

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage Drucksache-Nr. 2020 / V 00123	Ausfertigungen: Stadtbauamt, BSO, SBV, SPK, STP
Dienststelle: Stadtbauamt Aktenzeichen: SBA / Rö	17.06.2020, Unterschrift:
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen): <input checked="" type="checkbox"/> BM Stauber _____ <input checked="" type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____ <input type="checkbox"/> BM Köster _____ <input checked="" type="checkbox"/> OB Brand _____	

Betreff: Umetzung der Ergebnisse aus der Verkehrsmediation Kluffern und dem Runden Tisch Schnetzenhausen - Sachstandsbericht Anlage(n): Anlage 1 - Übersichtsskizze Anlage 2 - Tabellarische Zusammenstellung der Maßnahmen			
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.			
<input checked="" type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input type="checkbox"/> .pdf-, htm-Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video

Referent und Zeitdauer: Kübler, Wolfgang, MA LRA / 30 Minuten

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt / Betriebsausschuss SE	07.07.2020	Kenntnisnahme	öffentlich
Ortschaftsrat Kluffern	09.07.2020	Kenntnisnahme	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):
PBU am 09.04.2019, DS 2019/V00083

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN ja nein

Kosten:	<input type="checkbox"/> einmaliger Aufwand (konsumtiv)	Betrag:	EUR	
	<input type="checkbox"/> einmalige Auszahlung (investiv)	Betrag:	EUR	
	<input type="checkbox"/> jährlicher Folgeaufwand: Personalkosten	Betrag:	EUR	
		Sachkosten	Betrag:	EUR
Zuschüsse	<input type="checkbox"/> einmalige Einzahlung	Betrag:	EUR	
bzw.				
Beiträge:	<input type="checkbox"/> laufende (jährlich)	Betrag:	EUR	

MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:

Stadt Ergebnis-HH Finanz-HH Kontierungen:
 Stiftung Ergebnis-HH Finanz-HH Kontierungen:

Zur Verfügung stehende Mittel

Planansatz im lfd. Jahr: EUR
Ermächtigungsübertrag aus dem Vorjahr: EUR
Noch bereitzustellen: EUR
Deckungsvorschlag: EUR

Beschlussantrag:

Der aktuelle Sachstand wird zur Kenntnis genommen.

Begründung:

1. Ausgangslage:

Auf Grundlage der Ergebnisse aus der Verkehrsmediation Kluffern und des Runden Tisches zur K 7742 Ortsumfahrung Schnetzenhausen hat sowohl der Kreistag, als auch der Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen die jeweilige Verwaltung beauftragt, die folgenden Themen voranzutreiben bzw. über den Sachstand zu berichten:

1. Konstruktive Begleitung des Dialogverfahrens zur B 31 neu Meersburg-Immenstaad hinsichtlich Linienfindung und Leistungsfähigkeit (Rückverlagerung verdrängter Verkehre)
2. Stärkung des Umweltverbundes mit Ausbau der Bodensee-Gürtelbahn
3. Erweiterung der Busverkehrslinien zwischen Markdorf und Friedrichshafen
4. Ausbau des Radwegenetzes zwischen Friedrichshafen und Markdorf;
5. Umsetzung verkehrsdämpfender Maßnahmen in den Ortsdurchfahren des Untersuchungsraums

2. Sachverhalt:

zu 1.) Dialogverfahren zur B 31 neu zwischen Meersburg - Immenstaad

Das Regierungspräsidium Tübingen führt derzeit das Dialogverfahren zur Planung der B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad durch.

Im Verfahren gehören sowohl der Landrat als auch der Erste Bürgermeister dem „politischen Begleitkreis“ an.

Neben der Analyse des Planungsraums und der verkehrlichen Untersuchung wurden zwischenzeitlich über 20 Varianten von Linien u.a. aus Vorschlägen der Raumschaft entwickelt.

Aus diesen Varianten haben die Planer drei Korridore (Ausbau, Mitte, Nord) und in einem mehrstufigen Prozess Varianten herausgearbeitet und einem Vergleich zugeführt.

Am 19. Dezember 2019 hat das Regierungspräsidium Tübingen dem Verkehrsministerium Stuttgart das Ergebnis des Variantenvergleichs vorgelegt. Die zweibahnige, vierstreifige Variante B1 hat sich in der Gesamtbewertung u.a. in den fachlichen Zielsetzungen der Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit als vorzugswürdig herausgestellt.

Der Vorschlag der Vorzugsvariante B1 wurde am 20.12.2019 mit einer Pressemeldung bekannt

gegeben. Die geplanten Veranstaltungen zur Information der Dialoggremien und der Öffentlichkeit Anfang März 2020 mussten aufgrund der Corona-Pandemie verschoben werden.

Derzeit laufen die Abstimmungsgespräche zwischen dem Bundesverkehrsministerium, dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und dem Regierungspräsidium Tübingen zur vorgeschlagenen Vorzugsvariante und zur Querschnittsfestlegung.

In einer Pressemitteilung hat sich der Bund als Straßenbaulastträger für die Bundesfernstraßen für einen vierstreifigen Neubau der B31 ausgesprochen.

Das Regierungspräsidium Tübingen wird in Auftragsverwaltung des Bundes die B31 neu daher 4-streifig weiterplanen.

Ein Überblick über die Variantenbeurteilung und die Querschnittswahl wurde im April 2020 auf der Projekthomepage veröffentlicht (<https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/>).

Sobald die dem Bundesverkehrsministerium vorgelegten Unterlagen mit diesem erörtert wurden, sollen das Sicherheitsaudit durchgeführt und die Unterlagen für den Abschluss der Voruntersuchung erarbeitet werden.

zu 2.) Stärkung des Umweltverbundes mit Ausbau der Bodensee-Gürtelbahn

- Verbesserungen auf der Bodenseegürtelbahn:

Seit dem 16.09.2019 werden fünf Neufahrzeuge des Typs LINT 54 auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Friedrichshafen und Radolfzell/Singen sowie bei einzelnen Zügen auch auf anderen Strecken eingesetzt. Die Fahrzeuge sind im Eigentum des Landes und werden von der SWEG in der Werkstatt in Gammertingen gewartet. Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) erbringt die Zugleistungen im Regionalbahn (RB) -Verkehr auf der Bodenseegürtelbahn im Rahmen des Verkehrsvertrags zum Netz 16b mit dem Ministerium für Verkehr und der bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) seit Dezember 2017. Sie setzt dazu Triebwagen der Baureihe VT 650 sowie die zusätzlich bereitgestellten Fahrzeuge des Typs LINT 54 ein.

Der Einsatz der neuen Fahrzeuge des Typs LINT 54 führte jedoch zu Verspätungen auf der Bodenseegürtelbahn. Diese resultierten aus den technisch- und sicherheitsbedingten längeren Zeiten, die zum Öffnen und Schließen der Türen an den neuen Zügen LINT 54 benötigt werden. Daher muss an den Bahnhöfen und Haltepunkten planerisch mehr Zeit im Fahrplan berücksichtigt werden.

Aus diesem Grund wurde vom Land nachgesteuert und in Abstimmung mit DB Regio der Fahrplan auf der Bodenseegürtelbahn zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 angepasst, um den Fahrbetrieb zu stabilisieren.

Die RB-Züge fahren seitdem im Taktfahrplan zur ungeraden Stunde zur Minute 10 in Radolfzell ab. Anschluss aus Richtung Singen besteht auf die Züge der Bodenseegürtelbahn weiterhin mit den Zügen der Schwarzwaldbahn. Die Abfahrtszeiten aus Friedrichshafen in Richtung Radolfzell wurden im Rahmen der Fahrplananpassung vorgelegt, um die verlängerten Stationsaufenthaltszeiten zu ermöglichen. Aus diesem Grund kann alle zwei Stunden zur geraden Stunde der Anschluss aus dem Regionalexpress (RE) aus Richtung Lindau nicht aufgenommen werden. Eine Fahrtmöglichkeit aus Richtung Lindau mit Anschluss in Richtung Radolfzell in Friedrichshafen besteht jedoch weiterhin mit den früher verkehrenden RB-Zügen.

- Planungsprozess zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn

Der Bodenseekreis unterstützt zusammen mit dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Konstanz und den an der Strecke liegenden Städten und Gemeinden des Bodenseekreises die Bemühungen des Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen-Stadtbahnhof. Es soll vermieden werden, dass beim Ausbau des Schienennetzes im südlichen Baden-Württemberg die Bodenseegürtelbahn die letzte Lücke ohne Strom bleibt. Die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts wurde entgegen dem Wunsch des Landes und der Region nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. In der Elektrifizierungskonzeption des Landes ist die Bodenseegürtelbahn in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf/Lückenschlüsse“ eingestuft. Die weitere Planung zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn soll zügig vorangetrieben werden, um für ein eventuelles Sonderfinanzierungsprogramm des Bundes vorbereitet zu sein.

Es liegt bereits ein Finanzierungsvertrag vor, der die anteilige Finanzierung der im Zusammenhang mit der Durchführung der Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) nach HOAI entstehenden Kosten zwischen den Landkreisen Bodenseekreis und Konstanz sowie dem Land Baden-Württemberg regelt. Die vom Bodenseekreis zu übernehmenden Kosten teilen sich wiederum der Landkreis und die an der Bodenseegürtelbahn gelegenen Städte und Gemeinden (Friedrichshafen, Markdorf, Bermatingen, Salem, Uhltingen-Mühlhofen, Überlingen und Sipplingen) hälftig.

Mit der Grundlagenermittlung und der Vorplanung auf Basis der in Leistungsphase 1 erstellten Betriebsprogrammstudie wurde vertragsgemäß im vergangenen Jahr (2019) begonnen. Hierbei wurde festgestellt, dass sich die Gesamtkosten der Vorzugsvariante gegenüber der ursprünglich

zugrunde gelegten SMA-Studie deutlich erhöhen werden. Mit einem Abschluss der Vorplanung ist nach heutigem Stand bis Ende 2021 zu rechnen.

Von Seiten der Stadt Friedrichshafen wurde der Wunsch nach Einbeziehung eines neuen Haltepunktes Gewerbegebiet Markdorf Süd/ Lipbach in die Planungen eingebracht.

Außerdem wurde durch die Stadt Friedrichshafen ein Büro damit beauftragt, die Voraussetzungen zur vom Gemeinderat beschlossenen Beauftragung einer Planung für einen zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Stadtbahnhof – Fischbach sowie den dazu erforderlichen Mittelbedarf zusammenzustellen. Coronabedingt hat sich diese Ausarbeitung etwas verschoben.

zu 3.) Erweiterung der Busverkehrslinien Markdorf-Friedrichshafen

- **Linie 7396 von Immenstaad über Kluffern nach Markdorf**

Die Linie 7396 war früher vorwiegend auf Berufspendler (Airbus Immenstaad) und Schüler (Bildungszentrum Markdorf) ausgerichtet. Außerhalb dieser Verkehrszeiten war die ÖPNV-Anbindung, insbesondere am Wochenende, sehr schlecht (zwei Fahrtenpaare am Samstag) bzw. gar nicht vorhanden (sonntags). Hier wurde nachgebessert:

Seit dem 1. Juni 2019 verkehrt die Linie 7396 Immenstaad – Kluffern – Markdorf werktags zwischen 6:30 Uhr und 19:30 Uhr im regelmäßigen 1-Stunden-Takt. In der Hauptverkehrszeit wird sogar ein 30-Minuten-Takt angeboten. Bei den stündlichen Fahrten bestehen Zuganschluss im Bahnhof Markdorf und Anschluss an den geplanten RegioBus 700 Konstanz – Ravensburg. An Samstagen und Sonntagen gibt es einen 2-Stunden-Takt mit Durchbindung von/nach Wittenhofen. Mit der Umstellung zum 1. Juni 2019 wurde das Angebot auf dem Abschnitt Markdorf Deggenhausertal grundlegend umstrukturiert.

- **Stadtverkehr Linien 11 und 12, Abendlinie A 10**

Der Stadtverkehr Friedrichshafen verkehrt montags bis samstags zwischen Friedrichshafen und Markdorf mit den Linien 11 und 12, die aufgrund der zeitversetzten Bedienung einen Halbstundentakt bilden (sonn- und feiertags Stundentakt mit der Linie 11). Damit ist zumindest tagsüber eine sehr gute Busanbindung vorhanden. In den Abendstunden ist lediglich eine Verbindung zwischen Friedrichshafen und Lipbach im Zweistundentakt mit der Abendlinie A 10 gegeben.

Dem Kreistag wurde im Dezember 2019 ein umfangreiches Maßnahmenpaket für eine Qualitäts-

und Angebotsverbesserung im ÖPNV des Bodenseekreises vorgelegt. Das in zwei Stufen aufgeteilte Paket sieht insbesondere auch Maßnahmen auf den durch Kluffern verkehrenden Linien des Stadtverkehrs Friedrichshafen vor:

- Erweiterung der Abendlinie A 10 bis Markdorf (Priorität 1/ geplant für 2020)
- Verbesserung der Innenstadtanbindung von Markdorf durch eine größere Schleifenfahrt der Linien 11 und 12 (Priorität 1/geplant für 2020)
- Erweiterung der Linien 11 und 12 zum 15-Minuten-Takt bzw. 30-Minuten-Takt je Linie (Priorität 2/ geplant für 2021)

Der Kreistag hatte in seiner Sitzung vom 17.12.2019 das vorgelegte Maßnahmenpaket vollumfänglich beschlossen. Da die Maßnahmen der Priorität 1 mit einem Kostenvolumen von rund 1,0 Mio. Euro/Jahr im Laufe dieses Jahres umgesetzt werden sollen, hat die Kreisverwaltung im vorliegenden Fall bereits die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH um Prüfung der beabsichtigten Maßnahmen und Abgabe eines Angebots gebeten. Aufgrund der aktuellen Corona-Krise und den daraus resultierenden Einschränkungen auf den ÖPNV ist das Projekt jedoch etwas ins Stocken geraten, so dass derzeit noch nicht absehbar ist, wann und in welcher Form die angestrebten Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden können.

zu 4.) und 5.) Konzeption und Umsetzung von baulichen Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten und Umsetzung Radverkehrskonzeption (Anlage 1 und 2) *

Die Verwaltung hat mit den zuständigen Planern des Straßenbauamtes Bodenseekreis, des Regierungspräsidiums Tübingen und des Stadtbauamtes der Stadt Friedrichshafen die Arbeitsgruppe „OD-Maßnahmen“ gebildet.

Ziel ist es, im gesamten Planungsraum Maßnahmen zu identifizieren, mit deren Hilfe die Trennwirkung in den Ortsdurchfahrten reduziert und die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger erhöht werden kann.

Die Arbeitsgruppe hat für den gesamten betroffenen Bereich eine umfangreiche Liste möglicher Maßnahmen erstellt, wobei diese sowohl Maßnahmen aus den Radnetzkonzeptionen der Stadt Friedrichshafen und des Bodenseekreises als auch verkehrsdämpfende Maßnahmen außerhalb der bisherigen Konzeptionen enthält.

Die Liste des Sachstandsberichts 2019 wurde aktualisiert und ergänzt. Die Nummerierung der Maßnahmen wurde der Vergleichbarkeit wegen beibehalten. Demnach ist die Nummerierung nun nicht mehr fortlaufend.

Die Maßnahmen können wie folgt kategorisiert werden:

a) Umgesetzte Maßnahmen (siehe Anlage 2, a)

In den Jahren 2016 und 2018 haben die Stadt Friedrichshafen und der Bodenseekreis zwei Überquerungshilfen für Radfahrer und Fußgänger an den Ortseingängen von Schnetzenhausen und Unterraderach als Gemeinschaftsmaßnahmen realisiert.

In 2019 wurde in Efrizweiler die Überquerungshilfe im Winkel gebaut. Mit dem Bau der Querungshilfe Berger Straße im Zuge der K 7739 haben die Stadt Friedrichshafen und der Bodenseekreis (Gemeinschaftsmaßnahme) im Mai 2020 begonnen.

b) Maßnahmenprogramm bis 2022 (siehe Anlage 2, b)

2019 wurden insgesamt zehn Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen. Allesamt sind in der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises in Priorität 1 eingestuft.

Von diesen zehn Maßnahmen wurden zwei bereits realisiert, zwei weitere stehen kurz vor der Umsetzung.

Wegen Grunderwerbsproblemen mussten zwei Maßnahmen auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden.

Eine Maßnahme, die Überquerungshilfe am Ortsausgang von Spaltenstein (Nr. 25) wurde in das Maßnahmenprogramm bis 2022 neu aufgenommen und kann eventuell schon 2020/2021 umgesetzt werden.

Hier sind nun aufgelistet:

1 x Ausbau bestehender Radweg

5 x Überquerungshilfe

1 x Sanierungsmaßnahme

Bei den Maßnahmen an Landesstraßen ist der Fortschritt leider nicht befriedigend. Die Verwaltung der Stadt Friedrichshafen und des Bodenseekreises versuchen nach Kräften, stellvertretend, die Maßnahmen voranzubringen.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen ist neben der Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel durch die jeweiligen Baulastträger, vor allem die Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer Voraussetzung. Insofern hängt die Reihenfolge der Umsetzbarkeit sehr stark vom Grunderwerb ab.

c) Maßnahmen aus den Radnetzkonzeptionen der Stadt Friedrichshafen und des Bodenseekreises (ab 2022 ff) (siehe Anlage 2, c)

Zu den 2019 vorgeschlagenen „weiteren Maßnahmen“ wurden zwei weitere ergänzt. Aufgelistet sind nun:

5 x Ausbau bestehender Radweg

6 x Überquerungshilfe

1 x Markierung

2 x Kreisverkehrsplatz (wegen Grunderwerbsproblemen zurückgestellt)

Fast alle Maßnahmen sind in der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises in Priorität 1 eingestuft.

Ergänzt wurden die L 328b Bau einer Überquerungshilfe am Ortsausgang Spaltenstein (Nr. 25), der Bau einer Überquerungshilfe an der K 7742, Manzeller Straße in Schnetzenhausen (Nr. 26), die unter der Maßnahmennummer FRH_18.1, Prio 3 in der Kreiskonzeption sowie im städt. Radverkehrskonzept (Maßnahme S 02) enthalten ist und der Bau einer Überquerungshilfe an der B 33 Wirrensegele (Nr. 27) (MAR_17.1, Prio 1)

Ebenfalls in der Radverkehrskonzeption des Kreises mit Prio. 3 enthalten ist die Überquerungshilfe FRH_24.1 auf Höhe des Krankenhauses. Da die Installation dieser Überquerungshilfe die ein- und ausfahrenden Rettungsfahrzeuge behindern würde, wurde dieser Punkt nicht in die Liste aufgenommen.

d) Weitere Maßnahmen (siehe Anlage 2, Nr. d)

Bis zu vier weitere Maßnahmen werden quasi als Sekundärmaßnahmen in Abhängigkeit von anderen Projekten vorgeschlagen.

Durch die Verbesserung der Linie 7396, die nun im Stundentakt zwischen Immenstaad und Markdorf verkehrt, ist die Einrichtung einer Bushaltestelle auf Höhe MWZ (Nr. 22) möglich geworden.

e) Fahrradstraßen (siehe Anlage 2, e)

Auf Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Kluftern, Markdorf und Wirrensegele sollen probeweise Fahrradstraßen eingerichtet werden. Ausgangspunkt waren Zählungen des ADFC, die ergeben haben, dass der Radverkehr bereits jetzt die vorherrschende Verkehrsart ist.

Von den drei gezählten Verbindungen soll im Frühjahr 2020 zunächst die Verbindung Kluffern – Wirrensegel eingerichtet werden. Diese Strecke liegt auf der Achse Friedrichshafen – Salem, die in der Radnetzkonzeption des Bodenseekreises als Hauptverbindung 2. Ordnung definiert und dadurch von Bedeutung für das kreisweite Radwegenetz ist. Demnach ist hier eine Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten zu erwarten.

Auch die Verbindung Bürgberg - Markdorf ist im zweiten Schritt als Fahrradstraße angedacht.

Als Fortführung der Route Friedrichshafen – Salem soll in Zukunft auch die Strecke von Wirrensegel weiter Richtung Bermatingen als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Um die Fahrradstraßen einrichten zu können, muss jedoch erst der Gemeinderat Markdorf zustimmen; hierfür findet im Juni eine Verkehrsschau statt. Über den aktuellen Stand wird in der Sitzung mündlich berichtet.

f) Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb der Ortsdurchfahrten wäre verkehrsrechtlich unter folgenden Voraussetzungen denkbar:

Städtebauliche Gründe

Gem. § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO können streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen werden, um eine „geordnete städtebauliche Entwicklung“ zu unterstützen. Die Straßenverkehrsbehörden unterstützen in diesem Falle nicht nur ordnungsrechtliche Verkehrsaufgaben, sondern auch planende. Eine solche Anordnung setzt das Vorhandensein eines städtebaulichen Konzepts und ein hierarchisch gegliedertes „langsames“ und „schnelles“ Straßennetz voraus. Leistungsfähige und schnelle innerörtliche Hauptverkehrsstraßen oder Ortsumfahrungen zur Entlastung des „langsamen“ Netzes sind dabei unabdingbar. Ein solches Konzept wurde für den Raum Friedrichshafen bisher noch nicht erarbeitet und soll erstmals für den Bereich der Ortsdurchfahrt Fischbach realisiert werden.

Verkehrssicherheit

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung von Straßen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken, wenn eine konkrete Gefahrenlage oder Beeinträchtigung gegeben ist oder ein über das normale Maß hinausgehendes Unfallrisiko besteht. Ausschlaggebend hierfür sind entweder die Ausweisung einer Unfallhäufungsstelle oder örtliche Gegebenheiten. Diese Voraussetzungen wurden und werden von der Straßenverkehrsbehörde regelmäßig geprüft. Aktuell liegen für den Bereich Schnetzenhausen und Kluffern keine

Anhaltspunkte für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus verkehrssicherheitsrechtlichen Gründen vor.

Lärmschutz

Zudem können streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen getroffen werden, wenn dies zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich ist. Hier sind insbesondere die Untersuchungen im Rahmen der Lärmaktionspläne maßgeblich. Der Lärmaktionsplan Stufe 3 und damit verbundene Maßnahmen soll im Sommer 2020 im Gemeinderat behandelt werden.

g) Sonstiges

Im Rahmen des Baus der B 31 neu erfolgt eine Umstufung des klassifizierten Straßennetzes. Im westlichen Bereich ist davon die B 31 Ortsdurchfahrt Fischbach betroffen. Sie wird zur Gemeindestraße und als solche von der Stadt Friedrichshafen (u.a. unter der Maßgabe der Verbesserung der verkehrlichen Belange von Fußgängern und Radverkehr) umgestaltet.

Auch die Dornierstraße soll zur Gemeindestraße herabgestuft werden.

Diese Maßnahmen wurden nicht in die Liste aufgenommen, werden sich aber durch die damit zusammenhängenden Möglichkeiten, u. a. zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs, positiv auf die verkehrliche Situation in den Ortsdurchfahrten auswirken.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für die einzelnen Maßnahmen konnten wegen der Planungsunschärfe noch nicht umfassend ermittelt werden. Dies wird jeweils rechtzeitig für die entsprechende Mittelanmeldung erfolgen.

Diese Vorlage geht inhaltsgleich, lediglich um nicht stadtrelevante Themen ergänzt (inklusive Anlagen), auch in den Kreistag.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.