

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 1 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\BUBU\BUBU 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung der Stadtverwaltung
I.	Gebhardstraße	23.11.2020	<p>Mit zweifelndem Gefühl beurteile ich als Anlieger der Gebhardstraße 30, die Pläne zur 30 km/h Beschränkung in der Paulinenstraße. Seit 1977 wohne ich hier. Zusammen mit damaligen Nachbarn haben wir um die 30 km- Zone, sowie um eine 3,5 Tonnen-Beschränkung gekämpft. Leider muss ich seit Jahren feststellen, dass sich fast niemand mehr daranhält. Die Gebhardstraße ist als stadtnahe Straße ohne Parkbewirtschaftung durch Parksuchverkehr sehr belastet.</p> <p>Auch Ausweichverkehr bei Stau oder nächtliche Raser und Poser sind an der Tagesordnung. Ich möchte bitten, bei Diskussionen um die Paulinenstraße uns Anlieger in der Gebhardstraße nicht zu vergessen. Leider ist meine mehrfache Bitte um Geschwindigkeitsüberwachung vom Ordnungsamt mit der Begründung einer irrelevanten Straße abgelehnt worden. Ich werde mit Interesse der Entwicklung folgen.</p>	<p>Da das Verkehrsaufkommen unter 8.200 Kfz/24h liegt, ist die Gebhardstraße im Lärmaktionsplan Stufe 3 nicht kartiert und sind im Rahmen dieses Verfahrens keine Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Laut Verkehrsuntersuchung von Brenner Bernard (Anlage 4 der SV110/2020) wird für Tempo 30 nachts in der Paulinenstraße kein relevanter Ausweichverkehr in der Gebhardstraße prognostiziert.</p> <p>Es können zukünftig Stichprobenkontrollen zur Geschwindigkeitsüberwachung der Gerberstraße durch das Rechtsamt durchgeführt werden. Nächtliche Poser können nur durch die Polizei auf frischer Tat belangt werden. In Höhe der Gebhardstraße 24 wurde im Juli 2019 lediglich 6,8% mit Geschwindigkeitsüberschreitungen erfasst.</p> <p>Die Gebhardstraße wird in regelmäßigen Abständen mit Seitenradarmessungen überprüft. Sofern aufgrund der Ergebnisse Geschwindigkeitsmessungen erforderlich oder zielführend sind, werden diese durchgeführt. Die bisherigen Ergebnisse haben allerdings keinen Anlass zu Geschwindigkeitskontrollen ergeben. Eine Aussage, dass keine Geschwindigkeitsüberwachungen aufgrund einer irrelevanten Straße durchgeführt würden hat es seitens des Rechtsamtes nie gegeben. (Irrelevante Straßen gibt es für die Geschwindigkeitsüberwachung nicht). Die Verwaltung führt in allen Straßen Geschwindigkeitsüberwachungen durch, wenn das aufgrund der Verstoßzahlen erforderlich ist.</p> <p>Einzelne Raser und Poser können mit den Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten der Bußgeldstelle nur zufällig erfasst werden. Die Raser und Poser-Szene wird durch die Polizei mit regelmäßigen Kontrollaktionen und zivilen Videoüberwachungsfahrzeugen überwacht.</p>
II.1	Flugplatzstraße	23.11.2020	<p>Im Lärmaktionsplan der Stadt Friedrichshafen wird u.a. der „neue“ Lärmschwerpunkt B 30 – Paulinenstraße – genannt. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf die Situation in der Flugplatzstraße hinweisen. Diese wird insbesondere durch den Schwerlast- und Durchgangsverkehr vom Kreisverkehr im Seewald (B 30) zur Stadtmitte und zu den weiterführenden Straßen (B 31, A 81 und A96) genützt. Darüber hinaus dient sie insbesondere als Zufahrtsstraße zu den ZF Werken Ehlers-/Löwentaler Straße und Rolls-Royce Power System, Olga-/Maybachstraße.</p>	<p>Die Flugplatzstraße wurde in diesem Lärmaktionsplan nicht auf Lärmbelastungen untersucht, weil es sich dabei um eine Kreisstraße handelt. Kartiert wurden nur Landes- und Bundesstraßen.</p> <p>Im Rahmen eines Monitorings sind vor und nach der Umsetzung des Lärmaktionsplans Stufe 3 bzw. nach der vollen Freigabe der B 31neu repräsentative Verkehrszählungen in der Flugplatzstraße vorgesehen.</p> <p>In den Verkehrserhebungen wird dann auch der Pendlerverkehr zu ZF Werken Ehlers-/Löwentaler Straße und Rolls-Royce Power System als Teil des Gesamtverkehrs erfasst.</p>
II.2	Flugplatzstraße	23.11.2020	<p>Auch wenn mir keine Zahlen einer Verkehrszählung für die Flugplatzstraße vom Kreisverkehr im Seewald bis zum Kreisverkehr Ehlers-/Mühlöschstraße vorliegen darf ich Ihnen versichern, dass dieser Straßenabschnitt sehr stark frequentiert ist und die Bewohner durch den dadurch verursachten Verkehrslärm sehr stark in Mitleidenschaft gezogen sind. Diese Situation sollte sich noch verschlechtern, wenn es auf der Bundesstraße 30 – im Bereich Paulinenstraße - zu lärmreduzierenden Einschränkungen, insbesondere zu einer Tempobeschränkung auf 30 km/h kommen sollte, da dies meiner Meinung nach zu einer weiteren Verkehrs- und dadurch verursachte Lärmzunahme in der Flugplatzstraße führen würde. Ich bitte dies entsprechend in Ihren Überlegungen und Anregungen zu berücksichtigen.</p>	<p>Durch Anordnung eines nächtlichen Tempo-30-Limits in der Paulinenstraße wird laut der Verkehrsuntersuchung von Brenner Bernard (Anlage 4 der SV110/2020)) eine geringfügige Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Flugplatzstraße erwartet.</p> <p>Im Rahmen eines Monitorings sind deshalb vor und nach der Umsetzung des Lärmaktionsplans Stufe 3 bzw. nach der vollen Freigabe der B 31neu repräsentative Verkehrszählungen in der Flugplatzstraße vorgesehen.</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 2 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\PBU\PBU 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

III.1	Riedleöschstraße	23.11.2020	Ich bin Bewohner und Mitbesitzer vom Eckhaus Riedleöschstr. / Hindenburgstr. Ein Wahnsinn was wir Bewohner von der Colsmannstr.-Hindenburgstr. Und ebenso in der Riedleöschstr. seit den Bauarbeiten zur Umgestaltung der Kreuzung Sportparkstr./Colsmannstr. und der Ein- und Ausfahrt zur B 31 an Lärm von Pkw, klappernden Lkw, hupenden Autofahrer, dazu heulende Sirenen von Polizei und Feuerwehren ertragen müssen, von früh bis in die Nachtzeit.	Die Umgestaltung der Zu – und Abfahrten zur B 31neu FN-Mitte sowie der Baustellenverkehr wurden in Verantwortung des RP Tübingen durchgeführt. Die Baustelle ist inzwischen fertiggestellt und die zusätzliche Lärmbelästigung durch die Bauarbeiten und Verkehrsumleitungen ist beendet.
III.2	Riedleöschstraße	23.11.2020	Vor Tagen stand in der Schwäbischen Zeitung, die Maybachstraße wird ruhiger, grüner und sicherer, sei es den Bewohner gegönnt. Wird die Kreuzung Colsmannstr./Sportparkstr. und die Colsmannstr. auch ruhiger, grüner und sicherer? Meine Anregung dazu und Wunsch, Erhöhung und Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand.	Der Umbau der der Kreuzung Colsmannstraße / Sportparkstraße ist eine Umbaumaßnahme des RP Tübingens. Die Stadt Friedrichshafen hat die Anfrage des Bürgers an das RP Tübingen weitergeleitet. In der Planfeststellung für den Bauabschnitt BA II/B der Maßnahme B 31 Immenstaad – Friedrichshafen wurde der Colsmannknoten (B 31n / K 7739) explizit untersucht. Der Beschluss legt eindeutig fest, dass die Lärmwerte für die o.g. Maßnahme eingehalten werden und somit keine weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Sollte die zweite Röhre des Riedleparktunnels geplant werden, dann werden neue Lärmuntersuchungen erforderlich.
III.3	Riedleöschstraße	23.11.2020	So wie die Kreuzung Colsmannstr./Sportparkstr. und die Auffahrt und Abfahrt zur B 31 ausgebaut wird, gibt es sicher ein hohes Verkehrsaufkommen. Gibt es nördlich der B 31neu FN-Mitte aufwärts nach Jettenhausen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.	Der Streckenabschnitt wird im LAP der Stufe 3 nicht untersucht, da es sich nicht um eine Bundes- oder Landesstraße mit > 8200 Kfz/24h handelt. Nach der Verkehrsfreigabe der B 31neu sind zeitnahe Verkehrserhebungen vorgesehen. Eine Kartierung ist im Rahmen des nächsten Lärmaktionsplans der Stufe 4 geplant, sofern nach der vollen Freigabe der B 31neu ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von mindestens 7.500 Kfz/24 zu erwarten ist. Ggf. werden in Stufe 4 auch Geschwindigkeitsbeschränkungen als eine mögliche Maßnahme untersucht.
IV.1	Bodenseestraße	24.11.2020	Die Bürgerinnen und Bürger reklamieren zu Recht seit Jahren über den Missstand von zu schnellem Fahren und dadurch unerträglichen Verkehrslärm im Bereich der Äußeren Ailingen Straße sowie in der Bodenseestraße. (E-Mail vom Vorsitzenden des Vereines Schutz vor Lärm e.V.)	Geschwindigkeitskontrollen in der Äußeren Ailingen Straße und der Bodenseestraße werden durch die Bußgeldstelle in regelmäßigen „Abständen“ durchgeführt. Die Verstoßzahlen sowie die Verstoßhöhen sind hier bisher nicht auffällig. Die Verstoßquoten liegen hier unter 5 %. Es ist immer zu bedenken, dass die Anzahl der Verstöße nichts über das Verkehrsaufkommen aussagt. Ein hohes Verkehrsaufkommen ist für die Anwohner oft belastend. Dies impliziert aber nicht zwangsläufig auch einen zu schnellen Verkehr.
IV.2	Bodenseestraße		Im vom Gemeinderat verabschiedeten Lärmaktionsplan III, Sitzungsvorlage 2020/V 0110 vom 9.6.2020 und im Beschluss des Gemeinderates vom 22.7.2020 wird die Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zugestimmt und somit der Verwaltung den Auftrag gegeben, dort sofort Abhilfe zu schaffen. Warum werden Anweisungen und Vorgaben des Gemeinderates nicht befolgt? Ich möchte deshalb von der Stadtverwaltung wissen, wieso es der Stadt Friedrichshafen seit Juli 2020 nicht möglich gewesen ist, an diesen Straßenzügen endlich die vereinbarten und gesetzlich legitimierten Geschwindigkeitsreduzierungen durch Aufstellen von Verkehrsschildern auszuführen. Ich verlange deshalb das sofortige Aufstellen von diesen Schildern und um die Einführung von weiteren Geschwindigkeitskontrollen in diesen Verkehrsabschnitten.	Grundsätzlich müssen die formellen Vorgaben berücksichtigt werden, welche ein Handeln (z.B. Verkehrsrechtliche Maßnahmen) erst nach Abschluss des LAP-Verfahrens erlauben. Der Gemeinderat wurde im Beschlussantrag informiert, dass erst noch eine Öffentlichkeitsbeteiligung für den LAP Stufe 3 durchgeführt werden muss. Außerdem sei noch die Zustimmung des RP Tübingen für die beiden verkehrsrechtlichen Maßnahmen in der Bodenseestraße und in der Paulinenstraße einzuholen. Dies wurde beim Vortrag gegenüber den Gremien erwähnt, allerdings steht dieses übliche Verwaltungshandeln nicht wortwörtlich in der LAP-Sitzungsvorlage. Es ist hiermit offensichtlich, dass den Gemeinderatsgremien diese Punkte nicht verschwiegen wurden. Sobald die Umsetzung formell möglich ist, werden die Maßnahmen umgesetzt.

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 3 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\PBU\PBU 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

V.	Östl. Zeppelinstraße	25.11.2020	<p>Unter den gegenwärtigen Umständen leiden wir unter dem Geräuschpegel und möchte Sie bitten doch die 30er Zone, die ja am ehemaligen Schlosshotel in der Friedrichsstraße endet bis in die Zeppelinstraße (zum Zebrastreifen) zu verlängern.</p> <p>Wir haben vor unserer Haustüre einen Zebrastreifen, bei dem immer wieder mal Unfälle passieren und auch der Lärmpegel ist hier besonders hoch, natürlich ganz besonders bei Nässe und in der Hauptverkehrszeit.</p>	<p>Am Tag sind keine Anwohner von Pegeln über dem Maßnahmenwert von 70 dB(A) betroffen und in der Nacht ist nur ein Anwohner von Lärmwerten über dem Maßnahmenwert 60 dB(A) betroffen. Auf Grund der geringen Betroffenheiten kann die Tempo-30-Strecke nicht pauschal bis zur Zeppelinstraße/Schlossstraße verlängert werden.</p> <p>Mit der vollen Freigabe der B 31neu dürften die Lärmwerte in diesem Straßenabschnitt weiter sinken.</p> <p>In diesem Bereich besteht keine sogenannte „Unfallhäufungsstelle“. Die Örtlichkeit wurde zusätzlich bei auffälligen Unfällen oder Geschehnissen in der Vergangenheit begutachtet. Zusätzliche Maßnahmen zogen diese Untersuchungen jedoch nicht nach sich.</p>
VI.1	Bodelschwingstraße	25.11.2020	<p>Nutzung von Laubbläsern (Laubsaugern). Sie stellen eine enorme Lärmbelästigung dar, insbesondere, wenn es sich um Modelle handelt, die mit fossilen Brennstoffmotoren betrieben werden. Auch die Sinnhaftigkeit der Nutzung von Laubbläsern ist sehr zu bezweifeln, wie einige Studien belegen. Wenn das Laub lediglich von den Wegen und Parkplätzen in die „Grünstreifen“ geblasen und nicht abtransportiert wird, ist es eher als Sisyphus-Arbeit und unnötiger Energieverbrauch zu bewerten, wenn das Laub dann mit der nächsten Windböe wieder auf Wege und Parkplätze geweht wird. Die Stadt selbst oder Unterauftragnehmer verfahren häufig so. Alternativen wären, das Laub wieder per Hand zusammen zu rechen. Das ist bestimmt nicht mühsamer als den ganzen Tag einen mehrere Kilogramm schweren Apparat zu tragen und einer starken Lärmbelästigung ausgesetzt zu sein. Viele der Arbeiter*innen tragen nicht einmal einen Hörschutz.</p>	<p>Die Nutzung von Laubbläsern wird nach 32. BImSchV und nicht nach der Lärmaktionsplanung geregelt. Die städt. Baubetriebe der Stadt Friedrichshafen benutzen größtenteils leise elektrische Laubbläser und halten die Vorgaben der 32. BImSchV ein. Die beschriebenen Beobachtungen treffen vermutlich eher für nichtstädtische Mitarbeiter und Einrichtungen zu.</p>
VI.2	Bodelschwingstraße	25.11.2020	<p>Schichtwechsel bei großen Unternehmen in FN: viele Mitarbeiter*innen von Firmen wie ZF und MTU kommen mit dem Auto oder Motorrad zur Arbeit. Zum Schichtwechsel, besonders in späten Abendstunden oder frühen Morgenstunden entsteht eine starke Lärmbelastung, wenn eine ganze Schicht, d.h. Hunderte Autos und Motorräder, befreit Gas geben, um von den zentralen Groß-Parkplätzen nach Hause zu fahren. Der Lärm ist kilometerweit zu hören. Hier wäre eine spezifische Sensibilisierung der Auto- und Motorradfahrer*innen vorstellbar, die auf Rücksichtnahme und vor allem die Nutzung von Fahrrädern und ÖPNV setzt.</p> <p>Ggfls. könnte die Stadt das ÖPNV-Angebot speziell für die Schichtwechsel anpassen, d.h. Extra Busse zur Verfügung stellen. Das wäre auch ein sehr sinnvoller Beitrag zum Klimaschutz</p>	<p>Der Zu- und Abfluss zu den Firmenparkplätzen wird bei den Verkehrszählungen auf den zuführenden Straßen als Teil des Gesamtverkehrs erfasst. Zuführende Straßen mit Verkehrsmengen über 7500 Kfz/24h werden voraussichtlich im LAP der Stufe 4 untersucht. Bei hohen Betroffenheiten werden dann geeignete Maßnahmen vorgeschlagen.</p> <p>Ob das ÖPNV-Angebot dem Schichtwechsel angepasst werden kann, ist nicht so einfach zu beurteilen, da Arbeitnehmer außerhalb von Friedrichshafen wohnen können und die Touren nicht für jede Schicht optimal wäre, würden dann die Arbeitnehmer doch mit dem Auto nachhause fahren, weil sie mit dem Pkw 20 -30 Minuten schneller als der ÖPNV sein könnten.</p> <p>Diesen Vorschlag könnten die Mobilitätsmanager der verschiedenen Großunternehmen für die nahe Zukunft prüfen.</p> <p>So ist vorstellbar, dass mit automatisiert fahrenden Minibussen (z.B. wie im Projekt RABus vorgesehen) langfristig ÖPNV-Fahrten bedarfsorientiert durchgeführt werden können und letztendlich die Anzahl der Fahrten mit den jetzigen Linienbussen oder Pendlerfahrten reduziert werden.</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 4 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\BUB\BUB 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

VI.3	Bodelschwingstraße	25.11.2020	<p>Fluglärm: private Kleinflugzeuge, die in der Mehrzahl als „Hobby“ und vor allem an Wochenenden genutzt werden, stellen in Friedrichshafen eine extreme Lärmbelästigung dar. Die Anzahl der Starts und Landungen ist an manchen Tagen extrem hoch. Die Lärmbelästigung auch, da die Kleinflugzeuge langsam und damit nicht so schnell „außer Hörweite“ fliegen. In der Regel werden auch noch „Extraschleifen“ geflogen, was die lärmbelästigende Verweildauer über FN noch zusätzlich erhöht. Bei diesem Thema sollte die Stadt die Verantwortung nicht auf den Flughafenbetreiber abschieben.</p>	<p>Der Fluglärm des Bodensee-Airports ist nicht Bestandteil dieses Lärmaktionsplans, weil er kein Großflughafen mit mehr als 50.000 Bewegungen ist und die Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung unterschreitet.</p> <p>In der Kontrollzone des Flughafens Friedrichshafen werden die An- und Abflugverfahren grundsätzlich durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt. Diese sind zu befolgen, sofern nicht eine anderweitige Anweisung der Flugverkehrskontrollstelle (Tower) erfolgt.</p> <p>Die Stadt Friedrichshafen besitzt für die angesprochenen Themen nach dem Luftverkehrsgesetz und Fluglärmgesetz keine Zuständigkeiten. Auch als Gesellschafter der Flughafen Friedrichshafen GmbH ist der Einfluss der Stadt Friedrichshafen auf solche Regelungen sehr begrenzt</p>
VI.4	Bodelschwingstraße	25.11.2020	<p>Gespräche mit den Flughafenbetreibern über lärmreduzierende Standards, einschließlich Maßnahmen zur Reduzierung von Flug bedingten Treibhausgasemissionen könnten ein erster Schritt sein. Die Frage, ob solche „Hobbies“ angesichts des erheblichen Beitrags von Flugemissionen zum Klimawandel heute noch angebracht sind, stellt sich natürlich auch. Das Tolerieren der Ausübung dieser Hobbies oder auch die Unterstützung durch entsprechende Geschäftsmodelle durch die Stadt und die Flughafenbetreiber sollten sehr kritisch hinterfragt werden, besonders, wenn sich FN als Stadt dem Klimaschutz „verschreiben“ möchte.</p>	<p>Der Fluglärm des Bodensee-Airports ist nicht Bestandteil dieses Lärmaktionsplans. Mit der Staffelung von Landegebühen je nach der Lärmbelastung wird der Flottenmix in Richtung leiserer Flugzeuge gefördert. Gemäß den aktuell gültigen gesetzlichen Vorgaben ist für die inhaltliche Ausgestaltung einer Entgeltordnung der jeweilige Flughafenbetreiber zuständig. Das Verkehrsministerium hat als Genehmigungsbehörde lediglich die Aufgabe, den Antrag des Flughafenbetreibers nach den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes rechtlich zu prüfen. Die Entgeltordnung ist demnach zu genehmigen, wenn die Entgelte nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sind sowie eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutz Gesichtspunkten und nach Schadstoffemissionen erfolgt.</p> <p>Die Reduktion von Treibhausgasemissionen von Flugzeugen ist nicht Aufgabe von Lärmaktionsplänen.</p>
VII.1	Länderöschstraße /Paulinenstraße	25.11.2020	<p>In der Doku wird z.B. die Paulinenstr. 8 als äußerst lärmbelästigt dargestellt. Dass aber dort der Straßenverkehr von zwei Richtungen kommt und die Weiterführung stadteinwärts der Eckenerstraße ein großes Manko, gerade nachts, darstellt, hat der Ersteller der Untersuchung nicht berücksichtigt.</p> <p>Wir wohnen in den ersten Häusern der Länderöschstraße und haben von den damals bereits schon in der Presse kundgegebenen „Autorennen“ bzw. nächtlichen Motorenaufheulen, nicht wirklich etwas mitbekommen. Was ich mir auch nicht wirklich vorstellen kann bei diesem desolaten Straßenzustand.</p>	<p>Im LAP Stufe 3 wurde nur die Paulinenstraße kartiert. Die Eckenerstraße wurde in Stufe 3 nicht kartiert, weil gegenüber der Stufe 2 keine Pegelzunahmen von mindestens 1 dB(A) zu erwarten sind.</p> <p>Das Gebäude Paulinenstraße 8 befindet sich im Umfeld mehrerer lauter Straßen. Die höchsten Pegel sind an den Fassadenteilen zu erwarten, die unmittelbar an die Paulinenstraße oder andere Kartierungsstrecken angrenzen.</p>
VII.2	Länderöschstraße	25.11.2020	<p>Warum wird hier nicht einfach mit einem „Flüsterasphalt“ neu geteert, so hätte man 2 Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Man könnte normal auf der Straße fahren, die Geh- und Radwege könnte man in diesem Zusammenhang gleich mit erneuern, es wäre wie ja bereits in anderen Bereichen erprobt, leiser und das Eingangsbild in die Stadt würde sich wesentlich schöner darstellen.</p> <p>Weiterhin stehen an der Paulinenstraße natürlich auch noch dementsprechend alte Gebäude, welche weder Isolierung oder Dämmung besitzen. Würde ich mir eine Holzhütte in eine Tempo 30-Zone stellen, wäre mir wahrscheinlich auch diese noch zu laut.</p>	<p>Für die Unterhaltung der B 30 Paulinenstraße ist der Straßeneigentümer RP Tübingen zuständig. In diesem Fall müsste das RP Tübingen einen Flüsterasphalt in der Paulinenstraße einbauen. Das RP Tübingen führt für lärmindernde Baumaßnahmen eine Kosten-Nutzen-Analyse durch und entscheidet dann in welcher Rangfolge die Maßnahmen mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln umgesetzt werden können.</p> <p>Die Lärmwerte für die Lärmaktionsplanung werden an den Fassaden der Wohngebäude ermittelt. Bei hohen Betroffenheiten, wie z.B. in der Paulinenstraße werden u.a. verkehrsrechtliche Maßnahmen geprüft. Die Schalldämmung der Außenbauteile der Gebäude liegt in der Verantwortung der Hausbesitzer.</p>
VIII	Hauptstraße	25.11.2020	<p>Ein Bürger möchte, dass in der Hauptstraße für den LAP4 eine Verkehrszählung stattfindet und hofft, dass diese Straße im LAP4 überprüft wird.</p>	<p>In der Hauptstraße werden nach voller Freigabe der B 31neu für den LAP4 Verkehrszählungen durchgeführt, sofern ein durchschnittliches tägliche Verkehrsaufkommen von mindestens 7.500 Kfz/24 erwartet wird.</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 5 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\BUB\BUB 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

IX.1	Sonnenbergstraße	02.12.2020	<p>Ich möchte mich als Anwohner der Sonnenbergstraße seit knapp 30 Jahren insbesondere dem Thema B31neu bzw. der erfolgten Teilfreigabe widmen und dazu ein paar Anmerkungen sowie Anregungen an Sie bzw. die Beteiligten richten. Nach dem Studium der in der Gemeinderatsitzung vom 30.11.2020 vorgestellten Unterlagen "Bericht zur Verkehrsentwicklung nach Teilfreigabe der B31neu" doch einen kleinen Hoffnungs-schlimmer entdeckt, der mich etwas zuversichtlicher stimmt, als dies im vergangenen Sommer noch der Fall war.</p> <p>Wir (die Anwohner) hatten im Juli 2020 gelernt, dass die Sonnenbergstraße nicht Gegenstand des beauftragten Gutachtens von ModusConsult war. Ein fataler Fehler. Wir hatten ebenfalls gelernt, dass Lärmwerte nicht gemessen, sondern berechnet werden. Dies war mir zumindest bis dahin unbekannt und hatte mich auch etwas schockiert.</p> <p>Jedenfalls hat sich die Stadt seit der Teilfreigabe der B 31neu mit dem veränderten Verkehrsaufkommen beschäftigt und aus den Auswertungen zur Verkehrszählung ist klar ersichtlich, dass das Verkehrsaufkommen in der Sonnenbergstraße seither mehr als 30% zugenommen hat, trotz des noch bestehenden LKW-Fahrverbots auf der B31neu. Ich hatte damals in der Bürgerinformationsveranstaltung prophezeit, dass die Masse der nun über die B31neu geleiteten Fahrzeuge eher über die Sonnenbergstraße als über die Hochstraße in Richtung Lindau fahren würden. Denn dies ist der kürzere und aufgrund weniger Ampeln der schnellere Weg, wie jedes Navigationssystem anzeigen wird. Die städt. Messungen haben genau dies bestätigt, dass seit Wochen am Colsmannknoten die Weiterfahrt in Richtung Lindau von der Sonnenbergstraße/Waggershauser Straße her einfacher ist, spielt schon fast keine Rolle mehr.</p> <p>Ebenso war klar, dass das LKW-Aufkommen nicht geringer werden würde als vor der Teilfreigabe, da alle LKWs die aus Richtung Lindau nach Schnetzenhausen, Kluftern oder in Schnetzenhausen Richtung Unterraderach/Markdorf möchten, die Sonnenbergstraße nutzen würden. Für den umgekehrten Weg gilt dasselbe. Auch diese Vermutungen wurden durch städt. Messungen bestätigt und damit kommen wir vom Verkehrsaufkommen (mit all seinen kritischen Sicherheitsaspekten) zu den damit verbundenen erhöhten Lärmwerten.</p>	<p>In der Sonnenbergstraße fehlt der Verwaltung nach wie vor ein verlässlicher Standort für die Geschwindigkeitskontrollen, der auch ausreichend vom Ortschild entfernt ist. Ein idealer Platz für das Geschwindigkeitsmessgerät wäre bei den Gebäuden Sonnenbergstraße 30-42. Sollte in diesem Bereich eine Fläche zur Verfügung gestellt werden können, wird um Mitteilung direkt an rechtsamt@friedrichshafen.de gebeten.</p> <p>Lärmmessungen an Straßen sind sehr zeitaufwändig und beziehen sich auf die Lärmsituation zum Zeitpunkt der Messung. Deshalb werden in Deutschland nur die Ergebnisse von Lärmberechnungen anhand der gültigen nationalen Berechnungsmethodik der RLS-90 als Beurteilungsgrundlage herangezogen.</p> <p>Die Berechnungen erfolgten für das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen eines Jahres. Damit können auch Berechnungen für Prognosefälle durchgeführt werden, die ja aktuell noch gar nicht gemessen werden könnten.</p> <p>Eine Kartierung der Sonnenbergstraße ist im Rahmen des nächsten Lärmaktionsplans der Stufe 4 geplant, sofern nach der vollen Freigabe der B 31neu ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von mindestens 7.500 Kfz/24 h zu erwarten ist.</p>
IX.2	Sonnenbergstraße	02.12.2020	<p>Auch nach der Freigabe der vollen Freigabe der B 31neu kann die Lage, die Beschaffenheit und die Verkehrsführung in der Sonnenbergstraße die Situation kritisch bleiben und dazu möchte ich hinsichtlich der aktuellen Lärmaktionsplanung ein paar Anregungen geben.</p> <p>Ich wünsche mir und allen Anwohnern, dass unsere Stadtverantwortlichen hier endlich einmal genau hinschauen, unsere Sorgen und Nöte wahr- und ernstnehmen. Diese sind nicht rein subjektiv, sondern objektiv überprüf- und nachweisbar. Kreisstraße hin oder her, dies muss im Interesse der Stadtverantwortlichen liegen, hier deutliche Verbesserungen im Sinne von Sicherheit und Gesundheit zu schaffen. Zumal der Aufwand dazu wirklich vertretbar wäre.</p> <p>Wohlwissend, dass die Sonnenbergstraße nicht als reines Wohngebiet, sondern als Mischgebiet deklariert ist, müssen die Anwohner faktisch höhere Lärmwerte akzeptieren. Welchem unerträglichen Lärm wir durch vorbeifahrende Fahrzeuge im Sekundentakt seit ca. 15 Jahren hier ausgesetzt sind (früher war es deutlich ruhiger) würde keine Formel der Welt richtig berechnen. Würden Sie diese Lärmpegel messen, würden Sie wahrscheinlich erst einmal Ihren Augen nicht trauen. Und ich rede hier nicht von Spitzenwerten sondern von Durchschnittswerten, die man locker an einem einzigen Werktag hier ermitteln könnte.</p>	<p>Eine Kartierung der Sonnenbergstraße ist im Rahmen des nächsten Lärmaktionsplans der Stufe 4 geplant, sofern nach der vollen Freigabe der B 31neu ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von mindestens 7.500 Kfz/24 h zu erwarten ist.</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 6 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\PBU\PBU 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

IX.3	Sonnenbergstraße	02.12.2020	<p>Vor Jahren hatte ich unserem Oberbürgermeister Andreas Brand einmal vorgeschlagen, das Ortseingangsschild Waggerhausen um ca. 200 Meter in Richtung Sparbruck zu versetzen. Da die Sonnenbergstraße eine Kreisstraße ist, war und ist es mit den Zuständigkeiten immer schwierig, weil man unangenehme Herausforderungen so leichter an andere Zuständige delegieren kann. Mit dem Ergebnis, dass über all die Jahre nichts passiert ist! Nun, warum also mein Vorschlag?</p> <p>Beim Hofladen Mosbacher gemessene Geschwindigkeitsüberschreitungen dürften sich im Rahmen halten, weil aus Richtung Hotel Hellers24 (früher Traube) die Fahrzeuge erst einmal die ansteigende Sonnenbergstraße hinter sich lassen müssen, um dann an der Messstelle gerade mal ca. 50 km/h schnell zu sein. Danach wird dann erst beschleunigt. Die seit Wochen dort installierte Messeinheit mit Geschwindigkeitsanzeige wird sicherlich solche Ergebnisse bestätigen. Dass die Fahrzeuge dann auf Höhe meiner Wohnung (Sonnenbergstraße XX) und weiter wohl eher 70 km/h schnell sind, wurde nie gemessen.</p> <p>Fahrzeuge, die aus Richtung Schnetzenhausen mit erlaubten 100 km/h das ca. 50 Meter entfernte Ortsschild passieren, haben auf Höhe meiner Wohnung niemals eine Geschwindigkeit von 50 km/h, sondern eher 70 km/h oder mehr. Der damit verbundene Dauerlärm wäre leicht messtechnisch zu erfassen. Ich wiederhole an dieser Stelle gerne meine Einladung an Sie bzw. Ihre Kollegen, sich mal zur Hauptverkehrszeit auf meinem Balkon niederzulassen und sich einmal selbst einen persönlichen Eindruck zu verschaffen. Vielleicht bringen Sie auch ein professionelles Lärmmessgerät mit, allen Berechnungsgrundlagen zum Trotz?</p> <p>Die erhöhte Gefahr gerade in diesem kritischen Kurvenabschnitt zwischen den Hausnummern 46 bis 50 kann kein Messgerät erfassen. Dass es hier nicht schon mehrere Tote gegeben hat, grenzt wirklich an ein Wunder. Selbst das Begehen des Bürgersteigs ist hier nichts für schwache Nerven. Fahrradfahren wird zum Himmelfahrtskommando.</p> <p>Warum werden Geschwindigkeitsmessungen also nicht vor meinem Haus oder vor dem Nachbarhaus (gut versteckt in der Kurve) vorgenommen? Weil es wohl gesetzlich festgelegt ist, dass man nach einem Ortseingangsschild frühestens in 150 Metern Entfernung ein Blitzgerät aufstellen darf. Dies wäre dann beim Hofladen Mosbacher, wo jeder Fahrer aus Richtung Schnetzenhausen genügend Zeit hat abzubremesen, auch wenn er bei mir mit 70 km/h vorbei düst. Zumal ein dort stehender Blitzer quasi auf dem Präsentierteller steht und rechtzeitig erkannt wird.</p>	<p>Die Verstoßquoten in der Sonnenbergstraße (bei Nr.40 zw. 3,6 %-6,3% über 50 km/h) sind nicht auffällig (hoch). Allerdings ist hier ein relativ hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen</p> <p>Eine Messstelle für Geschwindigkeitskontrollen muss bestimmte Kriterien erfüllen. 50 Meter Entfernung zum Ortsschild ist zu nah für Geschwindigkeitskontrollen. Hier kann keine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt werden, vor allem nicht, wenn die Anzahl der Verstöße so wenig auffällig wie in der Sonnenbergstraße sind. Ansonsten wird auf die Stellungnahme unter IX.1 verwiesen.</p>
IX.4	Sonnenbergstraße	02.12.2020	<p>Eine Verlagerung des Ortseingangsschildes Waggerhausen um ca. 200 Meter in Richtung Sparbruck würde die Installation eines stationären Blitzers in der Kurve erlauben. Wir hätten mit einem Schlag viele Probleme dauerhaft gelöst und somit einen Großteil des damit verbundenen Lärms.</p>	<p>Ohne zu wissen/zu entscheiden, ob an dieser Stelle überhaupt ein Blitzer angebracht werden soll und kann, folgende Rückmeldung zur Versetzung der Ortstafel:</p> <p>Die VwV-StVO zu den Zeichen 310 und 311 sieht folgende Voraussetzungen für den Standort von Ortstafeln vor:</p> <p>Die Zeichen sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Das Ortseingangsschild nach Waggerhausen kann nach den gesetzlichen Vorgaben nicht versetzt werden. Die geforderte geschlossene Bebauung ist hier nicht gegeben.</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 7 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\BUB\BUB 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

X.	Weierstraße	03.12.2020	In der Weierstraße in Ailingen ist bereits Tempo 30. Es hält sich aber niemand daran. Selbst die Linienbusse halten sich hier nicht an Tempo 30. Da die Straßeneinmündungen hier unübersichtlich sind wird viel zu schnell gefahren. Auch die Linienbusse würden viel zu schnell fahren. (Telefonanruf)	<p>Die Überprüfung der Weierstraße durch Seitenradarkontrollen ist eingeplant.</p> <p>Unter Berücksichtigung, dass der befahrene Abschnitt der Bussen ca. 150 m beträgt und dass diese Linienbusse eine Motorisierung für die Euro Norm 6 (trägerere Beschleunigung um Treibhausgas Ausstoß zu verringern) aufweisen, ist es kaum möglich bei Kurzstrecken weit über 30 Km/h zu kommen. (sogar mit Kick-down Beschleunigung). Die Busse können erst ca. 10 bis 20 m nach der Einmündung beschleunigt werden, dann er ca. 40 bis 50 m um die 30 Km/h erreichen zu können. Vor der nächsten Einmündung muss er schon wieder abbremsen, um dort abbiegen zu können</p> <p>Die Überschreitung von 30 km/h kann in Einzelfällen vorkommen, ist aber sicher nicht die Regel.</p>
XI.	Ravensburger Straße	05.12.2020	Nach Einsicht in ihre Unterlagen musste ich feststellen, dass gemäß Pkt. 3.3 Planfall 1 eine mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Paulinenstraße begrenzt ist. Die fortführende Ravensburger Straße wurde nicht berücksichtigt, obwohl diese logischerweise stärker frequentiert ist. Gibt es dafür irgendwelche Gründe?	<p>Es ist richtig, dass die Ravensburger Straße mit 11.000 Kfz/24h ein höheres Verkehrsaufkommen als die Paulinenstraße hat. Allerdings ist die Ravensburger Straße teilweise nur einseitig bebaut bzw. viele vorhandenen Wohngebäude haben einen größeren Abstand zum Straßenrand. Deshalb sind die Betroffenheiten über den Maßnahmenwerten geringer als in der Paulinenstraße. Von Überschreitungen der Maßnahmenwerte sind tags und nachts jeweils nur 2 Gebäude (gegenüber 12 Gebäuden nachts in der Paulinenstraße) betroffen.</p> <p>Für eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung müsste außerdem geprüft werden, ob sich daraus negative Auswirkungen auf die Umlaufzeiten im öffentlichen Verkehr ergeben würden.</p>
XII.1	Hymmoweg/ Bodenseestraße	11.12.2020	<p>Wir sind zwar keine direkten Anwohner der Bodenseestraße, wohnen jedoch in oberen Hymmoweg und somit in zweiter Reihe. Dennoch sind wir der Bodenseestraße aber direkt ausgesetzt. Die geplante Maßnahme mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird meines Erachtens nach keinen nachhaltigen Erfolg bringen. Begründung: Der normal fließende Verkehr im Rahmen der bislang erlaubten 50 km/h stellt in keiner Weise eine ernsthafte Lärmbelastung dar. Dies trifft auf geschätzte 99% der Fahrzeuge zu.</p> <p>Leider gibt es regelmäßig einige wenige Unvernünftige, die die freie Strecke nachts dazu nutzen, ihre Motoren in den Drehzahlbegrenzer zu bringen und mit Geschwindigkeiten von > 100km/h (geschätzt) unterwegs sind. Ebenfalls beliebt ist das Einbiegen von der Bunkhofener Straße in die Bodenseestraße mit quietschenden Reifen und maximaler Beschleunigung in beide Richtungen. Diese wenigen aber massiven Geschwindigkeits-übertretungen stellen eine erhebliche Störung der Nachtruhe dar und bringen die Anwohner um den Schlaf.</p> <p>Eine generelle weitere Tempobeschränkung auf 30 km/h wird die wenigen Wahnsinnigen keinesfalls von ihrer Fahrweise abhalten. Wer mit 100km/h und maximaler Drehzahl in geschlossenen Ortschaften unterwegs ist, wird dies auch bei einer weiteren Tempobeschränkung tun.</p> <p>Somit wird wieder die absolute Mehrheit der vernünftigen Autofahrer durch Tempo 30 massiv eingeschränkt, weil einige wenige rücksichtslos und kriminell unterwegs sind. Es ist zwar das Einfachste und auch Kostengünstigste, einige Schilder aufzustellen, behebt aber nicht das tatsächliche Problem.</p>	<p>Zur Kontrolle von einzelnen Rasern wurde bereits bei der der Stellungnahme zur Gerhardstraße in Punkt I. der Sachverhalt beschrieben.</p> <p>Ansonsten ist gerade dort in der Bodenseestraße 78 eine Messstelle vorhanden, bei der regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.</p> <p>Die Verstoßzahlen und Verstoßquoten sind hier sehr überschaubar. Verstoßquoten meistens unter 1 % und die Anzahl der Verstöße pro Messung beträgt meistens ca. 30 Verstöße.</p> <p>Wie der Bürger ganz richtig bemerkt hat, sind es die einzelnen seltenen Raser, die hier störend sind. Wie bereits erwähnt wäre das nur durch die Polizei mit Videoüberwachungsfahrzeugen zu kontrollieren.</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 8 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\BUB\BUB 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

XII.2	Hymmoweg	11.12.2020	<p>Ich würde mir in der Stadt Friedrichshafen eine effizientere und intelligentere Umsetzung des Lärmaktionsplan wünschen, als pauschal Tempo 30-Schilder aufzustellen. Dies scheint reine Klientel-Politik für einige wenige zu sein, die sich über Zeitung, soziale Netzwerke und Internetplattformen lautstark Gehör verschaffen. Auch wenn die oben genannten Punkte zu höheren Kosten führen, wäre das ein echter Mehrwert für die Bürger: Reduzierung von Lärm, bei gleichbleibender Geschwindigkeit, kombiniert mit zielgerichteten Kontrollen und in Ausnahmesituationen bzw. dort wo nötig und möglich ggf. Maßnahmen durch Lärmschutzwände oder entsprechende Bepflanzung.</p> <p>Würde mich also freuen, wenn diese zukunftsgerichteten Maßnahmen ebenfalls in die Diskussion und Planung einfließen. Auch in der aktuellen Diskussion um neuartige Mobilität werden wir noch viele Jahrzehnte lang ein leistungsfähiges aber auch bürgerverträgliches Straßenkonzept benötigen, das den täglichen Verkehr gut verkraftet und dem Autofahrer ein akzeptables Fortbewegen garantiert.</p>	<p>„Aspekte der neuartigen Mobilität werden im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) genannt. Der VEP beinhaltet u.a. das Ziel, den Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes zu verbessern. Der Modal-Split ist die die Anzahl der Fahrten im Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr) im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr (Pkw, Motorräder). Damit ergibt sich eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und somit auch eine Lärmreduzierung.</p> <p>Der Einsatz von Elektrobussen, deren Motoren deutlich leiser als Dieselmotoren sind, führt bei geringen Geschwindigkeiten ebenfalls zu einer Lärmreduzierung. Mit automatisiert fahrenden Minibussen (z.B. wie im Projekt RABus vorgesehen) ist es vorstellbar, dass langfristig ÖV-Fahrten bedarfsorientiert durchgeführt werden können und letztendlich die Anzahl der Fahrten mit den jetzigen Linienbussen reduziert wird.“</p>
XIII.1	Ravensburger Straße	14.12.2020	<p>In den Lärmkarten finde ich keine Werte zur B31 im Bereich der Paulinenstraße und vorbei an Kitzenwiese/Friedrichshafen Ost. Ist die B31 nicht Bestandteil der Planungen?</p> <p>Warum ich frage: Der Lärm der B31 ist bis weit ins Wohngebiet Friedrichshafen Ost stark zu hören. Je nach Windrichtung ist dies vor allem nachts eine starke Belastung. Dabei verwundert mich, dass in Richtung Kitzenwiese Lärmschutzwände installiert sind, in die andere Richtung Friedrichshafen Ost allerdings nicht.</p>	<p>Für die B31 (Löwentalviadukt) an der Kitzenwiese ist gegenüber dem LAP2 keine relevante Lärmzunahme festgestellt worden und deshalb keine Neukartierung durch die Stadt Friedrichshafen erfolgt</p> <p>Sofern die gültigen Lärmrichtwerte für die Lärmsanierung von Straßen nicht überschritten sind, wird der Straßeneigentümer RP Tübingen keinen lärm mindernden Belag einbauen oder keine Lärmschutzwand auf der Westseite des Viadukts errichten. (siehe auch XIV.8)</p>
XIII.2	Ravensburger Straße	14.12.2020	<p>Wir – die Anwohner der Ravensburger Straße – können nicht nachvollziehen, wieso diese Geschwindigkeitsbegrenzung nur für die Paulinenstraße gelten soll, nicht aber für die weiterführende Ravensburger Straße</p>	<p>Es ist richtig, dass die Ravensburger Straße mit 11.000 Kfz/24h ein höheres Verkehrsaufkommen als die Paulinenstraße hat. Allerdings ist die Ravensburger Straße teilweise nur einseitig bebaut und viele vorhandenen Wohngebäude haben einen größeren Abstand zum Straßenrand. Deshalb sind die Betroffenheiten über den Maßnahmenwerten geringer als in der Paulinenstraße. Von Überschreitungen der Maßnahmenwerte sind tags und nachts jeweils nur 2 Gebäude (gegenüber 12 Gebäuden nachts in der Paulinenstraße) betroffen.</p>
XIV.1	Aistegstraße	21.12.2020	<p>Störender Fluglärm:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Platzrundenfliegende Sportfliegern, die in geringen Höhen (80 – 150 m über Grund) direkt über unsere Häuser fliegen, oft bis zu 20 Runden im Abstand weniger Minuten 	<p>Der Fluglärm des Bodensee-Airports ist nicht Bestandteil dieses Lärmaktionsplans. Die luftrechtliche Genehmigung des Flughafens Friedrichshafen enthält einen Mechanismus, um die Fluglärmbelastung für die Anwohner zu begrenzen: Der Flughafen darf nur in dem Umfang betrieben werden, dass durch den Flugbetrieb für die sechs verkehrsreichsten Monate an keinem der in der Anlage zur luftrechtlichen Genehmigung festgelegten Immissionsorte ein äquivalenter Dauerschallpegel für den Tagzeitraum (06:00 – 22:00 Uhr Ortszeit) von 62,0 dB(A) und für den Nachtzeitraum (22:00 – 06:00 Uhr Ortszeit) von 58,3 dB(A) überschritten wird.</p> <p>Die Flugbewegungen am Flughafen Friedrichshafen führen nicht zur Überschreitung dieser Lärmgrenzwerte.</p>
XIV.2	Aistegstraße	21.12.2020	<ol style="list-style-type: none"> 2. Startende und landende Passagiermaschinen aller Gewichts- und Lärmklassen im Abstand von 300 – 500 m Luftlinie auf dem Start- und Lande-Leitstrahl. 	<p>Der Fluglärm des Bodensee-Airports ist nicht Bestandteil dieses Lärmaktionsplans.</p>
XIV.3	Aistegstraße	21.12.2020	<ol style="list-style-type: none"> 3. Lärm (tiefes Brummen) startender und landender Zeppeline, oft in tiefen Landeanflügen aus allen Himmelsrichtungen. 	<p>Das tiefe Brummen startender und landender Zeppeline ist ein kurzzeitiges Lärmpegelereignis, das nicht zur Überschreitung der Lärmgrenzwerte führt.</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 9 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\PBU\PBU 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

XIV.4	Aistegstraße	21.12.2020	<p>Als privat betriebene Messstation darf eine Nutzung der Lärmwerte durch Behörden und Weitergabe an Dritte ausschließlich nach Rücksprache mit mir als Betreiber stattfinden. Die reinen Überflug-Statistiken dürfen zu keiner Zeit isoliert betrachtet werden, da sie für Friedrichshafen nicht aussagekräftig gefiltert werden können.</p> <p>Zur Interpretation der Werte: Aussagekräftig sind nur die Statistiken zum Gesamtlärm. Für Vergleich repräsentativer Jahres-Werte, z. B. den Wert für L(den) Gesamtlärm (0 – 24 Uhr), ergeben sich für den Jahresdurchschnitt als Dauerschallpegel:</p> <p>– 2017: 66,9 dB(A) – 2018: 66,1 dB(A) – 2019: 66,8 dB(A) – 2020: 66,0 dB(A)</p> <p>Der Dauerschallpegel hat sich im Lockdown-Jahr kaum gesenkt hat und bewegt sich noch in einem gesundheitsgefährlichen Bereich oberhalb 62 dB(A) bewegt, obwohl ich eine enorme Lärmentlastung empfinde. Meine Lärmwerte würden daher nur dann effektiv in einen normalen und erträglichen Bereich sinken, wenn mindestens 4 von 5 Lärmquellen komplett ausgeschaltet würden und die verbleibende Lärmquelle durch gesetzliche Maßnahmen eingeschränkt würde.</p>	<p>Der LAP der Stufe 2 beschränkt sich ausschließlich auf die Betrachtung von Straßenlärm durch wenige Hauptverkehrsstraßen.</p> <p>Erste Ansätze für eine Gesamtlärbetrachtung mit Summenpegeln nach dem Substitutionsverfahren werden in der VDI 3722-2 beschrieben, bisher jedoch in der Praxis selten angewendet.</p> <p>Für den LAP der Stufe 3 fehlen Aussagen zu den nicht kartierten Straßen, zum Schienen- und zum Fluglärm. Eine Gesamtlärbetrachtung ist somit innerhalb diese Lärmaktionsplans nicht möglich.</p> <p>Beim Fluglärm ist bis auf eine Ausnahme bei Überschreitung von Dauerschallpegeln maßgebend, ob bauliche und verkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahmen zu ergreifen sind.</p> <p>Die von der Messstation gemessenen Fluglärmwerte liegen unter den durch die Betriebsgenehmigung zugelassen Lärmwerten von 62 dB(A) am Tag und unter den 58,3 dB(A) in der Nacht.</p>
XIV.5	Aistegstraße	21.12.2020	<p>Lärm der umliegenden Straßen, besonders vom B-31-Löwentalviadukt (siehe Kapitel Löwentalviadukt auf Seite 3) her, aber auch Lärm von der Flugplatzstraße ist deutlich in der Aistegstraße nördlich der Bahnlinie wahrzunehmen.</p>	<p>Falls Lärm aus größerer Entfernung wahrgenommen wird, muss dieser noch nicht belästigend oder gesundheitskritisch sein.</p> <p>Die genannten Straßenabschnitte Flugplatzstraße und B 31 wurden im LAP Stufe 3 nicht untersucht. Deshalb kann zu den Pegeln im Bereich der Aistegstraße keine Aussage gemacht werden. Im LAP der Stufe 2 wurden in der südlichen Aistegstraße (zwischen Flugplatzstraße und Bahnlinie) keine hohen Betroffenheiten über den Maßnahmenwerte 70/60 dB(A) Tag/Nacht durch Straßenlärmmissionen ermittelt</p>
XIV.6	Aistegstraße	21.12.2020	<p>Besonders unverständlich ist für mich, dass über den Löwentalviadukt noch immer eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt, obwohl bereits ab 50 km/h das Reifengeräusch höher ist als das Motorgeräusch. Hier muss die Höchstgeschwindigkeit um mindestens 10 – 30 km/h abgesenkt werden, sonst sind Beschränkungen auf 30 km/h im Umfeld des Viaduktes (lt. Unterlagen LAP z. B. Paulinen-/Ravensburger Str.) nicht logisch und effektiv, denn die dadurch erzielte Lärminderung wird von den Auswirkungen des Löwentalviaduktes wieder zunichtegemacht. Die Geschwindigkeit auf dem Löwentalviadukt darf von der Absenkung der Höchstgeschwindigkeit im Umfeld nicht ausgenommen werden.</p>	<p>Die B 31 wurde im LAP der Stufe 2 nicht kartiert, weil die B 31 gegenüber dem LAP 2 keine Pegelzunahmen von mindestens 1 dB(A) aufweist.</p> <p>Im LAP der Stufe 2 wurden keine hohen Betroffenheiten über den Maßnahmenwerten 70/60 dB(A) Tag/Nacht durch Straßenlärmmissionen ermittelt.</p>
XIV.7	Aistegstraße	21.12.2020	<p>Lärmschutzwände gehören grundsätzlich beidseitig an alle freien Trassen, insbesondere an Brückentrassen, denn schutzwürdig sollten nicht nur beim Bau temporär existierende Wohnbebauungen sein, sondern alle mit Hörorganen ausgestatteten Lebewesen, für die Lärm innerhalb der Evolutionsentwicklung eine Warnung bedeutete.</p>	<p>Die Lärmschutzwand des B 31 Löwentalviaduktes befindet sich in der Unterhaltungspflicht des RP Tübingens. Sofern die gültigen Lärmrichtwerte für die Lärmsanierung von Straßen nicht überschritten sind, wird der Straßeneigentümer keinen lärmindernden Belag einbauen oder eine zusätzliche Lärmschutzwand auf der westlichen Brückenseite errichten. (siehe auch nächsten Zeilenblock)</p>

Anlage 5b: Abwägung der Eingaben der Bürger im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

Seite 10 von 10

O:\PL\000 LU\DOCS\2021\01 Verwaltung\Ausschüsse\PBU\PBU 2021-04-13\SV2021-V00034 LAP Erläuterungsbericht für Session - Stand 10-03-2021\SV2021-V00034 LAP Erfahrungsbericht - Anlage 5b - Abwägung der Eingaben der Bürger 2021-03-03.docx

XIV.8	Aistegstraße	21.12.2020	<p>Derzeitige Lärm-Auslösewerte für den Bau von Schallschutzwänden sind noch deutlich zu hoch und in dem Moment auch nicht mehr aussagekräftig, wo gleichzeitig mehrere Lärmquellen auf das Umfeld einwirken.</p> <p>In Fällen von Mehrfachbelastungen muss es - wo immer es bautechnisch möglich ist – auch geboten sein, Lärmschutzwände zu bauen, nicht nur, um die Lärmquelle selbst zu mindern, sondern auch den Gesamtlärm dadurch zu mindern, dass wenigstens eine Lärmquelle gemindert wird, auch wenn diese selbst keine Auslösewerte erreicht.</p>	<p>Sofern die gültigen Lärmrichtwerte für die Lärmsanierung von Straßen 66 dB(A)/56 dB(A) Tag/Nacht für Mischgebiete nicht überschritten sind, wird der Straßeneigentümer RP Tübingen keinen lärm mindernden Straßenbelag einbauen oder eine Lärmschutzwand errichten. In dem Mischgebiet zwischen der Bahnlinie FN- RV wurden die genannten Lärmsanierungswerte im LAP der Stufe 2 unterschritten. Für den LAP Stufe 3 liegen keine aktuelleren Werte vor.</p> <p>Sofern die gültigen Lärmrichtwerte für die Lärmsanierung von Straßen nicht überschritten sind, wird auch der Schieneneigentümer keinen lärm mindernden Einrichtungen an der Schiene einbauen oder eine Lärmschutzwand errichten. Die Zuständigkeit für Lärmaktionspläne Schienenverkehr liegt beim Eisenbahnbundesamt.</p> <p>Die Überlagerung des Straßen- und Schienenlärms wurde in Baden-Württemberg bisher nur in einem Modellprojekt im Jahr 2014 betrachtet. Im Ergebnis wurde eine Sanierungsvereinbarung unterzeichnet. Leider gibt es noch keine gesetzlichen Regelungen. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat dazu bisher nur ein „Modellgesetz“ als ersten Vorschlag für eine künftige Vorgehensweise erarbeitet.</p>
XIV.9	Aistegstraße	21.12.2020	Bitte erwirken Sie also endlich eine Ausnahmegenehmigung zum Bau einer Lärmschutzwand auf der Westseite des Löwentalviaduktes, aber nicht nur auf der Brücke selbst, sondern auch bis zum Ansatz der Auf- und Abfahrten.	In dem Mischgebiet zwischen der Bahnlinie FN- RV werden im LAP der Stufe 2 die genannten Lärmsanierungswerte Straße unterschritten und somit besteht keine Veranlassung eine Lärmschutzwand auf der westlichen Seite des Löwentalviadukts zu errichten. Ausnahmegenehmigungen sind nach Kenntnis der Stadtverwaltung für Lärmschutzbauten nicht möglich. Die oben unter XIV.8 genannten Lärmsanierungswerte Straße sind erst im August 2020 auf diese Grenzwerte gesenkt worden. Insofern ist es nicht zu erwarten, dass es eine Ausnahmeregelung bei noch geringeren Lärmwerten gibt.
XIV.10	Aistegstraße	21.12.2020	Lärmbelästigungen durch die Bahnlinie Friedrichshafen-Ravensburg	Sofern die gültigen Lärmrichtwerte für die Lärmsanierung von Schienenwegen nicht überschritten sind, wird der Bahntrassen-Eigentümer keinen lärm mindernden Maßnahmen einbauen oder eine Lärmschutzwand errichten.