

Anlage 6b: Abwägung der Eingabe der TÖB im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

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 6b Abwägung der Eingabe der TÖB 2021-02-02.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung der Stadtverwaltung
I.1	RP Tübingen	21.09.2020	<p>Da es keine festgelegten Lärmgrenzwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen gibt, können nach der Rechtsprechung der Grenzwerte aus der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutzverordnung für die Straßenplanung, als Orientierungswerte angesehen werden. Liegen die Lärmpegel über diesen Grenzwerten, ist eine Ermessensentscheidung erforderlich.</p> <p>Es verdichtet sich eine Pflicht zum Einschreiten ab 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts. Bei der Ermessensausübung ist ab 65 dB(A) tags und/oder 55dB(A) nachts zu berücksichtigen, dass diese Werte im gesundheitskritischen Bereich liegen.</p> <p>Überschreitungen von 65 dB(A) Tags sind auch im gesundheitskritischen Bereich und werden ab Lärmniveau 2 nicht berücksichtigt.</p> <p>(Der Kooperationserlass vom 29.10.2018 ist als Anleitung zur Ermessensausübung anzusehen.)</p>	<p>Der Gemeinderat beschloss in der Stufe 2 am 10.07.2014 verkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreitungen der Maßnahmenwerte 70 dB(A) Tag und 60 dB(A) Nacht.</p> <p>In Stufe 3 wird nur ein <u>reduziertes Streckennetz</u> untersucht, u.a. aufgrund fehlender aktueller Verkehrsmengen und weil sich die verkehrliche Situation nach der Verkehrsfreigabe B 31neu in Kürze auf zahlreichen Straßenabschnitten ändern wird.</p> <p>In Kenntnis, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen nach dem Urteil des VGH Mannheim vom 17.07.2018 bereits bei reduzierten Lärmwerten möglich sind, aktualisierte der Gemeinderat den Beschluss von 2014 nicht. Weil in Stufe 3 nur ein reduziertes Streckennetz betrachtet wird, wäre eine Abwägung auf Grundlage der abgesenkter Lärmwerte im LAP Stufe 3 nicht für alle in Stufe 2 untersuchten Strecken möglich.</p> <p>Diese Vorgehensweise haben der Gemeinderat und die Ortschaftsräte Ailingen und Kluffen mehrheitlich befürwortet.</p> <p>Die qualitative Abwägung dieser Vorgehensweise wurde im Erläuterungsbericht ergänzt.</p>
I.2	RP Tübingen	21.09.2020	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Lärmpegel, die die Tageszeit erfassen (LrT) ausschließlich beim Lärmniveau 1 berücksichtigt werden. Überschreitungen von 65 dB(A) tagsüber, die auch noch im gesundheitskritischen Bereich liegen, werden bei keiner der weiteren Stufen des Lärmniveaus berücksichtigt.</p>	<p>Wie bereits beim LAP der Stufe 2 sind auch im LAP Stufe 3 die Betroffenen über 55 dB(A) in der Nacht (1612 Betroffene über 55 dB(A)) höher als die Betroffenen über 65 dB(A) am Tag (1133 Betroffene über 65 dB(A)).</p> <p>Im LAP der Stufe 2 bezog sich deshalb die Einordnung der Lärmschwerpunkte in Lärmstufen in den Stufen 2 bis 4 nur auf die höheren Betroffenen im Nachtzeitraum. Diese Vorgehensweise wurde in Stufe 3 übernommen.</p> <p>Auf Anregung des Regierungspräsidiums Tübingen wurde der Erläuterungsbericht ergänzt, so dass auch die etwas niedrigeren Betroffenen am Tag explizit genannt werden.</p>
I.3	RP Tübingen	21.09.2020	<p>Anwohner haben einen Rechtsanspruch auf korrekte Ausübung des Ermessens bei Überschreiten der Vorsorgewerte der 16. BImSchV, mindestens aber bei Lärmpegeln über den gesundheitskritischen Werten.</p>	<p>Die Kartierung aller Hauptverkehrsstraßen und Abwägung möglicher Maßnahmen bei Betroffenen über den Vorsorgewerten und den gesundheitskritischen Werten soll nach der Verkehrsfreigabe baldmöglichst im Lärmaktionsplan Stufe 4 erfolgen.</p>

Anlage 6b: Abwägung der Eingabe der TÖB im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

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 6b Abwägung der Eingabe der TÖB 2021-02-02.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung der Stadtverwaltung
I.4	RP Tübingen	21.09.2020	Je nach Zeitpunkt des Beschlusses zur Fortschreibung des LAP3 wäre zu prüfen, ob bis dahin bei nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei >70 dB(A) tags bei vielen Betroffenen Geschwindigkeitsbeschränkungen am Tage erforderlich wären.	<p>Auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung am Tag wird u.a. aus Gründen der Gleichbehandlung mit anderen Strecken verzichtet und weil mit den bestehenden 50 km/h eine etwas höhere Kapazität erwartet wird.</p> <p>Derzeit ist die B 31neu bis zur Gesamtfreigabe 2021 teilweise für den Fahrzeugverkehr geöffnet. Dies bedeutet konkret, dass aktuell nur Fahrzeuge < 3,5 Tonnen die B 31neu befahren dürfen. Der LKW-Verkehr befährt nach wie vor und bis zur Gesamtfreigabe die B 31alt, also auch die Meersburger Straße/Zeppelinstraße. Dieses LKW-Fahrverbot auf der B 31neu wurde zum einen erlassen, um Anwohner in den Zufahrtsstrecken zur teilweise freigegebenen B 31neu von LKW-Verkehr zu entlasten und die Verkehrssicherheit durch niedrigeres Schwerverkehrsaufkommen zu erhöhen. Zum anderen kann durch den Wegfall abbiegender LKW an verschiedenen anderen Kreuzungen im Stadtgebiet die Leistungsfähigkeit ebendieser beibehalten werden. Dadurch wird die Leichtigkeit des Verkehrs verbessert und auch die Teilfreigabe wurde dadurch erst möglich gemacht.</p> <p>Außerdem konnte mit der Teilfreigabe der B 31neu für die OD Fischbach bereits eine geringfügige Verkehrsentslastung ermöglicht werden, die in den Lärmkarten noch nicht berücksichtigt wurde.</p> <p>Ein städtebauliches Konzept für den Zeitraum nach der Verkehrsentslastung durch die B 31neu ist in Bearbeitung.</p>
I.5	RP Tübingen	21.09.2020	Es fehlen Ausführungen dazu, inwieweit sich die Freigabe der Gesamtstrecke der B 31neu auf die Paulinenstraße auswirken wird. Sofern dann 55 dB(A) nachts nicht mehr überschritten werden, kommt dort eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung dann nicht mehr in Betracht.	Nach der Verkehrsfreigabe der B 31neu wird das Verkehrsaufkommen in der Paulinenstraße voraussichtlich um rd. 1.000 und 1.500 Kfz/24h (bei einem DTVw von 9.000 bis 12.800 Kfz/24h) abnehmen. Es wird erwartet, dass sich die Pegel nur um rd. 1 bis 2 dB(A) verringern. Die Überschreitung des nächtlichen Maßnahmenwertes von 60 dB(A) wird sich mindestens reduzieren, die nächtlichen Auslösewerte von 55 dB(A) werden jedoch weiterhin überschritten.
I.6	RP Tübingen	21.09.2020	Weiter fehlen bei der Abwägung der vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen der Bodensee und in der Paulinenstraße Ausführungen zur Auswirkung auf den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr (Anmerkung für die Nacht vorhanden, nur nicht für den Tageszeitraum).	<p>Die Auswirkungen der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen werden in Tabelle 17 (Anlage 1) und im Text beschrieben.</p> <p>Im Bericht ergänzt wurde u.a.: Der Verzicht auf eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Gleichbehandlung wird gewählt, obwohl durch Tempo 30 tagsüber keine nachteiligen Wirkungen auf den ÖPNV zu erwarten sind.</p>

Anlage 6b: Abwägung der Eingabe der TÖB im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

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 6b Abwägung der Eingabe der TÖB 2021-02-02.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung der Stadtverwaltung
I.7	RP Tübingen	21.09.2020	Es ist für die Gesamtfreigabe der B 31neu zu klären, wie sich diese auf die bereits lärmbedingt auf 30 km/h beschränkten Strecken auswirkt. Soweit die Auslösewerte dann nicht mehr überschritten werden, wären die Geschwindigkeitsbeschränkungen mit 30/km dann aufzuheben.	<p>Bei Beschluss des LAP3 wird noch keine volle Freigabe der B 31neu vorliegen.</p> <p>Verkehrsprognosen für die B 31alt Meersburger Straße und Zeppelinstraße lassen erwarten, dass die Lärmschwellenwerte für Tempo 30 nur noch teilweise erreicht werden. Tempo30 ganztags soll deshalb mit einem städtebaulichen Konzept begründet werden.</p> <p>Ein weiteres städtebauliches Konzept ist für die Friedrichstraße in Bearbeitung.</p> <p>Durch die volle Freigabe der B 31neu wird sich das Verkehrsaufkommen in der Bodenseestraße kaum ändern.</p> <p>In der Paulinenstraße wird sich das Verkehrsaufkommen bei voller Freigabe der B 31neu, um ca. 1.500 Kfz/24 h Fahrzeuge reduzieren. Die erwartete Lärmabnahme dürfte 1 bis 2 dB(A) betragen. Betroffenheiten über den Auslösewerten werden weiterhin auftreten.</p>
II.1	LRA Bodenseekreis	21.09.2020	Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde bestehen gegen eine umfangreiche Kartierung des Verkehrsaufkommens, auch der nachgeordneten Straßen und einer darauf basierenden Lärmimmissionsberechnung erst nach der Verkehrsübergabe der Umfahrung von Friedrichshafen, B31neu, keine Bedenken. Anregungen oder Bedenken zu den geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms (z. B. Teilfreigabe der B31neu und Geschwindigkeitsbeschränkung nachts auf 30km/h auf einigen Straßen mit möglichen Verkehrsverlagerungen) bestehen nicht.	Die Bindungswirkung des § 47 d Abs.6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs.6 BImSchG bezieht sich nur auf die Straßen, für die nach § 47 d Abs. 1 Nr.1 BImSchG Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Dies sind nur die Hauptverkehrsstraßen mit einem DTV über 8.200 Kfz/Tag. Hauptverkehrsstraßen i. S. d. § 47 d Abs.1 BImSchG sind nach § 47 b Nr.3 BImSchG nur Bundes- und Landesstraßen (und grenzüberschreitende Straßen in Friedrichshafen nicht relevant).
II.2	LRA Bodenseekreis	21.09.2020	Bei den zu erwartenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen B 30 Paulinenstraße und L 328a Bodenseestraße sind die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO aus Lärmschutzgründen mit VZ 274-30 zwischen 22-06 Uhr nachgewiesen.	Keine negative Stellungnahme, daher keine Begründung erforderlich.
III.1	IHK Weingarten	25.09.2020	Hinsichtlich unserer grundsätzlichen Anmerkungen verweisen wir auf unsere Stellungnahmen vom 16. Januar 2009 sowie 31. Januar 2011. Daran anknüpfend weisen wir bei dem vorliegenden Lärmaktionsplan darauf hin, dass aus unserer Sicht die Zahl der Betroffenen an den sogenannten Lärmschwerpunkten an der Bodenseestraße (L 328b) sowie Paulinenstraße (B 30) so gering ist, dass wir keinen Handlungsbedarf für Verkehrsbeschränkungen bzw. Geschwindigkeitsbegrenzungen sehen. Die Zahl der Betroffenen liegt deutlich unter 50 Personen.	Nicht erst ab 50 hoch lärmbelasteten Personen sind Verkehrsbeschränkungen möglich. Verkehrsbeschränkungen sind ab zweistelligen Betroffenenzahlen möglich, wenn diese über mehrere Gebäude verteilt sind. Einzig wegen einem einzigen Wohngebäude mit vielen Betroffenen wäre es nicht zielführend eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen und deswegen den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.
III.2	IHK Weingarten	25.09.2020	Nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG soll die Zahl der betroffenen Menschen auf die nächste Hunderterstelle gerundet werden. Für weniger als 50 Personen müsste demnach die Angabe „0“ erfolgen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es nicht, wegen einzelner sehr lokal begrenzter Problembereiche generelle Maßnahmen zu ergreifen, von denen große Nutzergruppen nachteilig oder einschränkend betroffen werden.	Diese Aussage trifft nicht zu. Bei weniger als 50 stark lärmbeeinträchtigten Personen im gesamten Geltungsbereich ist kein Lärmaktionsplan zu erstellen. Dies heißt nicht, dass bei weniger als 50 Betroffenen an einer stark lärmbelasteten Straßen keine Maßnahmen zu ergreifen sind, die große Nutzergruppen benachteiligen können. Da es in Friedrichshafen insgesamt deutlich mehr als 50 hoch lärmbelastete Anwohner gibt, ist ein Lärmaktionsplan zu erstellen.

Anlage 6b: Abwägung der Eingabe der TÖB im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

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 6b Abwägung der Eingabe der TÖB 2021-02-02.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung der Stadtverwaltung
III.3	IHK Weingarten	25.09.2020	Zudem liegen die Lärminderungswirkungen der angedachten Tempolimits unter 3 dB(A) und damit unter der wahrnehmbaren Schwelle. Wir betonen nochmals, dass Maßnahmen, deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen, unseres Erachtens nicht rechtsrelevant sind (vgl. unsere Stellungnahme vom 16.01.2009). Sollten solche Maßnahmen dennoch in Erwägung gezogen werden, gelten hier unseres Erachtens hohe Anforderung an die Abwägung, d.h. insbesondere ein hohes Lärmniveau (weit über den Auslösewerten) sowie eine hohe Zahl an Betroffenen. Beides ist nicht der Fall. Insofern lehnen wir die beiden geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in der Nacht an als unverhältnismäßig ab.	Der Kooperationserlass vom 28.10.2018 erläutert, dass als Ergebnis einer Abwägung auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren sind.
IV.	Stadt Ravensburg	21.09.2020	Zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3 werden keine Einwände vorgebracht.	
V.	Stadt Markdorf	07.08.2020	Die vorgeschlagenen Maßnahmen entfalten keine nachteiligen Auswirkungen auf die Stadt Markdorf und es werden keine Belange der Stadt Markdorf berührt.	
VI.	Gemeinde Oberteuringen	20.08.2020	Es wird davon ausgegangen, dass sich durch die ergänzenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans Friedrichshafen keine verkehrlichen und schalltechnischen Mehrbelastungen für die Gemeinde Oberteuringen ergeben.	
VII.	Gemeinde Meckenbeuren	16.02.2021	Zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3 werden keine Einwände vorgebracht.	
VIII	RVBO	30.09.2020	Anregungen und/oder Bedenken werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	
IX.1	VCD Bodenseekreis	28.09.2020	Tempo 30 soll in der Paulinen- und in der Bodenseestraße für den ganzen Tag angeordnet werden.	Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden für Lärmniveau 2 in Stufe 3 nur bei deutlichen Betroffenheiten über den Maßnahmenwerten 70/60 dB(A) Tag/Nacht konzipiert. Paulinen- und Bodenseestraße weisen am Tag zu geringe Betroffenheiten über 70 dB(A) auf.
IX.2	VCD Bodenseekreis	28.09.2020	Tempo30 ganztägig wird wegen angeblichen Fahrzeitverlusten abgelehnt. Diese Verluste würden auch das Verkehrsaufkommen reduzieren, da andere Verkehrsmittel oder andere Fahrziele gewählt würden und damit auch die Lärmimmissionen abnehmen würden.	30 km/h ganztags wird aus Gründen der Gleichbehandlung mit anderen, in Stufe 3 nicht untersuchten Streckenabschnitten abgelehnt. Die aus Tempo 30 resultierenden Verkehrsverlagerungen wurden nur für den Nachtzeitraum untersucht. Ob durch Tempo 30 das Verkehrsaufkommen reduziert wird, ist nicht sicher. Beispielsweise gab es auf der Meersburger Straße trotz 30 km/h nachts Verkehrszunahmen.

Anlage 6b: Abwägung der Eingabe der TÖB im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

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 6b Abwägung der Eingabe der TÖB 2021-02-02.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung der Stadtverwaltung
IX.3	VCD Bodenseekreis	28.09.2020	Ein unerwünschter "Rebound"-Effekt könnte nach der Freigabe der B31neu durch ganztägiges Tempo 30 auf der B 31alt zwischen Fischbach und Friedrichshafen vermindert werden. (Unter Rebound-Effekt wird hier verstanden, dass der Rückgang des Verkehrsaufkommens durch eine Maßnahme wieder vermindert wird, weil andere Verkehrsteilnehmer die weniger befahrene Strecke dann vermehrt benutzen, da diese Strecke für andere Verkehrsteilnehmer wieder attraktiver wird.)	Nach voller Freigabe der B 31neu wird auf Grund der Verkehrsabnahme Tempo 30 auf der ganzen B 31alt in Fischbach aus Lärmschutzgründen nicht mehr möglich sein. Für die B 31alt in Fischbach sowie in Friedrichshafen werden deshalb städtebauliche Konzepte für 30 km/h ganztags untersucht. (Durchgehend Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wird bei der B 31alt zwischen Fischbach und Friedrichshafen nicht möglich sein, weil es da Streckenabschnitte ohne Wohnbebauung gibt und die Fahrzeiten der Linienbusse die Anschlussverbindungen am Stadtbahnhof nachteilig beeinflussen würden. Dies würde zu einer deutlichen Verschlechterung des ÖPNV führen und könnte den Motorisierten Individualverkehr sogar steigern).
IX.4	VCD Bodenseekreis	28.09.2020	Lärmimmissionen sind nicht nur für Landes- und Bundesstraßen zu betrachten.	Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde bestehen gegen eine umfangreiche Kartierung des Verkehrsaufkommens, auch der nachgeordneten Straßen und einer darauf basierenden Lärmimmissionsberechnung erst nach der Verkehrsübergabe der Umfahrung von Friedrichshafen, B31neu, keine Bedenken (vgl. II.1). Eine Untersuchung aller Kreis- und Gemeindestraßen wäre vor der vollen Verkehrsübergabe der B 31neu u.a. aufgrund fehlender Verkehrszahlen zeitlich nicht mehr möglich gewesen.
IX.5	VCD Bodenseekreis	28.09.2020	Ein ganztägiges Tempo-30-Limit sei in der Albrecht-/Maybach- und der Meersburger Straße auf Grund der auch am Tag hohen Lärmwerte > 70 dB(A) endlich anzuordnen.	Die Albrecht- und Maybachstraße werden im LAP Stufe 3 nicht untersucht, weil sie weder Bundes- noch Landesstraßen sind. Die Albrecht-/Maybachstraße hat eine hohe Verkehrsbedeutung für den Schwerlastverkehr. Auf Maßnahmen, die die Kapazität auch noch geringfügig reduzieren könnten, wird deshalb in der kurzen verbleibenden Zeit bis zur Entlastung durch die volle Freigabe der B 31neu verzichtet. Für die Zeit nach der Verkehrsübergabe der B 31neu wird für diese 3 Straßenabschnitte derzeit ein Gestaltungskonzept/städtebaul. Konzept für 2021 erstellt.
IX.6	VCD Bodenseekreis	28.09.2020	Es wird eine vollständige flächendeckende Überarbeitung des LAP3 gefordert.	Verkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen entfalten eine Bindungswirkung nur für kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen: Die Bindungswirkung des § 47 d Abs.6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs.6 BImSchG bezieht sich nur auf die Straßen, für die nach § 47 d Abs. 1 Nr.1 BImSchG Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Dies sind nur die Hauptverkehrsstraßen mit einem DTV über 8.200 Kfz/Tag. Hauptverkehrsstraßen i. S. d. § 47 d Abs.1 BImSchG sind nach § 47 b Nr.3 BImSchG nur Bundes- und Landesstraßen (und grenzüberschreitende Straßen). Eine flächendeckende Überarbeitung ist zeitnah im LAP Stufe 4 geplant.
IX.7	VCD Bodenseekreis	28.09.2020	Die Verwendung von Verkehrsmengen des Lärmaktionsplans Stufe 2 in Klüftern sei für den LAP 3 nicht repräsentativ. Es gäbe aktuellere repräsentative Verkehrsmengen von ModusConsult Ulm für Klüftern.	Es wurden im LAP3 keine Verkehrsdaten aus dem LAP Stufe 2 sondern Verkehrsdaten der LUBW 2017 und des Verkehrsmonitorings des Bodenseekreises verwendet. Auch wenn die aktuelleren Verkehrsmengen von ModusConsult Ulm verwendet worden wären, wären keine Lärmwerte ermittelt worden, die an weiteren Straßenabschnitten Tempo-30-Strecken gerechtfertigt hätten.
X.1	BUND Friedrichshafen	07.09.2020	Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Bodensee- und in der Paulinenstraße auf 30 km/h nachts werden befürwortet. Es sollte geprüft werden, ob dies auch tagsüber möglich ist.	Eine ganztägige Tempo-30-Anordnung wurde geprüft.

Anlage 6b: Abwägung der Eingabe der TÖB im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

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 6b Abwägung der Eingabe der TÖB 2021-02-02.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung der Stadtverwaltung
				Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden für Lärmniveau 2 in Stufe 3 nur bei deutlichen Betroffenheiten über den Maßnahmenwerten 70/60 dB(A) Tag/Nacht konzipiert. Paulinen- und Bodenseestraße weisen am Tag zu geringe Betroffenheiten über 70 dB(A) auf.
X.2	BUND Friedrichshafen	07.09.2020	<p>Fassadenbegrünung kann den reflektierten Schall reduzieren, je nach Art der Begrünung bis zu 10 dB(A). (https://momentum-magazin.de/de/mehr-lebensqualitaet-laermminderung-durch-gebäudebegruenung-2/)</p> <p>Öffentliche Gebäude an vielbefahrenen Straßen sollten deshalb begrünt werden (auch als Beispiel für Privatleute). Um Anreize für Privatleute zur Wandbegrünung zu schaffen, sollten über das Programm „Mehr Natur in FN“ hinaus an vielbefahrenen Straßen weitere Zuschüsse und auch Hilfe beim Anbringen von Wandbegrünung angeboten werden.</p> <p>Bei Bauanträgen und evtl. Bebauungsplänen sollte dies verpflichtend vorgeschrieben werden.</p>	<p>Gebäudebegrünungen leisten zweifellos einen Beitrag zur Schallreduzierung. Die Lärminderung und Schallreflexion ist abhängig von Frequenz (Hz), Begrünungsaufbau, Substratdicke und Belaubungszustand. Bei Pflanzen ist die Minderung stark von der Blätterdichte, der Blattfläche und -dicke sowie von der Blattstellung abhängig. Ein Allheilmittel kann deshalb die Fassadenbegrünung nicht sein, in Spezialfällen kann sie ein wertvoller Beitrag zur Lärminderung leisten.</p> <p>Außerdem ist es weiterhin ein Ziel der Lärmaktionsplanung, die Lärmwerte vor den Gebäudefassaden in Gärten und auf Gehwegen zu reduzieren.</p> <p>Diese Anregung kann innerhalb eines Lärmaktionsplans nicht umgesetzt werden. Es müsste geprüft werden inwieweit das Baurecht solche Maßnahmen zulässt.</p>
X.3	BUND Friedrichshafen	07.09.2020	Auch Bäume können den Lärmpegel mindern, deshalb sollten, wo noch nicht vorhanden und wo möglich, Bäume entlang der Straße gepflanzt werden, am besten beidseitig, z.B. entlang der Bodenseestraße.	Bäume können nur in begrenztem Umfang Lärmpegel mindern. Zunächst stehen Laubbäume nicht so dicht beieinander wie Hecken und weisen meist nur in mehr als 2 m Höhe ein dichtes Blätterdach auf, das den Straßenlärm mindern kann. Auf Erdgeschossniveau bringen Laubbäume in der Regel keine Minderung des Straßenlärms.
X.4	BUND Friedrichshafen	07.09.2020	Zur Verminderung der Verkehrsmenge sollten alle Möglichkeiten geprüft werden, die ein Umsteigen der Autofahrer auf andere Verkehrsmittel, z.B. ÖPNV attraktiv machen, z.B. Busspuren wo möglich, Verbesserung des Busangebotes, günstige Monatskarten usw.	Der Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen verfolgt alle diese Ziele. Nach seinem Beschluss sollen entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.
XI.	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH		<p>Die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH wäre von der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Paulinenstraße (Linie 8) mit einer stündlichen Hin- und Rückfahrt sowie auf der Bodenseestraße (Linien 13 bis 17) mit sechs stündlichen Hin- und Rückfahrten mit ihrem Linienverkehr betroffen.</p> <p>Aufgrund der kurzen Haltestellenabstände und der bestehenden Verkehrsverhältnisse wird jedoch bereits heute die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h von den Bussen nur selten erreicht. Wir gehen deshalb davon aus, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung in diesen Straßenabschnitten auf unseren Linienverkehr keine gravierenden Auswirkungen haben würde.</p> <p>Falls die Umsetzung der Beschränkungen erfolgt, werden wir allerdings die Einhaltung der Fahrzeiten im Sinne unserer Fahrgäste fortlaufend beobachten.</p>	Bevor die Maßnahmen umgesetzt werden, wird die RAB-Niederlassung Friedrichshafen auf jeden Fall informiert

Anlage 6b: Abwägung der Eingabe der TÖB im Zuge der LAP3-Beteiligung 2020

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 6b Abwägung der Eingabe der TÖB 2021-02-02.docx

Stellungnahme Nr.		Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung der Stadtverwaltung
XII.	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)		<p>Meersburger Straße/Zeppelinstraße in Fischbach.</p> <p>Unter der Annahme, dass der angedachte Streckenabschnitt zwischen der Einmündung zur Koberstr. und Grenzösch (Zufahrt Campingplatz) liegen soll und unter Berücksichtigung, dass in beiden Unterwegshaltestellen angehalten wird (Brems- und Beschleunigungszeit), würde eine längere Fahrzeit von 47 Sekunden entstehen. Aktuell und ohne Verkehrsbeeinflussung ist die Fahrzeit bei ca. 1'40" bei Tempo-30 hätten wird dann eine Fahrzeit von ca. 2'27".</p> <p>In Folge dessen und nur für den genannten Abschnitt würde die RAB keine Einwände gegen eine ganztägige Tempo-30 Anordnung erheben.</p> <p>Falls aber andere Abschnitte zwischen Fischbach Ortseingang und den Stadtbahnhof auch eine ganztägige Tempo-30 Anordnung bekommen sollten, wird diese Stellungnahme hinfällig. Hierbei sollte die gesamte Strecke neu bewertet werden.</p> <p>Paulinenstraße:</p> <p>Unter der Annahme, dass der angedachte Streckenabschnitt zwischen der Einmündung zur Montfortstr. und der Rotachbrücke liegen soll, dass in allen Unterwegshaltestellen angehalten wird (Brems- und Beschleunigungszeit) und dass die Bahnschranke offen sei, würde eine längere Fahrzeit von 59 Sekunden entstehen. Aktuell und ohne Verkehrsbeeinflussung ist die Fahrzeit bei ca. 1'55" bei Tempo-30 hätten wird dann eine Fahrzeit von ca. 2'54".</p> <p>Folgend dessen und nur für den genannten Abschnitt würde die RAB keine Einwände gegen eine ganztägige Tempo-30 Anordnung erheben.</p> <p>Falls aber andere Abschnitte von der Paulinenstraße und Ortseingang in Richtung Ravensburg auch eine ganztägige Tempo-30 Anordnung bekommen sollten, wird diese Stellungnahme hinfällig. Hierbei sollte die gesamte Strecke neu bewertet werden.</p>	<p>Bevor die Maßnahmen umgesetzt werden, wird RAB, Niederlassung Friedrichshafen auf jeden Fall informiert.</p> <p>Es ist nicht beabsichtigt von Ortseingang Fischbach bis zum Stadtbahnhof auf der B 31alt durchgehend ganztags Tempo-30 einzuführen.</p>