B. breitere Radwege wurden im Lärmaktionsplan für diesen Bereich der Hanauer Straße nicht explizit geprüft, da hierfür keine Grundlagen aus verkehrlichen Gutachten vorlagen. Die Anregung wird an das Staatliche Bauamt weitergeleitet.
7b	Hanauer Straße 20.11.16	Bezüglich des neuen Lärmschutzaktionsplanes ein paar Vorschläge und Anmerkungen. Einiges geht darüber hinaus und zielt auf eine allgemeine Verbesserung der Verkehrssituation. Betreffend der Einstufung der äußeren Hanauer Straße in die Prioritätsstufe 2 noch eine Unklarheit: Wenn ich die Anlage 4 richtig lese, gehören wir in der Hanauer Str. [] zum Bereich Hanauer Straße (West). Dort sind es laut Anlage tags 31 und nachts 33 Betroffene. Ich habe im Bereich von der Ebertbrücke stadtauswärts 34 beschriftete Klingelschilder gezählt. Bei geschätzt 2 Personen pro Klingelschild komme ich auf mindestens 68 Anwohner.	Klärung der Angaben zu den Betroffenenzahlen	Die Betroffenenzahlen sind nicht mit Bewohner- zahlen gleichzusetzen. Nach den Vorschriften der Umgebungslärmrichtlinie werden als Be- troffene die Teile der Einwohner gewertet, die an einer lauten Gebäudeseite wohnen. Hierfür werden die Einwohner eines Gebäudes gleich- mäßig über die Gebäudeseiten (mit Fenster) aufgeteilt.
		Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h bis zum Ortsausgangsschild ca. 200m stadtauswärts Anwesen Hanauer Str. [] - Flüsterasphalt (schon im neuen Plan enthalten), gleichzeitig - Verschmälern der Fahrstreifen (haben Autobahnbreite, was zum schnell fahren ermutigt), gleichzeitig - Fahrradweg verbreitern - Schild Anwohner einfädeln lassen - Ein- und Ausfahrt aus den Grundstücken gefahrenminimiert gewährleisten	Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h Reduzierung der Fahrstreifenbreite Verbreiterung Fahrradweg Ein- und Ausfahrt aus den Grundstücken verbessern	Im Lärmaktionsplan wird für die Hanauer Straße der Einbau eines lärmmindernden Asphalts präferiert, da aufgrund der im Vergleich geringen Lärmbetroffenheiten und der hohen Verkehrsfunktion die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen als schwierig eingestuft wird. Straßenräumliche Maßnahmen in Ergänzung zur Fahrbahnsanierung wurden im Lärmaktionsplan für diesen Bereich der Hanauer Straße nicht explizit geprüft, da hierfür keine Grundlagen aus verkehrlichen Gutachten vorlagen. Die Anregung wird an das Staatliche Bauamt weitergeleitet.
		- Lärmschutzmauer, wenn diese auf Grundstücksgrenzen kommt, kann man, denke ich, mit nicht zertifiziertem Plexiglas arbeiten. Das haben wir bei uns auf der Terrasse schon getan. Die Plexiglasscheiben sind einfach in ein Stahlträgersystem einfügbar, schnell gebaut und sturmfest. So könnte eine geschlossene Lärmschutzwand günstig entstehen. Ich bin an einer dauerhaften Lösung interessiert, nichts bei dem in ein paar Jahren nachgebessert werden muss.	Errichtung einer Lärm- schutzwand	Möglichkeiten des Lärmschutzes durch Schall- schutzwände müssen für die Bundesstraße Hanauer Straße mit dem staatlichen Bauamt als Baulastträger abgestimmt werden. Im Lärmakti- onsplan wird der Einbau eines lärmmindernden Asphalts präferiert.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
8	Görresstraße 09.12.2016	Ich fühle mich vom Verkehrslärm in meiner Wohnumgebung stark belastet. Ich fühle mich vom Pkw Verkehrslärm tags und nachts in meinem Wohnumfeld stark belästigt. Als Maßnahme wäre es gut, wenn in der Schwindstraße auf beiden Straßenseiten in Zukunft nur noch Anwohnerparkplätze eingerichtet wären. Die Schwindstraße wird den ganzen Tag von fremden Leuten zur Parkplatzsuche und zum Parken befahren. Anmerkung: Ich selbst,ich habe einen Stellplatz bei den städtischen Parkhäusern gemietet, einen Stellplatz in der Tiefgarage Alexandrastraße.	Anwohnerparkplätze in der Schwindstraße	Die Schwindstraße ist nicht im Kartierungsnetz enthalten, wird daher im aktuellen Lärmaktionsplan nicht behandelt. Die Anregungen zum Anwohnerparken und zur verstärkten Kontrolle der Parkregelungen werden an das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt weitergeleitet.
		Als Maßnahme wäre es gut, wenn auch die Parkverbotszonen stärker kontrolliert werden würden. Die Parkverbotszonen werden überwiegend auch abends und nachts regelmäßig und exzessiv zum Dauerparken genutzt, was das Verkehrsauskommen wiederum erhöht.	Parkverbotszonen stär- ker kontrollieren	
		Als Maßnahme wäre es gut, wenn es aufhören würde, dass die Schüler vom Dalberg-Gymnasium jeden Tag von den Eltern bis vor die Schultür gefahren werden (es kommt einem so vor, als ob die Eltern bis ins "Klassenzimmer hineinfahren"). In der Schwindstraße ist es morgens über einen sehr langen ausgedehnten Zeitraum unerträglich, diese Huperei durch Aggressionen und die Abgase durch die Stausituationen. Ein Fenster kann kaum geöffnet werden, weil die Abgase dann im Zimmer sind.	Pkw-Zufahrt zum Dal- berg-Gymnasium und die Abfahrt über Ostring und nur kurzer Abschnitt vom Wittelsbacherring Kreisverkehr für An- und Abfahrt	Die Problematik der Verkehrsbelastungen durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, wird an das Stadtplanungsamt weiter- geleitet. Im Rahmen des Lärmaktionsplans kön- nen hierzu keine Lösungen erarbeitet werden.
		Es wäre gut, wenn die Pkw Zufahrt zum Dalberg Gymnasium und ebenfalls die notwendige Abfahrt danach ausschließlich über den Ostring und dann über diesen kurzen Abschnitt vom Wittelsbacherring erfolgen würde. Vielleicht könnte man auf dem Parkplatz oder dem Abschnitt vom Wittelsbacherring einen Kreisverkehr für An- und Abfahrt hinter dem Dalberg- Gymnasium einrichten.) is a second of the second of	
		Ganz schlimm ist die Situation geworden, nachdem die Ausfahrt aus dem Wittelsbacherring zugemacht wurde (zwischen Matratzen Concorde und Pizzeria La Strada auf die Würzburger Straße). Das war eine zweite Anund Abfahrt aus dem "Viertel", die jetzt vor kurzem geschlossen wurde und die für eine Entlastung beim Verkehrsaufkommen und beim Lärmaufkommen unbedingt gebraucht wurde. Das müsste unbedingt rückgängig gemacht werden. Der ganze Verkehr ins "Viertel" geht jetzt durch die Schwindstraße und Görresstraße rein ins "Viertel" und wieder raus aus	Wiedereinrichtung der zweiten An- und Abfahrt aus dem Viertel als Ent- lastung des Verkehrs- und Lärmaufkommen	Dies gilt auch für die beschriebenen Problemati- ken am Wittelsbacher Ring.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		dem "Viertel", die ganze Zeit. Am Wochenende kommt dann noch zusätzlich der Verkehr ins "Viertel" zur Pizzeria La Strada hinzu. Hineinfahren zur Pizzeria ist nur mehr möglich, wenn man die Würzburger Straße von oben kommt…und das Hinausfahren geht jetzt nur noch ausschließlich über die stark bewohnte und ruhebedürftige Görrestraße, oder "Zusammenbruch" stehende ruhebedürftige Schwindstraße.		
		Im Wittelsbacherring, im "Viertel", gibt es das Geschäft Matratzen Concorde mit seinen Kundenparkplätzen (ebenfalls im "Viertel", die Pizzeria La Strada und dann nur auf einer Seite und auch zurückgebaut weniger lärmbelastete Wohnhäuser. Hier kann zur Entlastung des "Viertel" der Wittelsbacherring in beiden Fahrtrichtungen wieder zur Würzburger Straße hin für den Verkehrsabfluss und Verkehrszufluss geöffnet werden. Das ist unbedingt notwendig. So, wie es die ganze Zeit gewesen war, bis vor kurzem, als dann erst diese schlimme Verkehrsänderung kam. Und zusätzlich: Die andere Straßenseite vom Wittelsbacherring an der Bahn sind viele stark frequentierte Parkplätze. Diese Parker müssen jetzt auch alle durch Görresstraße-Goethestraße-Schwindstraße fahren. Selten fährt ein Auto über die Lindenallee fort. Meistens wird über die Görresstraße und Schwindstraße jetzt hinaus aus dem Viertel auf die Würzburger Straße gefahren. Immer bei mir in der Görresstraße 2 nahe vor dem Fenster vorbei. Tag und Nacht, es ist unerträglich. Warum, man jetzt reine Wohngebiete - rechts und links nur Wohnhäuser - dermaßen belastet ist für mich unverständlich. Bitte öffnen sie wieder den Wittelsbacherring zur Würzburger Straße in beide Fahrtrichtungen zur Entlastung.	Zur Entlastung sowie zum besseren Verkehrs- abfluss und -zufluss des Viertels den Würzburger- ring in beide Fahrtrich- tungen zur Würzburger Straße öffnen	
		Vielleicht wäre es zusätzlich gut, auch im gesamten Wittelsbacherring die Parkplätze nur für Anwohner zu erlauben um Entlastung im "Viertel" zu bekommen.	Anwohnerparkplätze im Wittelsbacher Ring	
9	Würzburger Straße 15.12.16	Am 30.11.16 schauten wir uns die ausgelegten Pläne für die Lärmaktionsmaßnahmen für die verschiedenen Stadtgebiete an. Wie wir auch schon in der Stadtratssitzung am 12.10.16 feststellen mussten, ist für die Zukunft keine Lärmschutzmaßnahme in der Würzburger Straße (Ring-Hockstraße) vorgesehen. Es wohnen inzwischen viele Bürger hier und stetig kommen neue Wohnhäuser dazu. Leider wird immer mehr Verkehr aus umliegenden Straßen auf die Würzburger Str. geleitet und die Belastung ist langsam unerträglich.	Aktuelle Verkehrsdaten für die Würzburger Stra- ße	Im Jahr 2015 wurde eine Zählung im Bereich der Hochschule durchgeführt (Ergebnis: 28.900 [Kfz/Tag]). Auf Höhe der Kömpelstr. befindet sich eine Dauerzählstelle (21.600 [Kfz/Tag]). Beide Werte wurden zur Eichung des Verkehrsmodells verwendet. Direkt im Bereich des Einwenders gab es noch keine Verkehrszählungen.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Wann wurden in unserem Straßenabschnitt die letzten Verkehrszählungen vorgenommen und wie ist das Ergebnis?		
		Wäre nachts nicht eine Geschwindigkeitsreduzierung sinnvoll?	Geschwindigkeitsreduzierung nachts	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird aufgrund der Möglichkeit von Verkehrsverlagerungen in die angrenzenden Straßen Rhönstraße/ Schweinheimer Straße/ Spessartstraße/ Bessenbacher Weg nicht empfohlen. Die Regierung von Unterfranken weist in ihrer Stellungnahme zum LAP darauf hin, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahme als Mittel der Lärmbekämpfung nach der Rechtsprechung nicht rechtmäßig sind, wenn sie zu einer örtlichen Problemverlagerung führen und neue Unzulänglichkeiten verursachen.
10	Würzburger Straße 15.12.16	Die Würzburger Straße ist nach wie vor die Pufferzone für alle umliegenden Straßen. Auch im jetzigen Lärmaktionsplan wurde sie nicht berücksichtigt, obwohl der Straßenverkehr nachweislich immer mehr wird. Unverständlich wie man in solch eine weit stärkste belastete Straße der Stadt nun sogar Altenheime in großen Umfang baut. Die letzten Verkehrszählungen waren wohlweißlich vor vielen Jahren und entsprechen nicht mehr der Realität. Nach dem Gesetz sind alle Bürger gleich und sollten auch danach behandelt werden.		
10a	15.12.16	Anbei einige Gedanken, wie man die für uns zutreffende "Würzburger Straße" (von der Ringstraße nach oben) besser, und die darin wohnenden Bürger mehr von Lärm- und Abgaswerten entlasten könnte.		
		Hierfür ist jedoch der Wille und die Bereitschaft der zuständigen, verantwortlichen Vertreter der Stadt Aschenburg erforderlich. Da der Verkehr jährlich extrem zunimmt, immer mehr Wohn-, Alten-, Studentenwohnungen gebaut werden, ist es dringend erforderlich, die Würzburger Straße in den Lärmaktionsplan besser einzubinden, denn alleine die eventuell kommende Aktion "Schallschutzfenster", reicht bei weitem nicht aus, die hier herrschende, gesundheitsgefährdende Situation zu verbessern.		
		Wir finden, man sollte das Problem an den Wurzeln bekämpfen und nicht nur hin- und herschieben, und somit die "Einen" entlasten und dafür die "Anderen" noch mehr zu belasten…		

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Den Verkehr gerechter verteilen	gerechte Verteilung des Straßenverkehrs	Die Würzburger Straße hat als Staatsstraße eine übergeordnete Verkehrsfunktion. Hierzu gehört auch die Bündelung von Verkehren. Eine Verteilung des Kfz-Verkehrs ist aus Lärmschutzgründen auch nicht sinnvoll.
		Auch in der Würzburger Straße Lärmschutzmaßnahmen in größerem Maße umsetzen (nicht nur Fenster)	aktive Lärmschutzmaß- nahmen (nicht nur Fens- ter)	Die übergeordnete Verkehrsfunktion erschwert straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastungen. In
		Wenigstens in den Nachtstunden die Geschwindigkeit auf 30 h/km zu begrenzen. (In Frankfurt in verschiedenen Hauptverkehrsstraßen schon umgesetzt)	Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts	der Würzburger Straße spricht auch die Möglichkeit von Verkehrsverlagerungen in die angrenzenden Straßen Rhönstraße/ Schweinheimer Straße/ Spessartstraße/ Bessenbacher Weggegen eine Geschwindigkeitsreduzierung.
		Den Straßenbelag ändern und nicht erst, wenn dieser marode ist, wie es laut Aussage geplant ist. Denn wir brauchen jetzt die Maßnahmen und nicht erst, wenn alle krank sind.	lärmmindernder Straßenbelag	Ein vorgezogener Einbau eines lärmmindernden Belags bei intakter Fahrbahn ist aus wirtschaftli- chen Gründen nicht möglich.
		Die Einhaltung beschlossener und umgesetzter Maßnahmen auch flächendeckend und kontinuierlich zu überwachen (natürlich unauffällig und ohne Ankündigung)	kontinuierliche Überwa- chung	Der Lärmaktionsplan enthält die Empfehlung, die Geschwindigkeitsüberwachung zur Einhal- tung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten weiter zu intensivieren.
		Auch höhere Strafen für Nichteinhalten von Verordnungen könnte eine wirksame Abschreckung sein	höhere Strafen für Nicht- einhalten	Die Höhe von Buß- bzw. Verwarngeldern wird nicht von der Stadt Aschaffenburg festgelegt.
		Geschwindigkeitsanzeigende Geräte aufstellen, die die Autofahrer daran erinnern, dass sie zu schnell fahren	Geschwindigkeitsanzei- gende Geräte	Auch der Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays wird im Lärmaktionsplan empfohlen.
11	Prälat- Heckelmann- Straße 16.12.16	Als Bewohner des Anwesens Prälat-Heckelmann-Str. [] sind wir unmittelbar vom Lärm durch den Straßenverkehr der Darmstädter Straße (B26), sowie durch den stark ansteigenden Lärm der neu angesiedelten Betriebe im Bayernhafen betroffen. Unser Vorschlag zur Lärmreduzierung wäre, dies durch eine umweltverträgliche Lärmschutzmaßnahme, evtl. entlang den Sportanlagen an der Schönbuschallee.	Umweltverträgliche Lärmschutzmaßnahme	Die Lärmkartierung weist für das genannte Anwesen keine Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr oberhalb der Werte, ab denen eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist, aus. Der Lärm aus dem Bayernhafen ist mit der Lärmkartierung nicht erfasst. Neuansiedlungen im Bayernhafen werden schalltechnisch im jeweiligen Genehmigungsverfahren beurteilt. Beschwerden können der Stadt Aschaffenburg, Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz, gemeldet werden.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
12	Bewohner der Obernauer Straße 112 - 126 16.12.16	Dieser Plan ist falsch und nicht vollständig. Warum? Weil die Obernauer Straße nur für den Teilabschnitt "Westring bis Am Häsbach" betrachtet wird, also Westring bis Obernauer Straße 92. Die Wohnbebauung aber weitergeht von Obernauer Straße 94 bis Obernauer Straße 126. Warum wurde dieser - letztgenannte - Abschnitt nicht in die Planung mit einbezogen? Warum hört die vorgelegte Planung "Am Häsbach" bzw. in Höhe Obernauer Straße 92 auf? Alle Anwesen von Hausnummer 94 bis 126 sind bewohnt und liegen räumlich genau so nah an der Obernauer Straße wie die Anwesen Westring bis Nr. 92. Der tägliche Verkehrsfluss stadteinwärts und stadtauswärts – die Obernauer Straße ist die Hauptverkehrsader für alle Fahrzeuge aus Richtung Leidersbach, Sulzbach, Obernau etc beginnt nicht erst an der Obernauer Straße 92; die fast 20.000 Autos täglich fahren direkt vor unserer Haustür - also Nr. 126-94 - vorbei. Das Ortsschild von Aschaffenburg ist rd. 200 mtr stadtauswärts von uns. Morgens ab 7 Uhr geht es nur noch Stop and Go, die Autoschlange reicht bis kurz vor Obernau zurück und bei uns ist keine Ausfahrt von unserem Anrainerweg/Sackgasse auf die Obernauer Straße stadteinwärts möglich; denn obwohl die Fahrzeuge langsam fahren müssen, lässt uns niemand rausfahren und in die Schlange einfädeln. Wie der Lärmaktionsplan Karte 4 zeigt, ist die Lärmbelastung in Höhe des Messpunktes Obernauer Straße 126-110 tagsüber höher als 70 dB(a), Und nachts höher als 60 dB(a). Diese Werte werden analog im Abschnitt Westring bis Nr. 92 erzielt. Trotzdem wird der Lärmbrennpunkt an der Obernauer Straße 92 stadtauswärts abgegrenzt! Trotzdem werden die Empfehlungen im Plan, S. 52 auf den Abschnitt Westring bis Obernauer Straße 92 beschränkt! Warum? Der Abschnitt Obernauer Straße 94 bis 126 ist genauso betroffen von Lärm durch Verkehr etc., betroffen wie der Rest der Straße! Wir, die Anwohner von 126 bis 110 haben uns Anfang 2016 an der Befragung beteiligt. Auf Lärmaktionsplan S. 13 wird ausgeführt, dass 13 Nennungen für den Lärmort Obernauer Stra		Der aktuell definierte Maßnahmenbereich der Obernauer Straße schließt das Haus Nr. 94 ein das südliche Ende des Maßnahmenbereichs liegt zwischen Am Häsbach und Am Floßhafen. Dies wird im Lärmaktionsplan noch textlich genauer definiert. Die südlich der Straße Am Floßhafen gelegenen Gebäude auf der westlichen Seite der Obernauer Straße weisen nur zum Teil Lärmbelastungen oberhalb der Werte, ab denen eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist, auf. Die Lärmbetroffenheiten sind nicht mit denen des nördlichen Abschnitts ab Haus Nr. 94 vergleichbar, da die Straße hier beidseitig und wesentlich dichter sowie mit geringerem Abstand zur Fahrbahn bebaut ist. Die Lärmaktionsplanung hat die Aufgabe, Prioritäten zu setzen. Hierbei ist die Lärmbetroffenheit, d.h. die Anzahl der vom Lärm betroffenen Einwohner, ein wesentlicher Aspekt. Vor diesem Hintergrund ist der südliche Bereich der Obernauer Straße nicht als Maßnahmenbereich berücksichtigt.

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Albert (Nr. 126 bis 110) stammen, d.h. unsere Beteiligung an der Umfrage macht für die Obernauer Straße fast 62 % aus! Unsere Teilnahme bzw. unsere Nennung Obernauer Straße wird im Lärmaktionsplan aufgeführt/berücksichtigt. Aber bei den Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation werden wir nicht berücksichtigt. Man mutet uns einen Fortbestand der unerträglichen und lauten Situation zu. Das kann nicht sein.		
		Wir fordern eine Gleichbehandlung von uns Anwohnern 126 - 110 mit den übrigen Anwohnern. d.h. Geschwindigkeitsreduzierung ganztags und nachts auf 30 km/h, siehe S. 54 Plan.	Geschwindigkeitsredu- zierung ganztags und nachts auf 30 km/h	Für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen müssen nicht nur an einzelnen Gebäuden definierte Lärmwerte überschritten werden. Dies trifft im südlichen Bereich der Obernauer Straße nicht zu. Geschwindigkeitsreduzierungen aus Verkehrssicherheitsgründen, z.B. an Grundstücksausfahr-
		Ein weiterer Punkt, der im Lärmaktionsplan falsch ist, ist die Lage des Baukörpers der ehemaligen Weberei Däfler, danach Automuseum Rosso Bianco, jetzt Kalkan Gelände. Der Lageplan zeichnet einen Baukörper ab, der so nicht mehr besteht! Der parallel der Bahnlinie Aschaffenburg-		ten, können nicht im Rahmen des Lärmaktionsplans festgelegt werden. Der Hinweis wird an das Staatliche Bauamt weitergeleitet.
		Obernau ursprünglich bestehende Bau wurde durch den neuen Besitzer Kalkan zum größten Teil abgerissen; D.h. gegenüber den Anwohnern Nr. 126 bis 110 besteht eine Freifläche bis zur Bahnlinie; diese führt zu einer zusätzlichen Belästigung durch die Bahn (Schienenverkehr und regelmäßige Warnpfiffe wg Übergang). Nur ein Bruchteil des Baukörpers blieb stehen und dergestalt muss der Lärmaktionsplan angepasst werden.		Bahnlärm ist kein Bestandteil der Lärmaktionsplanung der Stadt Aschaffenburg. Die Lärmkartierung 2017 des LfU umfasst ebenfalls nicht den Bahnlärm.
		Bereits bei unserer Umfragebeteiligung haben wir folgende Maßnahmen gefordert:	Tempo 30 nachts für die Obernauer Straße	Zur Anordnung von Tempo 30 siehe oben. Dar- über hinaus werden im Rahmen der notwendi-
		- Tempo 30 nachts für die Obernauer Straße in ihrer vollen Länge vom Westring bis zum Ortschild Aschaffenburg stadtauswärts	Tempo 30 tagsüber im Bereich der Ausfahrt des	gen Bauleitplanung für benachbarte Grundstü- cke Veränderungen an der Obernauer Straße vorgesehen, die zu Geschwindigkeitsreduzie-
		- Tempo 30 tagsüber im Bereich der Ausfahrt unseres Anrainerweges auf die Obernauer Straße	Anrainerweges der Obernauer Straße	rungen führen.
		- Mehr Tempokontrollen tagsüber	Tempokontrollen tags- über	Der Lärmaktionsplan enthält die Empfehlung, die Geschwindigkeitsüberwachung zur Einhal-
		- Wie in Hessen: Aufstellen eines permanenten Blitzers im Bereich Haus- nummer 110 bis 126	Aufstellen eines perma- nenten Blitzers	tung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten weiter zu intensivieren.
		Unter Bezugnahme auf die obigen Ausführungen fordern wir daher folgendes:	Henten Billzers	

Nr.	Einwender bzw. Straße / Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		1.) Stellungnahme, warum der Lärmbrennpunkt nicht den Bereich Obernauer Straße 94 bis 126 einschließt 2.) Aufnahme des Bereiches Obernauer Straße 94 bis 126 in den Lärmaktionsplan/als Lärmbrennpunkt 3.) Aufnahme des Bereiches Obernauer Straße 94 bis 126 in die 1. Priorität/Maßnahmenbereich Nr. 6 gemäß Lärmaktionsplan Karte 8 und analog Bereich Westring/Am Häsbach		Die südlich der Straße Am Floßhafen gelegenen Gebäude auf der westlichen Seite der Obernauer Straße weisen nur zum Teil Lärmbelastungen oberhalb der Werte, ab denen eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist, auf. Daher sind diese nicht als Maßnahmenbereich definiert. Die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist an Voraussetzungen gebunden
		4.) Umsetzung der für den Bereich Westring bis Am Häsbach vorgeschlagenen Maßnahmen auch im Bereich Obernauer Straße 94 bis 126 5.) Sofortige Umsetzung der für den Bereich Westring bis Am Häsbach bestehenden Maßnahmen - Tempo 30 nachts - auch im Bereich Obernauer Straße 94 bis 126		und auf Basis der vorliegenden Lärmbelastungen und -betroffenheiten nicht möglich.

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Aschaffenburg - Träger öffentlicher Belange

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
1	Handwerks- kammer für Unterfranken 13.12.16	Im vorliegenden Vorhaben konnten wir keine Auswirkungen auf wahrzunehmende Belange des Handwerks erkennen und bringen somit keine Anregungen in die getroffenen Planungen ein. Es bestehen von unserer Seite keine Einwände gegen den Lärmaktionsplan.		keine Stellungnahme erforderlich
2	Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg 14.12.16	Kurzfristige Maßnahmen Fertigstellung Nordring: Den geplanten Fahrstreifenreduzierungen auf der Schillerstraße zwischen Dyroffstraße und Michaelstraße (Maßnahme 4+17) nach Fertigstellung des Nordrings können wir zustimmen. b. Geschwindigkeitsreduzierungen	Zustimmung zur Maß- nahme Fahrstreifenredu- zierungen auf der Schil- lerstraße	keine Stellungnahme erforderlich
		Die geplanten nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Hanauer Straße zwischen Duccastraße und Schlotfegergrund (Maßnahmen 1+9) und auf der Friedrichstraße/Weißenburger Straße zwischen Herstallstraße und Duccastraße (Maßnahme 8) werden unserer Ansicht nach keine größeren Auswirken auf den Wirtschaftsverkehr haben. Gleiches gilt für die Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Obernauer Straße zwischen Westring und der Straße Am Häsbach (Maßnahme 6) und auf der Schweinheimer Straße zwischen Alexandrastraße und Südring (Maßnahme 7).	Zustimmung zur Maß- nahme (nächtliche) Ge- schwindigkeitsreduzie- rung auf den vorgeschla- genen Straßenabschnit- ten	keine Stellungnahme erforderlich
		c. Fahrbahnsanierung Den Einsatz eines lärmmindernden Fahrbahnbelags auf der Hanauer Straße (Maßnahme 14) begrüßen wir.	Zustimmung zur Maß- nahme lärmmindernder Fahrbahnbelag auf der Hanauer Straße	keine Stellungnahme erforderlich
		2. Mittel- bis langfristige Maßnahmen a. Verkehrskonzept Innenstadt und Komplementärmaßnahmen zum Nordring Die IHK Aschaffenburg hat sich bereits intensiv in den Diskussionsprozess zum Verkehrskonzept Innenstadt eingebracht und wird dies auch zukünftig tun. Konkrete Maßnahmen in diesem Bereich müssen mit allen relevanten Akteuren diskutiert werden. Ziel ist aus unserer Sicht ein abgestimmtes Maßnahmenpaket, das auch die wirtschaftlichen Aspekte ausreichend berücksichtigt.	Ziel des Verkehrskonzeptes Innenstadt soll ein abgestimmtes Maßnahmenpaket sein	keine Stellungnahme erforderlich

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		b. Fahrbahnsanierung und straßenräumliche Maßnahme	Zustimmung zur Maß-	keine Stellungnahme erforderlich
		Den Einsatz eines lärmmindernden Fahrbahnbelags auf der Großostheimer Straße (Maßnahme 22) begrüßen wir.	nahme lärmmindernder Fahrbahnbelag auf der Großostheimer Straße	
3	Schloss- und Gartenverwal- tung Aschaffen- burg 30.11.16	Im Liegenschaftsbereich der Schloss- und Gartenverwaltung Aschaffenburg ist der Landschaftspark Schönbusch als "ruhiges Gebiet mit sehr ruhigem Kern" dargestellt. 23 ha sind davon entlang der B 26 mit Lärmpegeln $L_{\text{DEN}} > 55$ dB(A) belastet. Die Flächen am Schlossgarten sowie am Pompejanum erfüllten die Kriterien nicht als ruhiges Gebiet im Lärmaktionsplan aufgenommen zu werden, weil diese Fläche überwiegend Pegel über 55 dB(A) ausweisen.		
		Der Nilkheimer Park Süd wird nicht als ruhiges Gebiet ausgewiesen.		
		Gerade als siedlungsnahe Erholungsflächen mit ruhigem Kern bzw. ruhige Gebiete in Ballungsräumen, bedürfen die Gartendenkmale der Bayerischen Schlösserverwaltung des besonderen Schutzes. Der Park Schönbusch war nicht überraschend der am häufigsten genannte Ort um Ruhe zu finden.		
		Die Bayerische Schlösserverwaltung sieht folgende notwendige Maßnahmen:		
		Bewahrung und mögliche Erweiterung dieser ruhigen Gebiete mit flankierenden Maßnahmen, da diese laut Umgebungslärmrichtlinie im Sinne der Vorsorge gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind.	flankierende Maßnah- men, um Lärmzunahme in ruhigen Gebieten zu verhindern	Sind die ruhigen Gebiete festgesetzt, erfordern diese von den zuständigen Planungsträgern eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete in ihren
		- Im Park Schönbusch geht es im Hinblick auf den Ausbau der B26 sowohl um die Verminderung von Lärmemissionen als auch Lärmimmissionen.	im Park Schönbusch (Ausbau der B 26)	Planungen. Bei Veränderungen des Status-Quo können hier Ansatzpunkte für den gewünschten
		- Im Schlossgarten und Pompejanum Schutz durch Reduzierung der Ver- kehrsbelastung (Hanauer Straße) um das Prädikat "ruhiges Gebiet mit sehr ruhigem Kern" erhalten zu können.	im Schlossgarten und Pompejanum (Reduzie- rung Verkehrsbelastung Hanauer Straße)	Ruheschutz berücksichtigt werden.
		- Reduzierung des Fahrverkehrs am Schloss, auch wenn dies in diesem Zusammenhang nicht näher untersucht wurde.	Reduzierung des Fahr- verkehrs am Schloss	
4	Stiftungsamt Aschaffenburg 8.11.16	Die Stiftung "Allgemeiner Schul- und Studienfonds" vertreten durch das Stiftungsamt Aschaffenburg, ist Eigentürmer des Strietwalds, der im Lärmaktionsplan als ruhiges Gebiet benannt wird.	Zustimmung zum ruhigen Gebiet Strietwald und zum LAP gesamt	keine Stellungnahme erforderlich
		Wir freuen uns darüber, dass der Strietwald als nah gelegenes Erholungsgebiet durch das beauftragte Planungsbüro als "Ruhiges Gebiet mit sehr ruhigem		

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Kern" eingeordnet wird. Gern stimmen wir dieser Zuordnung und dem Lärmaktionsplan insgesamt zu.		
5	Staatliches Bauamt Aschaf- fenburg 14.12.16	Zu dem uns vorgelegten Lärmaktionsplan der Stadt Aschaffenburg hatten wir im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden zum Thema Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bundestraße 26 (Hanauer Straße / Weißenburger Straße / Friedrichsstraße und Goldbacher Straße) bereits Stellung genommen.		Zu den Vorschlägen zu Geschwindigkeitsreduzierungen wurde bei der Regierung von Unterfranken, mit der das Einvernehmen zum Lärmaktionsplan erforderlich ist, eine Stellungnahme eingeholt (siehe Stellung-
		Hier noch einmal zusammenfassend unsere Stellungnahme zu Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.		nahme 8). Die Hinweise der Regierung von Unterfran-
		Grundsätzlich gilt und dies gilt gleichzeitig auch für die nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, dass das Staatliche Bauamt Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt von Bundesstraßen eher restriktiv gegenüber steht.		ken schließen die Hinweise des Staatlichen Bauamtes ein und werden dort zusammen- fassend behandelt.
		Aufgrund der Einführung der Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 haben sich für die Beurteilung der Anträge neue Grundlagen ergeben. Die neue Richtlinie wurde MS vom 28.11.2008 in Bayern eingeführt und enthält zahlreiche Erläuterungen und Anwendungshinweise, insbesondere auch für Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen. In ausführlichen Diskussionen in der Angelegenheit mit Polizei und Verkehrsbehörde kam man zu folgendem Ergebnis: Geschwindigkeitsbeschränkungen werden in der Bevölkerung sehr kontrovers diskutiert. Ohne bauliche Maßnahmen sind die Beschränkungen meist nicht begreiflich und es fehlt an Akzeptanz beim Verkehrsteilnehmer. Eine Überwachung ist durch die Polizei aus personellen Gründen oft nicht möglich. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nur in Betracht, wenn mindestens eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden kann und die besonderen Umstände (vgl. III. Hinweise und Maßgabe des IMS vom 20.11.2008) hinsichtlich der städtebaulichen und verkehrlichen Merkmale vorliegen.		
		Grundsätzlich bleibt festzustellen, dass auch mit der neuen Regelung die Hürde für Anordnung von Tempolimits auf Straßen des überörtlichen Verkehrs aus Lärmschutzgründen sehr hoch ist. Dies kommt nur in Betracht, wenn im begründeten Einzelfall besondere Umstände dies zwingend gebieten und dem nicht verkehrliche Belange entgegenstehen (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO).		
		Folgende Vorgehensweise wird bei Aufträgen auf Tempo 30 km/h in Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen in vergleichbaren Fällen gefordert.		

Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
	-Jeder Antrag ist als Einzelfall zu beurteilen, nach Maßgabe der Lärmschutz- Richtlinien-StV mit Einführungserlass.		
	-Die Stellungnahme des StBA muss beinhalten, ob bauliche oder sonstige Maßnahmen ergriffen wurden oder möglich sind.		
	-Die geplanten Anordnungen müssen gemäß Einführungserlass der Regierung zur Genehmigung vorgelegt werden.		
	Ein entsprechender Antrag (Tempo 30 km/h zwischen 22.00 und 8.00 Uhr) müsste mit den Stellungnahmen der Fachbehörden durch die Stadt als zuständige Straßenverkehrsbehörde an die Regierung von Unterfranken gestellt werden.		
	Nach unserer Erfahrung handhabt die Regierung den Einführungserlass zu den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sehr restriktiv, da speziell für Straßen mit überörtlichem Verkehr auf Grund ihrer Widmung nur Beschränkungen in Betracht kommen, wenn im begründeten Einzelfall besondere Umstände dies zwingend gebieten. Da mit der Eröffnung der Bahnparallele im Sommer 2017 der überörtliche Verkehr über die Bahnparallele verlaufen wird, wäre dieser Umstand bei der Prüfung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zu berücksichtigen.		
	Von der Maßnahme des Lärmaktionsplans sind wir als Straßenbaulastträger nur von den Maßnahmen an der Bundesstraße im Zuge der Hanauer Straße, der Friedrichstraße, Weißenburger Straße, Herstallstraße und Goldbacher Straße betroffen.		
	Die Maßnahme des Lärmschutzplans bezieht sich auf		
	1.Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung		
	2.Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30)		
	3.Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Fahrbahnbelag		
	4.Straßenbauliche Maßnahmen (Radwege und Verkehrskonzept)		
	Unter Punkt 1 wird die prognostizierte Verkehrsverlagerung durch die Inbetriebnahme der Bahnparallele beschrieben, die Ortsdurchfahrt der B 26 wird deutlich entlastet. Hier denkt die Stadt an weiter zu verfolgende Komplementärmaßnahmen auf der Hanauer Straße - Friedrichstraße - Weißenburger Straße / Goldbacher Straße.	In Absprache mit dem Staatlichen Bauamt wird über eine Neugestaltung des Straßenraums nach- gedacht. In diesem Zu-	Der Lärmaktionsplan greift die angedacht Komplementärmaßnahmen auf der Hana Straße - Friedrichstraße - Weißenburger Straße / Goldbacher Straße auf.
	Da die Bedeutung der B 26 in ihrem heutigen Verlauf durch die Innenstadt für den Durchgangsverkehr künftig eine geringere Rolle spielen wird, wird nun in	sammenhang sind auch die geplanten Maßnah-	

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Absprache mit dem Staatlichen Bauamt über eine Neugestaltung des Straßenraums nachgedacht. Ein erstes Gespräch hierzu hat im Herbst 2016 mit den Vertretern der Stadt bereits stattgefunden. In diesem Zusammenhang sind auch die geplanten Maßnahmen unter Punkt 4 Straßenraumgestaltung Radwegekonzept im Zuge der heutigen B 26 zu sehen.	men unter Punkt 4 Stra- ßenraumgestaltung Radwegekonzept im Zuge der heutigen B 26 zu sehen.	
		Unter Punkt 2 werden nächtliche Höchstgeschwindigkeiten von Tempo 30 zwischen 22-6 Uhr im Bereich der B 26 auf der Hanauer Straße bis in die Innenstadt Weißenburger Straße / Friedrichstraße im Maßnahmenkatalog genannt. Hierzu verweisen wir auf unsere eingangs genannten Anmerkungen.	Anmerkungen zu Tempo 30 auf der B 26 siehe vorne	Zur Lärmminderung entlang des Straßenzuges benennt der Lärmaktionsplan Tempo 30 nachts als kurzfristige Maßnahme. Das Einvernehmen hierzu ist mit der Regierung von Unterfranken hergestellt (siehe auch Stellungnahme 8)
		Unter Punkt 3 Fahrbahnsanierung mit lärmmindernden Fahrbahnbelägen nehmen wir wie folgt Stellung:	einer Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem	keine Stellungnahme erforderlich
		In den vergangenen Jahren wurden im Zuge der Hanauer Straße schon längere Streckenabschnitte mit lärmmindernden Fahrbahnbelägen saniert. Die noch geplanten Maßnahmen müssten mit dem Bauamt abgestimmt werden. Wir stehen dem aber grundsätzlich positiv gegenüber und werden bei künftigen Sanierungen auch innerhalb der OD diesen lärmmindernden Belag weiter anwenden.	Fahrbahnbelägen wird grundsätzlich zugestimmt	
6	Stadtplanungs- amt 9.12.2016	Der Lärmaktionsplan ist bereits in der Entwicklung in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt erstellt worden. Demnach stimmen wir den Ausführungen des Lärmaktionsplans inhaltlich zu.	inhaltliche Zustimmung zum Lärmaktionsplan	keine Stellungnahme erforderlich
	3.12.2010	Redaktionell möchten wir über folgende Punkte informieren, die ggf. den ein oder anderen Sachverhalt ergänzen können:		
		-Zu 1.2 Untersuchungsraum – Verkehrsstruktur: (S. 3)	Ergänzung zweier zu-	Ergänzung wird in den Lärmaktionsplan
		Neben den bereits aufgeführten und bestehenden Schienenhaltepunkten werden zukünftig zwei weitere Haltepunkte das regionale Schienennahverkehrsnetz ergänzen (Goldbacher Viadukt und Mainaschaff)	künftiger Schienenhalte- punkte	aufgenommen
		-Zu 4.1 Strategien zur Lärmminderung im Straßenverkehr sowie vorhandene Planungen (S.30) -Verkehrsentwicklungsplan 2002: Der VEP wurde vom Stadtrat 2003 beschlossen. Die darin beschriebenen Ziele gelten heute nach wie vor. Die aufgezeigten Maßnahmen werden weiterhin kontinuierlich konkretisiert. Z.B. aktuell bei der laufenden Entwicklung.	Hinweise und Ergänzungen zu den vorhandenen Planungen in der Stadt Aschaffenburg	Hinweise und Ergänzungen werden in den Lärmaktionsplan aufgenommen

Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
	-Der Nahverkehrsplan (NVP) zur Förderung des ÖPNV wird zurzeit in enger Abstimmung mit den Landkreisen neuaufgestellt. Fertigstellung voraussichtlich Frühjahr 2017. -Parkraummanagement wurde in weiten Teilen der Innenstadt in Form von Bewohnerparkgebieten eingeführt und ständig überarbeitet. -Umgesetzte Maßnahme aus dem VEP zur Beruhigung der Wohngebiete: Ausweisung von T30-Zonen im gesamten Stadtgebiet -Zu 4.1.1 Vermeidung von Lärmemissionen (S. 35) Handlungsansätze in Aschaffenburg: Zur Vermeidung von zusätzlichem KFZ-Aufkommen und zur Unterstützung einer klimaorientierten Stadtentwicklung wurde in die städtische Stellplatzsatzung das Thema "Car-Sharing" in Zusammenhang mit Wohnbauten des sozialen Wohnungsbaus integriert. Außerdem wurde die Stellplatzsatzung um die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder ergänzt, um den Radverkehr besonders zu fördern. Damit werden Bauherren dazu verpflichtet, neben KFZ-Stellplätzen auch Fahrradabstellplätze vorzuhalten.	Hinweise und Ergänzungen zu Handlungsansätzen in der Stadt Aschaffenburg	Hinweise und Ergänzungen werden in der Lärmaktionsplan aufgenommen
	-Zu 4.1.3 Verminderung von Lärmemissionen (S. 47) Handlungsansätze in Aschaffenburg: Verstetigung des Verkehrsflusses, Busspuren sind zum Großteil für den Radverkehr freigegeben (statt in Kombination mit Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn)		
	-Zu 4.1.4 Verminderung von Lärmemissionen (S. 48)		
	Handlungsansätze in Aschaffenburg: "Gründeckel" = Grünbrücke		
	-Zu 4.2.3 Straßenräumliche Maßnahmen (S. 62) Straßenraumorganisation als Lärmminderungsmaßnahme Maßnahmenvorschläge aus dem Radverkehrskonzept (Tabelle 16): Zu Nr. 7 (Schweinheimer Straße) wird im RVK noch kein konkreter Maßnahmenvorschlag gemacht. Es wird lediglich auf unzureichende/mangelhafte Verhältnisse hingewiesen, sowie auf eine erforderliche DetailplanungZu 4.3.1 Kurzfristige Maßnahmen (S. 66/67 Tabelle) Fertigstellung Nordring: Nach Beschluss des PVS am 06.12.2016 wird in der Schillerstraße im Bereich zwischen Hanauer Str. und Mühlstraße eine Fahrbahnreduktion kurzfristig im Jahr 2017 umgesetzt. Der Abschnitt Mühlstr Boppstr. soll im Rahmen städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen in späteren	Hinweise und Ergänzungen zur Maßnahmenentwicklung und Maßnahmenempfehlungen	Hinweise und Ergänzungen werden in der Lärmaktionsplan aufgenommen

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
7	Stadtwerke Aschaffenburg Verkehrsbetrieb 12.12.16	Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, den Verkehrslärm für die betroffenen Anwohner zu verringern, weswegen die Stadtwerke Aschaffenburg grundsätzlich den Vorschlägen des Lärmaktionsplans zustimmen werden. Aber gerade die geplanten ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h können sich negativ auf den ÖPNV auswirken. Bereits mit unserem Schreiben vom 12.05 2006, im Rahmen der Maßnahmenplanung zur Luftreinhaltung, sowie unserem Schreiben vom 21.05.2012 wegen der Einführung von Tempo 30 in Schweinheim, an die Stadt Aschaffenburg, haben wir auf die Auswirkungen durch die Verlangsamung des ÖPNV und somit auf einen Rückgang der Attraktivität für unsere Fahrgäste hingewiesen. Überall dort, wo Busstreckenabschnitte in Tempo-30-Zonen einbezogen werden, verlängern sich die Fahr- und Umlaufzeiten der Linienverkehre. Eine längere Fahrzeit wird aus Sicht der Fahrgäste als unattraktiv empfunden und kann zu Fahrgastrückgängen sowie zu einem zusätzlichen Personal- und Fahrzeugbedarf führen, was letztendlich die Kosten für den Betrieb des ÖPNV erhöht. Gerade aber der ÖPNV hat das Potenzial viele Menschen mit weit geringerem Platz- und Energieverbrauch im Vergleich mit dem Pkw zu befördern. Das bedeutet auch weniger Treibhausgase, weniger Staus und weniger Lärm. Das am 05.02.2004 beschlossene und zwischenzeitlich umgesetzte Projekt "Busbeschleunigung Aschaffenburg" würde durch die Einführung von ganztägigen Tempo-30-Zonen in seiner Zielsetzung, den ÖPNV gegenüber dem MIV attraktiver zu gestalten, im Sinne der Fahrgäste zu beschleunigen um so einen Umstieg auf den ÖPNV zu fördern, negativ beeinflusst.	Hinweise zu möglichen Einschränkungen des Busverkehrs durch Tempo 30 - verbunden mit negativen Wirkungen auf Fahrgastzahlen und Kosten	Im Lärmaktionsplan wird die ganztägige Einführung von Tempo 30 (streckenbezogene Geschwindigkeit) für die Obernauer Straße zwischen Westring und Am Häsbach (580 m) sowie für die Schweinheimer Straße zwischen Alexandrastraße und Südring (480 m) empfohlen. Negative Auswirkungen auf den Busverkehr durch die ganztägigen Tempo 30 - Anordnungen werden auch im Lärmaktionsplan kritisch gesehen. Nach ergänzender detaillierter Stellungnahme der Stadtwerke vom 17.02.2017 sind bei einer ganztägigen Tempo 30 - Anordnung in der Schweinheimer und Obernauer Straße mehrere Buslinien mit verlängerten Reisezeiten betroffen. Anschlüsse können nicht mehr gehalten werden. Eine Verlängerung der Reisezeit würde außerdem dazu führen, dass ggf. eine Rückzahlung von Fördermitteln zur Busbeschleunigung erfolgen müsste.
		Die Stadtwerke Aschaffenburg möchten daher anregen, die geplanten ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h auf die Zeiten von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr zu begrenzen. U.E. kann somit die Lärmbelastung der Bürger in den sensiblen Nachtstunden deutlich reduziert werden, ohne die genannten Nachteile im ÖPNV hinnehmen zu müssen.	Geschwindigkeitsreduzie- rungen auf 30 km/h auf die Zeiten 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr begrenzen	Entsprechend der detaillierten Stellungnahme der Stadtwerke vom 17.02.2017 wird von einer ganztägigen Einführung von Tempo 30 in der Obernauer und Schweinheimer Straße aufgrund der Beeinträchtigungen des ÖPNV abgesehen. Für die Schweinheimer Straße soll Tempo 30 nachts angeordnet werden. In der Obernauer Straße besteht bereits Tempo 30 im Nachtzeitraum.

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg		
	17.02.2017	Vereinbarungsgemäß haben wir uns die Auswirkungen der Geschwindigkeitsbegrenzung nochmals detailliert betrachtet und möchten folgende Ergänzung zu unserem Schreiben vom 12.12.2016 abgeben:	detailliert betrachtet und möchten folgende Ergänzung ganztägigen Tempo 30- vom 12.12.2016 abgeben: ganztägigen Tempo 30- Anordnung in der	Es wird von einer ganztägigen Einführung von Tempo 30 in der Obernauer und Schweinheimer Straße aufgrund der Beein-		
		Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung Obernauer Straße, betroffene Linien 1,61,62	Schweinheimer und Obernauer Straße für den ÖPNV	trächtigungen des ÖPNV abgesehen.		
		Bei einer Verlängerung der Fahrzeit können die Anschlüsse am ROB wie auch in Sulzbach nicht mehr durchgängig gehalten werden. Der Fahrplan insgesamt müsste angepasst werden, wodurch sich der Fahrzeug- und Personalbedarf erhöhen würde.				
		Auf der Linie 1 konnte im Rahmen der Busbeschleunigung eine Reisezeitverkürzung von 10,9% (beiden Richtungen zusammen) nachgewiesen werden. Bereits eine Verlängerung der Reisezeit in beiden Richtungen zusammen um nur 20 Sekunden würde dazu führen, dass die Beförderungszeit unter die geforderten 10%Reisezeitverkürzung fallen würde und somit eine Rückzahlung von Fördermitteln zur Folge hätte.				
		Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung Schweinheimer Straße, betroffene Linien 1,4,10,61,62 Für die Linien 1,61,62 würden sich die oben getroffenen Aussagen nochmals verstärken.				
		Auf der Linie 10 würde eine Verlängerung der Reisezeit bereits um wenige Sekunden dazu führen, dass die Anschlüsse nicht mehr gehalten werden können.				
		Lediglich auf der Linie 4 kann eine Verlängerung der Reisezeit um ca. 30 Sekunden durch die vorhandenen Pufferzeiten kompensiert werden.				
		Für beide Linien (4/10) konnte das Ziel der Busbeschleunigung, die Reisezeit um 10% zu verkürzen nicht erreicht werden. Als Ursache hierfür ist u.A. die streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung in Schweinheim auszumachen. Wie sich eine weitere Verlängerung der Reisezeit auf den Fördertatbestand und das im Verwendungsnachweis herangezogene Ersatzkriterium auswirkt, kann ich nicht beurteilen.				
8	Regierung von Unterfranken 17.01.17	Sehr geehrte Damen und Herren, Lärmaktionspläne der Gemeinden bedürfen gem. Art. 8 a Abs. 2 Satz 3 BaylmSchG des Einvernehmens der Regierung. Das Einvernehmen umfasst eine rechtliche und fachliche Prüfung, um die Vergleichbarkeit und Qualität der Planung zu sichern.				

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Der vorliegende Lärmaktionsplan berührt neben rechtlichen und fachlichen Belangen insbesondere die Belange der Sachgebiete Handel und Gewerbe, Straßen und Schienenverkehr (SG 21) sowie Kommunale Angelegenheiten (SG 12), Straßenbau (SG 31), Raumordnung und Landesplanung (SG 24) an der Regierung von Unterfranken.		
		Das Sachgebiet Technischer Umweltschutz (SG 50) hat in Abstimmung mit dem Sachgebiet Rechtsfragen Udes Umweltschutzes (55.1) geprüft, ob der Lärmaktionsplan den geltenden immissionsschutztechnischen und - rechtlichen Bestimmungen entspricht.		
		Nach Abstimmung der eingegangenen Stellungnahmen der beteiligten Fachsachgebiete nimmt das Sachgebiet 50 insgesamt wie folgt Stellung:		
		1. Inhaltliche Anforderungen- fachübergreifende Anmerkungen:		
		Aus fachtechnischer Sicht entspricht der Lärmaktionsplan der Stadt Aschaffenburg den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG. Mit den Ausführungen im Entwurf des Lärmaktionsplanes besteht inhaltlich in der Summe Einverständnis.		
		Es wird aus unserer Sicht positiv gewürdigt, dass von der Stadt Aschaffenburg auch die kommunalen Hauptverkehrsstraßen im erweiterten Kartierungsnetz in die Lärmbetrachtung mit einbezogen wurden.		
		Aus redaktioneller Sicht sollten in den Straßenverkehrslärmkarten der Anlagen Nummer 2 und Nummer 3 die bestehenden Lärmschutzwände entlang der Bundesautobahn BAB 3 zwischen den Anschlussstellen Aschaffenburg West und Aschaffenburg Ost ergänzt werden.	Ergänzung der beste- henden Lärmschutzwän- de in den Anlagen 2 + 3	Die Lärmschutzwände für das gesamte Stadtgebiet sind auf den Karten 4 und 5 eingezeichnet. Es erfolgt ein Hinweis auf die entsprechenden Darstellungen.
		Gemäß § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 3 Satz 2 BlmSchG sind bei der Aufstellung der Pläne die Ziele der Raumordnung zu beachten; sie bilden somit strikt verbindliche Vorgaben. Die Grundsätze und Erfordernisse der Raumordnung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.		
		Belange der Landes- und Regionalplanung werden nur am Rande berührt. Aus der Sicht der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung bestehen keine Einwände gegen den Entwurf des Lärmaktionsplans. Dieser entspricht den Zielen des Regionalplans Bayerischer Untermain zur Reduktion der Lärmbelastung im Oberzentrum Aschaffenburg.		

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Soweit der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Aschaffenburg eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in bestimmten Straßenabschnitten oder eine Rücknahme verkehrlicher Funktionen (bspw. in der Schillerstraße) vorsieht, ist zu beachten, dass die im Rahmen des Förderverfahrens "Maßnahmen zu Busbeschleunigung (Bay 0699)" (Az. 12-Z3524.10-1/02) festgesetzten Bedingungen und Auflagen durch die Zuwendungsempfängerin (Stadt Aschaffenburg - Stadtwerke) zu erfüllen sind. Inwiefern Regelungen oder Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Aschaffenburg die o.g. Bedingungen und Auflagen tangieren, ist durch die Zuwendungsempfängerin zu prüfen. Eine Nichtbeachtung kann zu Fördersanktionen führen. Andere Förderverfahren sind nach Sichtung des Entwurfs nicht betroffen. Darüber hinaus ist eine kommunalrechtliche Relevanz nicht erkennbar. Aus Sicht des technischen Straßenbaus sind keine grundsätzlichen Anmerkungen veranlasst. Die sich ableitenden Maßnahmen an Bundessstraßen sind mit dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg abzustimmen. 2. Vorbemerkung zu den straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gegen Verkehrslärm können sich für Ballungsgebiete und Hauptverkehrsstraßen auch aus Lärmaktionsplänen er-	Berücksichtigung von Bedingungen des För- derverfahrens "Maßnah- men zu Busbeschleuni- gung" bei Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstge- schwindigkeit auf 30 km/h oder Rücknahme verkehrlicher Funktionen	Die Bedingungen des Förderverfahrens "Maßnahmen zu Busbeschleunigung" wurden bei den entsprechenden Maßnahmen noch berücksichtigt (siehe auch auf S. 7 zur Stellungnahme der Stadtwerke).
		geben (§ 47d BlmSchG). Das BlmSchG verweist hinsichtlich der Durchsetzung von auf Lärmaktionsplänen basierenden Maßnahmen auf die jeweils anzuwendenden Rechtsvorschriften (§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BlmSchG). Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der StVO und den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr.		
		Die Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr und des zugehörigen Einführungserlasses des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 20.11.2008 sind damit auch bei der Festlegung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Lärmaktionsplänen zu beachten.		
	Wohnbevölkerung vor Lärm setzt voraus, dass einer Lärmbelastung ausgesetzt ist, die das zur Grenze der zumutbaren Belastung ist dabei nic werte festgelegt, vielmehr räumt die StVO den soweit einen Beurteilungsspielraum im Einzelfa davon aus, dass die Immissionsgrenzwerte des schutzverordnung (16.BImSchV) im Anwendung	Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm setzt voraus, dass eine bestimmte Bebauung einer Lärmbelastung ausgesetzt ist, die das zumutbare Maß übersteigt. Die Grenze der zumutbaren Belastung ist dabei nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt, vielmehr räumt die StVO den Straßenverkehrsbehörden insoweit einen Beurteilungsspielraum im Einzelfall ein. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs.1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziff. 3 StVO als Orientierung für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze		

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		herangezogen werden können. Zudem geben die Lärmschutz-Richtlinien-StV den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Ermittlung der Tatbestandsvoraussetzung durch die Nennung von Richtwerten und zur Ausübung des Ermessens bei der Entscheidung ob und ggf. welche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden. Bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich der Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten. Dann ist in der Regel von einer unzumutbaren, nicht mehr ortsüblichen Lärmbeeinträchtigung auszugehen.		
		3. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen des Lärmaktionsplanes:		
		3.1 Unter Ziffer 4.2.1 des Lärmaktionsplanes werden verschiedene Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen vorgeschlagen.		
		Auf Seite 52 des Lärmaktionsplanes ist ausgeführt, dass es sich jeweils um Maßnahmenbereiche mit Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV handelt. Damit wäre in diesen Bereichen von einer unzumutbaren, nicht mehr ortsüblichen Lärmbeeinträchtigung auszugehen Dies kann allerdings von hiesiger Seite nicht überprüft werden, da uns weder die einschlägigen schalltechnischen Untersuchungen noch Erkenntnisse über die Art der baulichen Nutzung, d.h. den jeweiligen Gebietstyp vorliegen. Wir unterstellen daher zugunsten der Stadt Aschaffenburg, dass sowohl die Lärmpegelberechnungen, als auch die Gebietseinstufungen nach baulicher Nutzung zutreffend vorgenommen wurden.		
		Auf Seite 54 findet sich die Maßnahme:		Wie unter 4. Zusammenfassung angeführt,
		Schweinheimer Straße, Alexandrastraße - Südring (Nr. 7): Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags auf Tempo 30.		ist der Nachweis der deutlichen Überschreitung der Grenzwerte der 16. BlmSchV, die
		Für diese Maßnahme sind die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 StVO nicht erfüllt, denn ausweislich Tabelle 13 liegen in diesem Streckenabschnitt tagsüber keine Richtwertüberschreitungen vor. Damit fehlt es für die Tagzeit an einer unzumutbaren, nicht mehr ortsüblichen Lärmbeeinträchtigung und der Notwendigkeit straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen. Die vorgeschlagene Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist bezogen auf die Tagzeit daher nicht zulässig.		nach verschiedenen Urteilen des Bay VGH im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können, für die Schweinheimer Straße nicht mehr erforderlich, da Tempo 30 aufgrund der Beeinträchtigung mehrerer Buslinien nur im Nachtzeitraum angeordnet werden soll.

Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
	Die beiden anderen vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen - Hanauer Straße und Friedrichstraße/ Weißenburger Straße, Schlotfeger- grund – Herstallstraße (Nr. 1, 9, 8): Reduzierung der zulässigen Höchstge- schwindigkeit im Nachtzeitraum auf Tempo 30 - Obernauer Straße, Westring - Am Häsbach (Nr. 6): Reduzierung der zulässi- gen Höchstgeschwindigkeit ganztags auf Tempo 30		
	sind – soweit die vorliegenden Unterlagen eine Beurteilung zulassen – rechtlich zulässig.		
	<u>2.2</u> Hinsichtlich der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen ist der Lärmaktionsplan nach hiesiger Einschätzung wie folgt zu ergänzen:	Darstellung der rechneri- schen Lärmminderungs- wirkung noch erforderlich	Mit den im Rahmen des Lärmaktionsplans noch durchzuführenden Wirkungsberech- nungen erfolgt die Darstellung der mit den
	Zunächst ist die rechnerische Lärmminderungswirkung für jede einzelne Maßnahme konkret darzustellen, da die Geeignetheit der Maßnahme belegt werden muss. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind nur dann geeignet und verhältnismäßig, wenn durch sie der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt wird (ständige Rechtsprechung). Dabei sind aufgrund der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV vorgegebenen Rundungsregel bereits Lärmpegelminderungen ab 2,1 dB(A) ausreichend (Ziffer 2.3 mit Fußnote 10 der Lärmschutz-Richtlinien-StV).		Geschwindigkeitsreduzierungen erreichbaren Pegelminderungen.
	Die allgemeinen Ausführungen auf Seite 21 des Lärmaktionsplanes "Lärmbelastungen nehmen mit höheren Geschwindigkeiten zu. So beträgt z.B. der Unterschied zwischen 70 km/h und 50 km/h etwa 2 dB(A), zwischen 50 km/h und 30 km/h etwa 2,5 dB(A)." genügen hierfür nicht.		
	Zudem besteht bei Geschwindigkeitsbeschränkungen an Hauptverkehrsstraßen stets die Gefahr von Verkehrsverlagerungen auf Nachbarstraßen, auf denen möglicherweise Tempo 50 gilt und damit die Gefahr der Lärmverlagerung. Auch dazu sagt der Lärmaktionsplan bei den einzelnen Maßnahmen nichts aus. Führt die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme jedoch zu einer örtlichen Problemverlagerung, ist sie nach der Rechtsprechung nicht rechtmäßig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnis nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten verbessern, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretenden Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärm-	Überprüfung der Gefahr von Verkehrsverlagerun- gen noch erforderlich	Diese Prüfung erfolgte bereits im Rahmen der Maßnahmenentwicklung in Abstimmung mit der Verkehrsplanung. So ist z.B. von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf de Würzburger Straße wegen der Möglichkeit von Verkehrsverlagerungen abgesehen worden. Für die vorgeschlagenen Abschnitte wird diese Gefahr nicht gesehen. Dies wird im Lärmaktionsplan für jede Tempo 30 - Maßnahme noch ergänzt.

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		beeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben (Ziffer 1.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). 4. Zusammenfassung Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen betreffen auch Bundes- bzw. Staatsstraßen. Nach dem Einführungserlass des StMl zu den Lärmschutz-Richtlinien-StV ist für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen an Bundesstraßen und Staatsstraßen die vorherige Zustimmung der Regierung (höhere Straßenverkehrsbehörde) erforderlich (Ziffer III.7 des Einführungserlasses). Diese ist wohl als erteilt anzusehen, wenn die Regierung ihr Einvernehmen zum Lärmaktionsplan nach Art. 8a Abs. 2 Satz 3 BaylmSchG erteilt. Zudem dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen an diesen überörtlichen Straßen nur befristet auf längstens fünf Jahre angeordnet werden (Ziffer III.10.c des Einführungserlasses). In verschiedenen Urteilen des Bay VGH wird ausgeführt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV aber im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zu Maßnahmen ermächtigt, herangezogen werden können. Wenn nun an der Schweinheimer Straße die Grenzwerte der 16. BlmSchV deutlich überschritten werden und dies auch im LAP entsprechend dargestellt wird, ist eine Ermächtigungsgrundlage für die Geschwindigkeitsbegrenzung auch aus Lärmschutzgründen gegeben. Unter Berücksichtigung der Ausführungen im vorherigen Absatz und der Ergänzungsvorschläge unter 2.2 wird das Einvernehmen der Höheren Straßenverkehrsbehörde zum Lärmaktionsplan nach Art. 8a Abs. 2 Satz 3 BaylmSchG	Nachweis der deutlichen Überschreitung der Grenzwerte der 16. BIm- SchV an der Schwein- heimer Straße noch erforderlich	Auf Basis einer detaillierten Stellungnahme der Stadtwerke vom 17.02.2017 wird in der Schweinheimer Straße wegen der Beeinträchtigung mehrere Buslinien Tempo 30 nur im Nachtzeitraum angeordnet. Daher ist der Nachweis der deutlichen Überschreitung der Grenzwerte der 16. BlmSchV, die nach verschiedenen Urteilen des Bay VGH im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können, für die Schweinheimer Straße nicht mehr erforderlich.
9	Untere Natur-	erteilt. 2. Naturschutzfachliche und -rechtliche Beurteilung:		
	schutzbehörde 12.12.16	Durch die Ausweisung von "ruhigen Gebieten" werden auch die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach § 1 Bundesnaturschutzgesetz verfolgt. Im Wesentlichen ergibt sich die Betroffenheit des Naturschutzes aus folgenden Gründen:		
		Es ist wichtig, dass ruhige Stadtbereiche mit Lärmpegeln unter 50 dB(A) erhalten werden. Sie dienen zum einen dem Zweck der Erholung in der freien Landschaft, außerdem wird so sichergestellt, dass großflächige, weitestge-		

aufbereitet durch: LK Argus Kassel GmbH

r. Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
	hend unzerschnittene Landschafts- und Lebensräume erhalten bleiben.		
	Durch die geringere Lärmbelastung bleibt insbesondere die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes erhalten. Sie ist auch für verschiedenste Tierarten wichtig, da diese durch die voranschreitende Inanspruchnahme ihrer Lebensräume durch den Menschen immer weniger Rückzugsorte und Versteckmöglichkeiten finden können.		
	Es kann außerdem vermutet werden, dass in Bereichen in denen die Verkehrsbelastung und der daraus resultierende Lärm sehr stark sind, die Luftqualität schlechter ist als in unbelasteten Bereichen. Der Schadstoffeintrag durch die Luftverschmutzung kann auch das Ökosystem beeinträchtigen.		
	Die 6 ruhigen Gebiete mit sehr ruhigem Kern stellen wichtige Erholungsräume im Stadtgebiet von Aschaffenburg dar. Alle ruhigen Gebiete mit sehr ruhigem Kern liegen an den Randbereichen des Stadtgebietes von Aschaffenburg. Im Lärmaktionsplan wird empfohlen folgende Bereiche als "ruhige Gebiete" mit sehr ruhigem Kern auszuweisen:		
	1.Obernauer Wald/ Erbig/ Schweinheimer Wald 2.Strietwald/ Fahrbach/ Steinbach 3.Klingersbach/ Pfaffengrundbach/ Obersölchgraben/ Gallbachquelle 4.Schönbusch 5.Godelsberg/ Klinikum 6.Kühruhgraben		
	Dies ist aus Sicht des Naturschutzes zu begrüßen, da es sich hier zugleich um relativ unzerschnittene Lebensräume handelt, die als verhältnismäßig störungsfrei für Tiere und Pflanzen gelten.		
	Das seit 1999 vorliegende Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) der Stadt Aschaffenburg weist auf die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion von Freiflächen durch stark befahrene Straßen und die damit verbundenen Lärmund Stoffimmissionen hin. Ein Großteil der städtischen Freiräume in Aschaffenburg ist laut ABSP sowohl tagsüber als auch nachts durch einen hohen Lärmpegel belastet. Die Funktion der Erholungsflächen als Orte für Ruhe und Entspannung ist häufig eingeschränkt. Es wird an dieser Stelle auf die Darstellung oder beeinträchtigten Freiräume in karte 1 "Naherholungspotential der Landschaft" und in karte 2 "Allgemein nutzbare Freiräume" hingewiesen.		
	Im ABSP wurde eine flächendeckende Bewertung der Naherholungseignung in der Landschaft um Aschaffenburg vorgenommen (Kap. 4.2.2).		

Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		Als Räume mit sehr hohem Naherholungspotential wurden bewertet: -Strietwald -Teile des Streuobstgebiets und der Feldflur nördlich Strietwald und Damm -Raum um Gailbach -Streuobstgebiet und Feldflur um Bischberg, Sperbig und Sternberg -Streuobstgebiet bei Nilkheim		
		Räume mit hohen Naherholungspotential sind -Bachaue der Aschaff -Obernauer Wald mit Altenbachtal, das Waldgebiet um den Stengerts und Erbig -Feldflur nördlich Obernau		
		Räume mit mittlerem Naherholungspotential sind -Feldflur zwischen Erbig und Obernauer Wald -Maintal -Waldflächen am Schanbuckel (Wasserwerk)		
		Flächen mit geringem Naherholungspotential sind ausschließlich die -Nilkheimer Felder mit der ausgeräumten Feldflur und den erheblichen Beeinträchtigungen durch Straßen, Freileitungen und Gewerbe.		
		Abweichend von der Einschätzung des ABSP wird im Landschaftsplan (LP 2008) das Naherholungspotential des Maintals und Aschafftal als sehr hoch bewertet, da einerseits dem Element Wasser eine außerordentlich große Bedeutung zukommt und andererseits die hervorragende Durchgängigkeit und gute Erschließung für Fußgänger und Radfahrer die im ABSP genannten Beeinträchtigungen kompensieren. Insgesamt ist das Naherholungspotential im Wesentlichen von der Erschließung der freien Landschaft von Lärm unbeeinträchtigter Erholungseignung abhängig.		
		Fazit:		
		Da die im ABSP und LP genannten Naherholungsgebiete zu großen Teilen den im Plan dargestellten "Ruhigen Gebieten" entsprechen, stimmt die untere Naturschutzbehörde den Zielen und Maßnahmen des Lärmaktionsplans zu.	Zustimmung zu den Zielen und Maßnahmen des Lärmaktionsplans	keine Stellungnahme erforderlich
10	Verkehrsgesell- schaft mbH Untermain - VU	Wir als regionales Verkehrsunternehmen sind in dem Bereich mit den Buslinie 61 und 62 betroffen. Beide Buslinien verbinden die Stadt Aschaffenburg mit dem Landkreis Miltenberg. So verkehrt die Buslinie 62 in Stundentakt zwischen Aschaffenburg - Leidersbach - Hausen - Kleinwallstadt - Elsenfeld, Bhf und die Buslinie 61 im Stundentakt zwischen Aschaffenburg - Obernau - Sulz-	Auswirkungen einer ganztägigen Tempo 30- Anordnung in der Schweinheimer und Obernauer Straße für	Es wird von einer ganztägigen Einführung von Tempo 30 in der Obernauer und Schweinheimer Straße aufgrund der Beeinträchtigungen des ÖPNV abgesehen.

aufbereitet durch:

LK Argus Kassel GmbH

Nr.	Einwender/ Datum	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Aschaffenburg
		bach- Elsenfeld - Klingenberg - Röllbach - Mönchberg.	den ÖPNV	
		Aufgrund der Umläufe, der Linienlänge und der lange Fahrzeit lehnen wird die 30 er Zone in diesem Bereich für unser Unternehmen ab. Fahrzeit Verlängerungen auf den beiden Linien hätte zufolge, dass Haltestellen aufgrund der Fahrzeitverlängerungen entfallen müssten. Eine Bedienung von Obernau könnte aufgrund der bereits knappen Fahrzeit nicht aufrechterhalten werden.		

Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Seite 16 von 16