

Stellungnahme Nr.	Träger Öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kurzzusammenfassung) Sans der Originalstimmungen siehe Anlage 2	Bewertung der Stadtverwaltung
I.1	Landratsamt Bodenseekreis	17.03.2016	Beschränkungen des fließenden Verkehrs mit dem Ziel zur Lärminderung setzen voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Entsprechende Maßnahmen dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko der Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen gemäß dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des MVI vom 23. März 2012 insbesondere ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts in Betracht. Maßgebend sind dabei die RLS-90-Werte.	Im LAP müssen keine Betroffenheiten nach RLS90 angegeben werden. Dies ist nur für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung erforderlich. Nach §47 BImSchG sind für die Lärmaktionsplanung die Betroffenheiten nach VBUS zu berechnen. Für die verkehrsrechtliche Anordnung daraus abgeleiteter Maßnahmen werden selbstverständlich die Betroffenheiten auch nach RLS90 berechnet. Dies ist zwischenzeitlich geschehen (03.06.2016). Im Ergebnis bestätigen sich die Betroffenheiten gemäß VBUS. Das Landratsamt hat die RLS-90 Ergebnisse für die B 30 bzw. B 31 Mitte Juni 2016 erhalten.
I.2	Landratsamt Bodenseekreis		Im Rechengebiet B 30 Paulinenstraße ist auf gesamter Länge der Paulinenstraße eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgesehen. Demgegenüber kommt es gemäß den Ausführungen unter Kapitel 2.1.7.3.5 bzw. Abbildung 20 lediglich im Bereich zwischen der Einmündung Gebhardstraße und dem Geschäftshaus Paulinenstraße 57 östlich der Einmündung Eberhardstraße zu L_{Night} -Werten größer 60 dB(A)	Nach Berechnung der RLS90-Werte sind in der Paulinenstraße keine Tempolimits mehr vorgesehen.
II.1	Regierungspräsidium Tübingen (RP Tübingen)	15.03.2016	Lärmtechnisch verbesserte Beläge zukünftig innerorts grundsätzlich möglich. Ab 67/57 dB sind außer in Gewerbegebieten lärmtechnisch verbesserte Beläge zur Lärmreduzierung möglich. Eine Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen durch das Regierungspräsidium in Tübingen ist grundsätzlich möglich. Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind [67/57 dB, außer in Gewerbegebieten; an Landesstraßen innerorts gelten für bestimmte Bereiche Sanierungswerte von 65/55 dB – vom MVI BW vom 22.01.2016, AZ: 2-3911.7/47]. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS90). Eine Umsetzung der im LAP vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen wird, soweit das RP Straßenbaulastträger ist, nur möglich sein, wenn <ul style="list-style-type: none"> • Die immissionsschutzrechtlichen Voraussetzungen (nach Berechnung nach RLS-90 die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind. • Im Falle von vorgesehenen passiven Lärmsanierungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VlärmSchR97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt sind. • Ausreichend Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. 	Für eine grundhafte Sanierung des Straßenbelags der B 31 liegt die Zuständigkeit beim Regierungspräsidium Tübingen. Die erforderliche grundhafte Sanierung der B 31 (außer B 31neu) in der Ortsdurchfahrt Fischbach und Friedrichshafen kann aufgrund der erforderlichen wochenlangen Vollsperrung nicht vor Inbetriebnahme der B 31 neu durchgeführt werden. Bis zur grundhaften Sanierung können nur kleinere Maßnahmen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit durchgeführt werden. Die RLS-90-Lärmkarten und die Betroffenheitstabelle liegen jetzt vor. Die Stadt Friedrichshafen ist innerorts für alle Straßen außer Bundesstraßen selber Straßenbaulastträger. Die Stadt Friedrichshafen wird die lärmtechnischen Sanierungen in den Belagsprogrammen der nächsten Haushalte fortschreiben. Im Rahmen der Fahrbahnsanierung wird bei Straßen mit städtischer Baulast (Stadt Friedrichshafen) zukünftig die Belagsart "AC 8 DS, nicht abgestreut" eingebaut.
II.2	RP Tübingen 2.11.1		<u>L 328b Hoch-/Werastraße</u> An der L 328b Hoch-/Werastraße erwartet das RP tagsüber nach RLS90 weniger Betroffene als angegeben, deshalb wird T30 tagsüber als nicht verhältnismäßig angesehen. T30 nachts wäre dagegen verhältnismäßig.	Nach den RLS90-Werten sind die Voraussetzungen für T30 nachts in der Hoch-/ Werastraße gegeben. Nach dem Tempo30 ganztags in der Eugenstraße sowie in der Friedrichstraße möglich sind, ist in der Hoch- und Werastraße bei den kurzen Streckenlängen ebenfalls Tempo 30 ganztags zweckmäßig, um einen Tempolimit-Flickenteppich zu vermeiden.

Stellungnahme Nr.	Träger Öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kurzzusammenfassung) Sans der Originalstimmungen siehe Anlage 2	Bewertung der Stadtverwaltung
II.3	RP Tübingen 2.11.2		<u>Maybach B 31 zwischen Keplerstraße und Olgastraße</u> Maybachplatz (B 31) zwischen Kepler- und Olgastraße: Die Angaben unter 2.11.2 auf Seite 93 sind bei Betrachtung der Gebäudelärmkarten nicht nachvollziehbar.	Bei dem benannten Straßenabschnitt handelt es sich um einen Teil der inneren Umgehung, nicht um die B 31. Nach dem Tempo30 ganztags in der Keplerstraße aus Lärmschutzgründen angeordnet wird und in der Maybachstraße bereits ein nächtliches Tempolimit existiert ist Tempo30 nachts auch am Maybachplatz zweckmäßig um einen Tempolimit-Flickenteppich zu vermeiden.
II.4	RP Tübingen 2.11.3		<u>Keplerstraße</u> Da eine Geschwindigkeitsbeschränkung Keplerstraße tagsüber gerechtfertigt ist, erscheint es vertretbar, die Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags anzuordnen, da nachts deutlich weniger Verkehrsteilnehmer davon betroffen sind und es für die Verkehrsteilnehmer kaum nachvollziehbar sein dürfte, warum sie nachts schneller fahren dürfen als tagsüber.	In der Keplerstraße wird ganztags Tempo30 angeordnet (zur Begründung siehe Kap. 5.2 der SV2016 / V00167)
II.5	RP Tübingen 2.11.4		<u>B 30 Paulinenstraße</u> Eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung wäre nur im Abschnitt zwischen Gebhard- und Schubertstraße verhältnismäßig.	Nach Berechnung der RLS90-Werte sind in der Paulinenstraße keine Tempolimits mehr vorgesehen.
II.6	RP Tübingen 2.11.5		<u>B 31 Friedrichstraße (West- und Ostabschnitt):</u> Sollten in der westlichen Friedrichstraße tagsüber Zuschläge für Lichtsignalanlagen zu machen sein, wäre eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung wohl in der ganzen Friedrichstraße zu rechtfertigen. Ansonsten sollte geprüft werden, ob im westlichen Abschnitt bis zur Riedleparkstraße die Geschwindigkeitsreduzierung auf 22-6 Uhr beschränkt wird. Fraglich ist die Verhältnismäßigkeit allerdings im Hinblick auf die geringe Lärmpegelreduzierung mit nur 1,6 dB(A), die für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist.	Nach RLS-90 ergeben sich tagsüber 26 Betroffene in der Friedrichstraße-West und 61 Betroffene in der Friedrichstraße-Ost, so dass durchgehend T30 tagsüber gerechtfertigt sind. Nachts besteht bereits durchgehend T30. Da die Tempo30-Maßnahmen in der Friedrichstraße nicht ausreichen, um die Maßnahmenwerte 70/60 dB zu unterschreiten, ist zur weiteren Lärmreduktion für die Friedrichstraße die Einführung eines Lkw-Verbotes – Lieferverkehr frei – (ab Hotel Schloßgarten bis Altstadtparkhaus) vorgesehen. Damit werden die Lärmpegel in der Friedrichstraße um mehr als -1,6 dB reduziert.
II.7	RP Tübingen 2.11.6		<u>Eugenstraße:</u> Nach RLS-90 lägen keine Überschreitungen von 70 dB(A) am Tage vor, Schienenlärmpegel auch zu gering, rechtfertigt keine Geschwindigkeitsbeschränkung für straßengebundene Fahrzeuge, allenfalls T30nachts wäre verhältnismäßig.	Nach RLS-90 sind 16 Betroffene tagsüber Lärmwerten >70dB ausgesetzt. In der Nacht sind 78 Betroffene Werten >60 dB ausgesetzt. Von der Charlottenstraße bis zur Kreuzung Eugen-/Olgastraße wird der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich der Charlottenstraße verlängert. Für die kurze Streckenlänge ist Tempo30 ganztags zweckmäßig um einen Tempolimit-Flickenteppich zu vermeiden.
II.8	RP Tübingen 2.11.7		K 7739 Südl. Riedleparkstraße: Ohne Nachweis einer ortsunüblichen, also überdurchschnittlichen Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs.9 StVO fehlt es an der Rechtsgrundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Es darf in diesem Falle nicht auf eine Kartierung verzichtet werden.	Eine nachträgliche RLS-90 Kartierung der südl. Riedleparkstraße liegt jetzt vor. Es ergeben sich über den Maßnahmewerten (70/60) tagsüber 3 Betroffene und nachts 9 Betroffene. Unter der Maßgabe, dass in der Eugen-/ Charlottenstraße und Friedrichstraße West-Ost auch tagsüber durchgehend Tempo30 eingeführt wird, ist es zweckmäßig, auch die südliche Riedleparkstraße tagsüber mit Tempo30 zu beschränken.
II.9	RP Tübingen 2.11.8 bis 2.11.11		Die weiteren Ausführungen unter 2.11.8 bis 2.11.11 sind uneingeschränkt nachvollziehbar. Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.	Das RP Tübingen wurde am weiteren Verfahren beteiligt.

Stellungnahme Nr.	Träger Öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kurzzusammenfassung) Sans der Originalstimmungen siehe Anlage 2	Bewertung der Stadtverwaltung
II.10	RP Tübingen		Allein mit dem ganztägigen Tempolimit von 30 km/h in der Friedrichstraße gibt es tagsüber bzw. nachts noch sehr viele Betroffene (53 tags/ 81 Betroffene nachts) über den Maßnahmewerten. Deshalb wurde ein Lkw-Verbot (Lieferverkehr frei) in der Friedrichstraße (ab B 31 östliche Zeppelinstraße, Schule St. Elisabeth bis Einmündung Eckener-/Paulinenstraße (Parkhaus Altstadt)) mit dem RP Tübingen vereinbart, um die Lärmbelastung noch weiter zu senken.	Ein Lkw-Verbot (Lieferverkehr frei, somit ist auch der Buslinienverkehr zugelassen) auf der B 31 Friedrichstraße erfordert ein Lkw-Verbot bereits auf der B 31 östliche Zeppelinstraße ab Landratsamt bis zur Kreuzung Wera-/Friedrichstraße, da sonst die Lkws an dieser Kreuzung ihre Fahrt nur über die südliche Hoch-/Werastraße bis zur Maybachstraße fortsetzen könnten.
III.1	Stadtverkehr Friedrichshafen (SVF)	24.03.16	Neue T30-Abschnitte verursachen kumulierte Fahrzeitverlängerungen. Die Linien 2 und 8 würden wichtige Anschlüsse zwischen Zug und Bus am Stadtbahnhof nicht mehr erreichen.	Für mögliche Temporeduktionen tagsüber auf neuen Straßenabschnitten im Bereich Kernstadt hat die Stadtverwaltung die Abstimmung mit dem Stadtverkehr und den anderen betroffenen Verkehrsbetrieben gesucht. Anmerkung zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Charlottenstraße/Eugenstraße: §45 StVO: Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden. Dies ist so vorgesehen.
III.2	SVF		Die Linksabbiegespuren am Bahnhofvorplatz, bei der Klosterapotheke und der Busspur Eckenerstraße müssen erhalten bleiben.	Im Zuge der Lärmaktionsplanung ist keine Aufhebung der Linksabbiegespuren in der Friedrichstraße und der Busspur Eckenerstraße geplant. Der Hinweis des Stadtverkehrs wird bei der weiteren Planung für die Friedrichstraße berücksichtigt.
III.3	SVF		Die Behinderung durch den Lieferverkehr in der Friedrichstr ist zu reduzieren.	Der Hinweis auf den Lieferverkehr wird bei der weiteren Planung der Friedrichstraße berücksichtigt, ist aber nicht Thema der Lärmaktionsplanung.
III.4	SVF		Die Lichtsignal-Beeinflussung in der Wera-/Zeppelinstr, der Busspur Zeppelin-, Werastraße, Riedle-/Friedrichstraße und an der Ausfahrt Bahnhofvorplatz müssen erhalten bleiben	Im Zuge der Lärmaktionsplanung sind keine Änderungen der bestehenden Verkehrsführung geplant. Der Hinweis wird im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes berücksichtigt.
III.5	SVF		Das Linksabbiegen sollte an der Kreuzung Eckener-Metzstraße (Richtung Stadtbahnhof) unterbunden werden.	Linksabbieger von der Eckenerstraße in die Fußgängerzone behindern den nachfolgenden Verkehr, da in der Regel die Durchfahrt des Gegenverkehrs abgewartet werden muss. Pkw können an den Linksabbiegern oft noch vorbeifahren, Bussen in Richtung Stadtbahnhof ist dies meist nicht möglich. Daher wurde die LSA-Steuerung so programmiert, dass die Behinderung eines Busses erkannt wird, wenn während der Grünphase innerhalb einer bestimmten Zeitspanne kein Abmeldetelegramm eingeht. In diesem Fall wird die Gegenrichtung auf Rot gesetzt, der Linksabbieger kann räumen und der Bus seine Fahrt fortsetzen.
III.6	SVF		Die Vorfahrtregelung Eugen-/Hochstraße soll beibehalten werden.	Die bestehende Vorfahrtregelung soll aus heutiger Sicht beibehalten werden. Der Hinweis wird im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes berücksichtigt.
IV.1	DB Zug Bus (RAB)	22.03.2016	Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit tagsüber auf den unten aufgeführten Straßen zur Folge hätte, dass eine Einhaltung unserer Fahrpläne nicht mehr gewährleistet werden könnte und somit etliche Zug- sowie Busanschlüsse in und außerhalb Friedrichshafens gefährdet werden würden, bitten wir um Verwerfung bzw. Einschränkung folgender Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Nr. 16-17; generelles Tempolimit von 30 km/h von: Albrechtstraße, Maßbachstraße in Friedrichshafen Nr. 25-26; generelles Tempolimit von 30 km/h in der Meersburger Straße 	Auf den genannten Straßenzügen ist nur von 22 bis 6 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h vorgesehen.

Stellungnahme Nr.	Träger Öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kurzzusammenfassung) Sans der Originalstimmungen siehe Anlage 2	Bewertung der Stadtverwaltung
			<p>sowie der Zeppelinstraße in Fischbach Sollten ein ganztägiges Tempolimit von 30 km/h in der Relation Friedrichshafen - Fischbach eingeführt werden, so müssen wir auf Grund der möglichen entstehenden sprungfixen Kosten ggf. die Anpassung des Fahrplanangebots in Erwägung ziehen.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeiten ausschließlich in der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr würden wir dagegen für vertretbar halten.</p>	<p>Zusatzbemerkung zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Charlottenstraße/Eugenstraße:</p> <p>§45 StVO: Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel „rechts vor links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden. Dies ist so vorgesehen.</p>
IV.2	RAB		Ein ganztägiges Tempolimit von 30 km/h in der Keplerstraße und Friedrichstraße in Friedrichshafen (Nr. 17 und 30-31) soll verworfen oder eingeschränkt werden.	Bei der Friedrich- und der Keplerstraße wird ein ganztägiges Tempolimit von 30 km/h eingeführt. Die Vorfahrtsregelung bleibt in diesen Straßenzügen beibehalten.
V.1	Fa. Strauß	14.04.2016	<p>Die Linie 221 der Fa. Strauß dient im Wesentlichen die Schulen um den Hauptbahnhof sowie an der Jugendherberge an. Diese Linie verläuft über die Friedrichstraße, Werastraße sowie Keplerstraße. Sollten die geplanten Tempo 30-Ganztagszonen realisiert werden, hat dies enorme Auswirkungen auf den aktuellen Fahrplan. Es ist davon auszugehen dass bestimmte Schulanbindungen an den oben genannten Schulen nicht mehr zu halten sind. Der Fahrplan gibt auch keinen Spielraum her um diese verlängerte Fahrtzeit zu kompensieren.</p> <p>Auf der Friedrichstraße ist zu den Hauptverkehrszeiten ein schnelleres Vorkommen als Tempo 30 bereits heute kaum möglich. Sollte hier eine Tempo 30 Zone eingerichtet werden ist es aus unserer Sicht zwingend erforderlich dass alle Maßnahmen zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses ergriffen werden. Als Beispiel verweise ich auf die Verkehrsstörungen durch den Lieferverkehr. Insbesondere auf der Keplerstraße ist eine Tempo 30 Zone für uns nicht tragbar. Wir bitten dringend darum diese auf eine Tempo 30 Regelung ausschließlich bei Nacht zu beschränken.</p>	Nachdem die anderen Verkehrsunternehmen bei Aufrechterhalten der bestehenden Vorfahrtsregeln ihren Linienverkehr nicht gefährdet sehen, geht die Verwaltung davon aus, dass auch die Linie 221 weiter möglich ist.
V.2	Fa. Strauß		In der Friedrichstraße sollten Verkehrsstörungen durch Lieferverkehr minimiert werden.	Der Hinweis auf den Lieferverkehr wird bei der weiteren Planung der Friedrichstraße berücksichtigt, ist aber nicht Thema der Lärmaktionsplanung.
VI.1	DB AG, DB Immobilien	17.03.2016	Schienenlärm wird sich durch Einsatz neuer Bremssysteme an Güterzügen reduzieren	Güterzüge haben am Verkehrsaufkommen auf den Streckenabschnitten der Südbahn in Friedrichshafen einen untergeordneten Anteil. Insofern ist keine spürbare Lärminderung in Friedrichshafen durch diese Maßnahme zu erwarten.
VI.2	DB AG, DB Immobilien		Die Bestandsstrecken FN sind im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes nicht enthalten. Vorrang haben Strecken mit weit höheren Belastungen und deutlich mehr Betroffenen.	Obwohl der Gesetzgeber die Sanierungswerte für Schienenlärm auf 67 bzw. 57 dB gesenkt hat, ist nicht zu erwarten, dass Friedrichshafen in absehbarer Zeit in das freiwillige Sanierungsprogramm aufgenommen wird.
VII.1	ADFC Bodenseekreis	21.03.2016	Die verkehrsrechtlichen Maßnahmen in der Kernstadt (Abb. 50) werden begrüßt.	

Stellungnahme Nr.	Träger Öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kurzzusammenfassung) Sans der Originalstimmungen siehe Anlage 2	Bewertung der Stadtverwaltung
VII.2	ADFC		Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht an allen Lärmbrennpunkten der Stufe 1, auch ganztags Maßnahmen ergriffen werden. Beispielsweise Tempo 30 ganztags in der Maybachstraße.	Im Rahmen der Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde wurde bereits im Zuge des LAP, Stufe 1 die Verkehrsbedeutung der Maybachstraße als faktische innere Umgehung gegenüber dem Schutzinteresse der Bevölkerung vor Lärm abgewogen. Im Zuge dieser Abwägung ist die Stadtverwaltung zum Ergebnis gelangt, dass der Lärmschutz der Bevölkerung (Gesundheitsschutz) in den Nachtzeiten, in denen ein gesteigertes Ruhebedürfnis besteht, Vorrang vor der Verkehrsbedeutung hat. Während der Tageszeit hat die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in diesem Straßenabschnitt aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung ein höheres Gewicht.
VII.3	ADFC		Gleichbehandlung von Lärmbetroffenen ist durch vorgesehene Maßnahmenplanung nicht angegeben.	Aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung der B31 / inneren Umgehung kann die Lärmbelastung der Anwohner nicht an allen Straßen mit den gleichen Maßnahmen reduziert werden.
VII.4	ADFC		Die Auslösewerte des Kooperationserlasses werden mit den geplanten Maßnahmen nicht unterschritten, besonders nachts sind sie noch um 3 dB zu hoch.	Der Sachverständigenrat empfiehlt mittelfristig 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts, es gibt aber nach der Straßenverkehrsordnung noch keine rechtliche Grundlage dafür.
VIII.1	Bürgervereinigung Schutz vor Lärm (BVSvL)	März 2016	Es fehlen Angaben zur Verkehrsbelastung bezogen auf die Zeitintervalle Day, Evening, Night sowie zu LKW-Anteilen. Diese Daten müssen ergänzt werden.	Diese Daten sind im LAP-Bericht im Kapitel 2.1.4.1 enthalten.
VIII.2	BVSvL		Warum keine ganztägigen T30-Strecken in der Maybachstraße. B 31 Meersburgerstraße und Zeppelinstraße in Fischbach. Es wird eine genauere Begründung erwartet, weshalb keine kurzfristigen Maßnahmen vorgesehen sind. Wegen Gesundheitsgefährdung bestehe akuter Handlungsbedarf.	Im Rahmen der Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde wurde bereits im Zuge des LAP, Stufe 1 die Verkehrsbedeutung der Maybachstraße als faktische innere Umgehung gegenüber dem Schutzinteresse der Bevölkerung vor Lärm abgewogen. Im Zuge dieser Abwägung ist die Stadtverwaltung zum Ergebnis gelangt, dass der Lärmschutz der Bevölkerung (Gesundheitsschutz) in den Nachtzeiten, in denen ein gesteigertes Ruhebedürfnis besteht, Vorrang vor der Verkehrsbedeutung hat. Während der Tageszeit hat die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in diesem Straßenabschnitt aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung ein höheres Gewicht.
VIII.3	BVSvL		T30 ganztags in der Eugenstr. ist wegen der oben genannten Straßen nicht nachvollziehbar. Laut Kooperationserlass bestehen nur Ausnahmen von der Pflicht bei Überschreitung der Maßnahmenwerte um mehr als 3 dB von Maßnahmen abzuweichen. Es fehlen Belege/Nachweise für Verlagerungsverkehr, Schadstoffemissionen oder verminderter Leistungsfähigkeit der Straße	Siehe Bewertung der Stellungnahme zu VII.3

Stellungnahme Nr.	Träger Öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kurzzusammenfassung) Sans der Originalstimmungen siehe Anlage 2	Bewertung der Stadtverwaltung
VIII.4	BVSvL		Bei der Äußeren Ailinger Straße, Bodenseestraße, örtl. Beobachtungen, Verkehrszählungen, und weiteren Auffälligkeiten kommen andere Ergebnisse als bei den Lärmberechnungen der Lärmkarten des Lärmaktionsplans heraus.	Zählungen in Wochen ohne Messe wurden durchgeführt. Die Zählergebnisse sind mit den Zählungen der Vorjahre grob vergleichbar. Abweichungen der neuen Zählergebnisse beim DTV und bei langen Fahrzeugen nach oben können u.a. durch die Sperrung der Grötzelstraße bedingt sein. In den Verfahren zur Hochrechnung der Zählungen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) ist eine Differenzierung nach Tagen mit und ohne Messe nicht vorgesehen. Der Einfluss von Mehrverkehr zu Veranstaltungen, Messen, etc. auf das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen kann je nach Höhe und Häufigkeit des Mehrverkehrs, Nähe zur Veranstaltung und Verkehrsaufkommen an Tagen ohne Mehrverkehr sehr stark schwanken. Es ist geplant, weitere Zählungen zu einem geeigneten Zeitpunkt mit Messe und evtl. zu einem weiteren Zeitpunkt ohne Messe durchzuführen und mit allen verfügbaren Werten zu vergleichen. Lärmmessungen über 6 bzw. 10 Minuten sind nicht repräsentativ und immissionsschutzrechtlich nicht relevant für einen Zeitraum von 8/16/24 Std.
VIII.5	BVSvL		Die durchgeführten Lärmmessungen (Dauer 6-10 Minuten) sind höher als die Pegel der Lärmberechnungen.	Lärmmessungen über 6 bzw. 10 Minuten sind nicht repräsentativ und immissionsschutzrechtlich nicht relevant für einen Zeitraum von 8/16/24 Std.
VIII.6	BVSvL		Für die Keplerstr ergeben die Lärmmessungen/-berechnungen der BVSvL andere Ergebnisse.	Lärmmessungen über 6 bzw. 10 Minuten sind nicht repräsentativ und immissionsschutzrechtlich nicht relevant für einen Zeitraum von 8/16/24 Std.
VIII.7	BVSvL		Für die Äußere Ailinger Straße, ergeben die Lärmmessungen/-berechnungen der BVSvL andere Ergebnisse.	Lärmmessungen über 6 bzw. 10 Minuten sind nicht repräsentativ und immissionsschutzrechtlich nicht relevant für einen Zeitraum von 8/16/24 Std.
VIII.8	BVSvL		<p><u>Mit welchen Höhen wurde die Lärmschutzwand beziffert?</u></p> <p><u>Gibt es eine Musterberechnung?</u></p> <p><u>Wie hoch wären die Lärmpegel ohne Lärmschutzwand (Gebäude Plul)?</u></p> <p><u>Mit welchen Abständen zur Straßenmitte wurde gerechnet?</u></p> <p><u>Wie werden die privaten Vorsorgemaßnahmen finanziell ausgeglichen?</u></p> <p><u>Um wie viele Lärmschutzwände handelt es sich an der Ailinger Straße/Bodenseestraße?</u></p>	<p><u>Mit welchen Höhen wurde die Lärmschutzwand beziffert?</u> Die Berechnung erfolgte ohne Lärmschutzwand.</p> <p><u>Gibt es eine Musterberechnung?</u> Ist uns nicht bekannt, da die Berechnung jedoch ohne Lärmschutzwand erfolgte, besteht auch keine Notwendigkeit, eine solche Musterberechnung zu ermitteln.</p> <p><u>Wie hoch wären die Lärmpegel ohne Lärmschutzwand (Zöcklerweg 20)</u> Die Lärmwerte wurden ohne Lärmschutzwand berechnet.</p> <p><u>Mit welchen Abständen zur Straßenmitte wurde gerechnet?</u> Die Straßenmitte verläuft bei der Berechnung in rd. 20,2 bis 20,4 m Entfernung zur straßenseitigen Fassade.</p> <p><u>Wie werden die privaten Vorsorgemaßnahmen finanziell ausgeglichen?</u> Ein finanzieller Ausgleich für privat errichtete Lärmschutzwände ist seitens der Stadt Friedrichshafen nicht vorgesehen. Dafür besteht auch keine Rechtsgrundlage.</p> <p><u>Um wie viele Lärmschutzwände handelt es sich an der Ailinger Str./Bodenseestraße?</u> Eine Gesamtzahl ist uns nicht bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger Öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kurzzusammenfassung) Sans der Originalstimmungen siehe Anlage 2	Bewertung der Stadtverwaltung
IX.	Polizeipräsidium Konstanz Sachbereich 13 Verkehr (Dienstszitz Ravensburg)	17.03.2016	Keine Anmerkungen	
X.	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	24.03.2016	Keine Anmerkungen	
XI.	Stadtmarketing GmbH Friedrichshafen	16.03.2016	Keine Anmerkungen	
XII.	Stadt Markdorf	24.03.2016	Keine Anmerkungen	
XIII.	Stadt Ravensburg	22.03.2016	Keine Anmerkungen	
XIV.	Stadt Tettngang	11.04.2016	Keine Anmerkungen	
XV.	BUND Friedrichshafen	24.03.2016	Keine Anmerkungen	