Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)	24.04.2025	Nach eingehender Prüfung möchten wir zu den vorgesehenen Maßnahmen – insbesondere zur ganztägigen Temporeduzierung auf 30 km/h zwischen Friedrichshafen Stadtbahnhof und den Stadtgrenzen – die Auswirkungen auf den öffentlichen Buslinienverkehr wie folgt zusammenfassen: **1. Fahrzeitverlängerung durch Temporeduzierung**	
I.1			Auf der betroffenen Strecke von rund 3 Kilometern verlängert sich die Fahrzeit pro Richtung um etwa 2 Minuten. Dies ergibt einen Zeitverlust von rund 5 Minuten pro Rundfahrt für die betroffenen Linien.	Laut Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung kann „zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere des Linienbusverkehrs, bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden.“ Dies bedeutet, dass die Fahrzeitverlängerung je 3.000 Meter ca. 60 Sekunden beträgt. Es würde sich demnach ein Zeitverlust von 2 Minuten pro Rundfahrt ergeben. Die realen Fahrzeitverluste durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen können wir bei Bedarf mittels Geo-Tracking von Bestandsfahrten ermitteln. Somit können die befürchteten Fahrzeitverluste entweder bestätigt oder verworfen werden.
			2. Auswirkungen auf Linienbetrieb	
I.2			• Linie 7395 (Friedrichshafen–Überlingen, 15-Minuten-Takt) Trotz der verlängerten Rundlaufzeit (nun 149 Minuten statt 144 Minuten) bleibt die Betriebsleistung unterhalb der Grenze, bei der kein weiterer	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Umlauf notwendig würde. Die aktuell eingesetzten 10 Umläufe reichen weiterhin aus, sodass kein zusätzliches Fahrzeug erforderlich ist.	
I.3			• Linie 111 (Friedrichshafen – Salem), Stundentakt, Osterferien bis Herbstferien Es ergibt sich eine Fahrzeitverlängerung von 2 min je Richtung, Zuganschlüsse in Salem und Friedrichshafen noch knapper.	Kenntnisnahme.
I.4			• Linie 7394 (Friedrichshafen–Meersburg–Konstanz, Stundentakt) Die Fahrzeitverlängerung auf der genannten Teilstrecke erhöht den Gesamtumlauf auf rund 185 Minuten (vorher 180 Minuten). Dadurch entsteht ein Bedarf von vier Umläufen statt bisher drei. Das bedeutet: Ein zusätzliches Fahrzeug samt Fahrer ist notwendig.	Kenntnisnahme.
I.5			• Linien R45 (Friedrichshafen – Ravensburg), 7547 (Friedrichshafen – Wangen) und 7587 (Friedrichshafen – Kressbronn – [Lindau]), Stundentakt Die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt pro Buslinie zu einer durchschnittlichen Mehrfahrtzeit von etwa 1 ½ Minute und damit zu rund 32 Minuten zusätzlicher Fahrzeit pro Tag. **3. Fahrzeug- und Personalkosten** <u>Personalkosten</u>	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			• Linie 7394: Der zusätzliche Umlauf auf der Linie 7394 führt zu folgenden Kosten. Ein zusätzlicher Fahrer auf der Linie 7394 verursacht jährlich rund 50.000 € an Personalaufwand (zzgl. Lohnnebenkosten). Diese sprungfixen Kosten sind langfristig zu tragen. • Linien R45, 7547 und 7587: Für die erhöhte Arbeitszeit auf den Linien R45, 7547 und 7587 ergibt sich unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Betriebskostensatzes von 100 € pro Betriebsstunde Mehrkosten von ca. 53 € je Linie und Tag und somit einen Jahresaufwand von 58.000 €. • Linie 7395: Für die 7395 entstehen aufgrund der Fahrzeitverlängerung variable Mehrkosten von ca. 50.000 € (Überstunden bei Bestandspersonal). • Linie 111: Für die entstehen jährliche Mehrkosten von ca. 8.000 €. <u>Fahrzeugkosten</u> Zur Bedienung des vierten Umlaufs auf der Linie 7394 wird ein weiteres Fahrzeug benötigt. Die Anschaffungskosten betragen ca. 250.000 €, bei einer linearen Abschreibung über 10 Jahre ergibt sich ein jährlicher Abschreibungswert von 25.000 €. Hinzu kommen Betriebskosten wie Wartung, Versicherung und Treibstoffverbrauch. <u>Gesamtkosten</u>	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.6			Die Maßnahme verursacht auf der Linie 7394 jährlich mindestens 75.000 € an zusätzlichen Fixkosten (Personal + Fahrzeugabschreibung), zuzüglich betrieblicher Nebenkosten.	Kenntnisnahme.
I.7			**4. Auswirkungen auf Fähranschluss in Meersburg** Die Schnellbuslinie 7394 nutzt in Meersburg die Autofähre nach Konstanz. Die Fahrzeitverlängerung reduziert den vorhandenen Puffer und erhöht das Risiko von Anschlussverlusten. Eine Anpassung der Fahrplanlage oder eine engere Abstimmung mit dem Fährbetreiber ist erforderlich, um Verspätungen im weiteren Linienverlauf zu vermeiden. Auch wird durch die Fahrzeitverlängerung vermehrt Anschlussbrüche mit der Linie 7395 an der Fähre geben, letztere stellt entlang des Sees von allen Haltestellen einen Anschluss zur Fähre nach Konstanz dar. Die Übergangszeiten sind bereits heute relativ knapp gewählt, dabei stellt jede zusätzliche Minute an Fahrzeit ein erhöhtes Risiko eines Anschlussverlustes dar, was insbesondere zu den Tagesrandstunden problematisch ist zu welcher die Fähre nur stündlich verkehrt. Bei einem Anschlussverlust muss der Fahrgast dann eine knappe Stunde auf den Folgetakt der Fähre warten.	Kenntnisnahme.
I.8			**5. Auswirkungen auf Fahrgäste und Attraktivität des ÖPNV** Die geplante ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h hat nicht nur betriebliche, sondern auch	Es wird vorab darauf hingewiesen, dass es keinesfalls Ziel der Lärmaktionsplanung ist, den ÖPNV zu schwächen. Im Gegenteil führt eine erhöhte Nutzung des ÖPNVs durch vermiedene MIV-Fahrten gleichermaßen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			spürbare Auswirkungen auf die Fahrgäste – sowohl unmittelbar als auch langfristig: • <u>Verlängerte Fahrzeiten</u> Die auf den ersten Blick moderate Fahrzeitverlängerung von rund 2 Minuten pro Richtung summiert sich im Tagesverlauf und bedeutet für Pendler und Schüler eine spürbare Einbuße an Effizienz – insbesondere bei mehrfach täglicher Nutzung. Der ÖPNV verliert damit an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. • <u>Anschlusssicherheit</u> Besonders kritisch ist der geringere Zeitpuffer für die Linie 7394 beim Anschluss an die Autofähre in Meersburg. Fahrplanverspätungen durch Störungen im Verkehr oder an Haltestellen können dazu führen, dass die Fähre verpasst wird – mit zum Teil erheblichen Wartezeiten für Fahrgäste in Richtung Konstanz. Dies wirkt sich negativ auf die Zuverlässigkeit und Planbarkeit des ÖPNV aus. • <u>Vertrauensverlust</u> Gerade für Berufspendler, Schüler und Touristen ist ein pünktlicher und zuverlässiger Fahrplan ein zentrales Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Fahrplaninstabilität und längere Fahrtzeiten schwächen das Vertrauen in den ÖPNV und können zu Abwanderungseffekten führen – insbesondere bei Strecken, auf denen Alternativen (Fahrrad, Auto) bestehen.	Für die Attraktivität des ÖPNV ist eine wichtige Größe der Fahrzeitunterschied IV/ÖV. Tempo 30 führt zu keiner Attraktivitätsreduzierung des ÖV im Vergleich zum IV. Die Fahrzeitverluste im Individualverkehr sind sogar tendenziell höher als im Linienbusverkehr (Aufgrund der An- und Abfahrten an Haltestellen geringerer Streckenanteil mit Geschwindigkeiten > 30 km/h). Es wird aber grundsätzlich bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Im Allgemeinen hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Allgemeine Handlungsmöglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNVs sind bspw. Die Umgestaltung von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Ein- und Ausstieg an allen Türen, Vertrieb durch Vorverkauf etc. Es wird empfohlen, die Maßnahmen des Lärmaktionsplans erst umzusetzen, wenn die Aufrechterhaltung des ÖPNVs sichergestellt ist. Diesbezüglich sollte eine interne Abstimmung zwischen den beteiligten Akteur:innen stattfinden. Im Übrigen verweisen wir auf die ergänzende Untersuchung zu den Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Maßnahmen auf den ÖPNV (siehe Beilage 09 des Lärmaktionsplans). Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden.
I.9			**6. Wechselwirkungen mit dem MIV und der Umgehungsstraße** Ein weiterer Aspekt, der berücksichtigt werden sollte, ist die Umgehungsstraße, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) zügig um die Stadt herumführt und eine deutliche Entlastung des innerstädtischen Verkehrs bietet. Diese Maßnahme führt jedoch zu einem paradoxen Effekt: Während der MIV durch die Umgehungsstraße schnell und effizient von der Innenstadt weggeleitet wird, erfahren die Busse durch die reduzierte Geschwindigkeit auf den betroffenen Strecken eine signifikante Verlangsamung. Dies verstärkt die Konkurrenz zwischen ÖPNV und MIV, da die Busse bei sinkender Geschwindigkeit deutlich länger benötigen, was den ÖPNV im Vergleich zum Pkw weniger attraktiv macht. Mit solchen Maßnahmen kann die angestrebte Verkehrswende nur schwer erzielt werden.	Siehe Wertung unter I.8 Eine Verlagerung des MIV führt tendenziell zu einer Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes und damit zu einer relativen Beschleunigung des ÖPNV.
I.10.			Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die RAB die erhöhten Betriebskosten nicht tragen kann. Sofern die öffentliche Hand keine Ausgleichleistungen gewähren kann, müsste die RAB das Fahrplanangebot entsprechend anpassen und ggf. reduzieren, um die Wirtschaftlichkeit ihrer Verkehre weiterhin aufrechtzuhalten.	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.1	**Verband Baden-Württemberg-gischer Omnibusun-ternehmen e.V.**	30.04.2025	Vielerorts gehen die kommunalen Lärmaktionsplanungen in die nunmehr 3. Fortschreibung. Nach den bisherigen Erfahrungen ist nahezu jede Neuauflage mit einer Ausweitung der Tempo 30-Abschnitte in den Ortsdurchfahrten verbunden. Auch die weiterentwickelte Methodik zur Berechnung des Verkehrslärms mit in der Regel höheren Belastungsniveaus leistet dazu ihren Beitrag. Die jüngst verabschiedete Novelle der Straßenverkehrsordnung lässt zudem erwarten, dass auch unabhängig von Lärmaktionsplanungen die mit Tempo 30 belegten Straßenlängen weiter anwachsen. Die hiervon betroffenen Straßenzüge werden zumeist auch vom straßengebundenen ÖPNV genutzt.	Kenntnisnahme.
II.2			Soweit ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und -verbünde bei Lärmaktionsplanungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen beteiligt werden, setzen sie sich daher regelmäßig dafür ein, durch begleitende Maßnahmen wie Busbeschleunigung oder den Rückbau von Busbuchten oder durch die alternative Anordnung von Tempo 40 die Auswirkungen auf den ÖPNV-Betrieb möglichst gering zu halten. Leider ist die Resonanz seitens der Kommunen eher gering. Sofern die Problematik überhaupt anerkannt wird, werden Kompensationsmaßnahmen – häufig auch aus finanziellen Gründen – meist in die Zukunft verschoben. Wenig hilfreich ist hier auch der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Landes, der bei jeder LAP-Fortschreibung für jede Einzelmaßnahme eine (weitere) Fahrzeitverlängerung um 30 Sekunden als unbedenklich einstuft.	Mit der zuständigen Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH ist die Stadtverwaltung in Kontakt. Auch eine Stellungnahme liegt von eben benanntem Träger öffentlicher Belange vor (siehe Stellungnahme Nr. XV). Die Möglichkeit eines

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Für den straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr ist diese Entwicklung fatal. Nicht selten umfassen die Tempobeschränkungen inzwischen komplette Ortsdurchfahrten und verursachen dort beachtliche Fahrzeitverluste. Insbesondere bei überörtlichen Regionalbusverkehren mit einer Durchfahrt durch mehrere Siedlungsbereiche summieren sich diese leicht auf mehrere Minuten. Abgesehen davon, dass ein verlangsamter ÖPNV bei bestehenden Ortsumfahrungen gegenüber dem Individualverkehr an Boden verliert, weisen die im Sinne einer wirtschaftlichen Leistungserbringung optimierten Fahrzeugumläufe solche Fahrzeitreserven längst nicht mehr auf. Zunehmend berichten uns unsere Mitglieder davon, dass durch die Einführung von weitläufigen Tempo 30 Zonen in der Vergangenheit und den damit verbundenen deutlichen Fahrzeitverlängerungen bereits in bestehende Linienverläufe eingegriffen werden musste, da ansonsten garantierte Anschlüsse auf die Bahnverkehre nicht mehr gewährleistet und gehalten werden konnten. Es mussten im Rahmen von Neuvergaben Linienwege verkürzt, umfangreiche Fahrplanpassungen vorgenommen und zusätzliche kostenintensive Verkehre inkl. neuer Linien eingerichtet werden, um die Anschlussaufnahmen der Bahnverkehre von den betroffenen Gemeinden auch weiterhin zu garantieren. Die ÖPNV-Aufgabenträger stehen deshalb vielfach vor der Entscheidung, den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge zu finanzieren, um das vorhandene Angebot zu stabilisieren, oder Linienwege zu kürzen oder aus zentralen Bereichen herauszunehmen, um weiterhin die notwen-	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			digen Anschlüsse an den weiterführenden Schienenverkehr herstellen zu können. Angesichts der aktuell sich immer weiter verschärfenden Finanznöte in den kommunalen Haushalten nimmt die Bereitschaft der Gremien, zusätzliche Mittel nur für die Aufrechterhaltung eines Status quo freizugeben immer mehr ab. Die Folge davon werden weitere Abbestellungen von Leistungen oder - im günstigeren Fall - ein immer größer werdender finanzieller Aufwand für den Bestandserhalt der Buslinien sein. Dafür stehen diese Mittel dann nicht mehr für den Angebotsausbau zur Verfügung! Vor dem Hintergrund der auch vom Land Baden-Württemberg mittelfristig angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr und der Bemühungen der Branche zur Verbesserung der Zuverlässigkeit der Anschlüsse Schiene/Bus (aktuelles Fokusthema der Umsetzungskommission der ÖPNV-Strategie 2030) bitten wir Sie, die zunehmend dramatischen Auswirkungen der Verlangsamung des innerörtlichen Verkehrs auf den straßengebundenen ÖPNV mehr in den Fokus zu nehmen. Das bedeutet keinesfalls den Verzicht auf eine Dämpfung der dort gefahrenen Geschwindigkeiten. Allerdings hat sich eine Begrenzung auf Tempo 40 als deutlich ÖPNV-verträglicher erwiesen als Tempo 30. Flankiert mit einer konsequenten Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, gepaart mit einer Zurückhaltung bei der Anlage neuer Kreisverkehre im Linienweg und einem Rückbau von Busbuchten, der gleichzeitig der Herstellung der Barrierefreiheit dienen kann, kann Lärmschutz auch einen Gewinn für den ÖPNV bedeuten. Aus unserer Sicht wäre es deshalb wichtig, dass die Betroffenheit des ÖPNV durch	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Lärmaktionsplanungen im Kooperationserlass des Landes nicht weiter verharmlost, sondern dort durch entsprechende Ergänzungen vielmehr eine Kompensation von Fahrzeitverlusten verbindlicher vorgegeben wird.	
III.	**Strauss GmbH & Co. KG**	30.04.2025	Im Zuge der geplanten ganztägigen Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet Friedrichshafen möchten wir als Betreiber der Buslinie 221 zwischen Tettnang – Eriskirch und Friedrichshafen auf die gravierenden Auswirkungen für den Linienbetrieb hinweisen. 1. Bedeutung der Linie 221 und besondere Herausforderungen Die Linie 221 verläuft ringförmig durch das Stadtgebiet Friedrichshafen und übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion – sowohl für den innerstädtischen Verkehr als auch für die Anbindung an regionale Bahnhöfe und Buslinien. Die geplante Temporeduzierung betrifft große Teile der Strecke dieser Linie und verschärft eine ohnehin angespannte Verkehrssituation erheblich. Insbesondere zur Hauptverkehrszeit kommt es regelmäßig zu massiven Staubildungen auf der B31, die bereits heute zu erheblichen Verzögerungen führen. Mit der Einführung von Tempo 30 würden diese nochmals zunehmen. Die Linie 221 verliert dadurch weiter an Stabilität und Pünktlichkeit – und damit auch an Attraktivität für die Fahrgäste. 2. Gefahr von Anschlussverlusten	Es wird vorab darauf hingewiesen, dass es keinesfalls Ziel der Lärmaktionsplanung ist, den ÖPNV zu schwächen. Im Gegenteil führt eine erhöhte Nutzung des ÖPNVs durch vermiedene MIV-Fahrten gleichermaßen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung. Für die Attraktivität des ÖPNV ist eine wichtige Größe der Fahrzeitunterschied IV/ÖV. Tempo 30 führt zu keiner Attraktivitätsreduzierung des ÖV im Vergleich zum IV. Die Fahrzeitverluste im Individualverkehr sind sogar tendenziell höher als im Linienbusverkehr (Aufgrund der An- und Abfahrten an Haltestellen geringerer Streckenanteil mit Geschwindigkeiten > 30 km/h). Es wird aber grundsätzlich bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Im Allgemeinen hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Allgemeine Handlungsmöglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNVs sind bspw. Die Umgestaltung von Busbuchten zu

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Ein besonders kritischer Punkt sind die Anschlüsse an den Bahnverkehr in Eriskirch und Friedrichshafen Stadt. Durch verlängerte Fahrzeiten und zusätzliche Verzögerungen im Innenstadtbereich steigt das Risiko, diese Anschlüsse zu verpassen, deutlich an. Fahrgäste – insbesondere Pendler, Schüler und Auszubildende – wären hiervon direkt betroffen. Ebenso problematisch ist die Situation in Tettnang: Verspätungen auf dem Friedrichshafener Abschnitt wirken sich auf die Anschlussmöglichkeiten in Tettnang aus, wo die Linie 221 als Zubringer zu weiteren Buslinien in Richtung Ravensburg, Meckenbeuren und Umgebung dient. Der Verlust dieser Anschlüsse würde für viele Fahrgäste erhebliche Umwege, Wartezeiten oder sogar den Ausfall ihrer täglichen Verbindungen bedeuten. Zuverlässige Umstiege sind ein zentrales Qualitätsmerkmal des öffentlichen Verkehrs. Werden diese nicht mehr gewährleistet, leidet nicht nur das Vertrauen in den ÖPNV, sondern auch seine Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie. 3. Notwendigkeit begleitender Maßnahmen Wenn Tempo 30 flächendeckend umgesetzt werden soll, sind wirksame Gegenmaßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV unerlässlich. Dazu zählen insbesondere: • eine konsequente, <u>funktionierende</u> Ampelbevorrechtigung für Busse,	Fahrbahnrandhaltestellen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Ein- und Ausstieg an allen Türen, Vertrieb durch Vorverkauf etc. Es wird empfohlen, die Maßnahmen des Lärmaktionsplans erst umzusetzen, wenn die Aufrechterhaltung des ÖPNVs sichergestellt ist. Diesbezüglich sollte eine interne Abstimmung zwischen den beteiligten Akteur:innen stattfinden. Im Übrigen verweisen wir auf die ergänzende Untersuchung zu den Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV (siehe Beilage 09 des Lärmaktionsplans). Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			• der gezielte Ausbau von Busspuren in kritischen Abschnitten. Ohne diese flankierenden Maßnahmen ist eine stabile Fahrplangestaltung nicht mehr möglich. Verspätungen und Anschlussverluste werden zur Regel – mit allen negativen Folgen für Fahrgäste, Personal und die Attraktivität des ÖPNV. Wir schließen uns daher der Position des WBO und der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg ausdrücklich an und appellieren an die Verantwortlichen, die berechtigten Interessen des öffentlichen Nahverkehrs bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung angemessen zu berücksichtigen.	
IV.1	**Initiative für Efrizweiler**	30.04.2025	Nachdem die mit Spannung erwartete Sitzungsvorlage veröffentlicht war, musste die Initiative für Efrizweiler leider feststellen, dass die seit Jahren mit vielen Anträgen geforderte Tempo 30 für den zweiten Teil der Ortdurchfahrt vom Schloss bis Ortsausgang Süd nicht berücksichtigt war. Sie können sich sicherlich die große Enttäuschung der betroffenen Bürger an der Klufterner Str. in Efrizweiler vorstellen. Erst auf Anfrage der Initiative wurde der Fehler festgestellt und geändert.	Wir bitten die grafische Fehldarstellung zu entschuldigen.
IV.2			**<u>Fußgängerüberweg gemäß Beschluss der Stadt vom 14.3.2023</u>** Seit über 2 Jahre der trotz mehrerer Anträge der bereits genehmigte Ausbau von der Querungshilfe zu einem vollwertigen Fußgängerüberweg nicht erfolgt. Selbst die von der Stadt zugesagte provisorische Lösung wurde nicht umgesetzt.	Der Fußgängerüberweg ist inzwischen eingerichtet.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Antrag: Wir beantragen umgehend die Umsetzung, damit die betroffenen Bürger nicht noch mehr enttäuscht werden und die Zusagen der Stadt auch der Realität werden.	
IV.3			**SV Pkt 5 Zeiplan für Umsetzung LAP4** Nach der Bekanntgabe der Verzögerung des LAP wurde mehrfach versichert, dass alle Beteiligen sich für einen schnellen Abschluss sorgen und die Umsetzung der Maßnahmen nicht darunter leiden würde. Der in der Sitzungsvorlage genannte Termin für den Beginn der Maßnahmen ab 4/2026 steht im krassen Gegensatz zu den bisherigen Versprechungen und Zusagen der Stadt. **Antrag:** Wir beantragen eine sachgerechte differenzierte umgehende Umsetzung. Insbesondere die Bürger im Bereich der Überschreitung der Lärmwerte mit Gesundheitsschädigung (über 60 dB(A) Nacht) sollten umgehend vorgezogen werden, sofern im Einzelfall nicht zwingende andere Gründe dagegensprechen. Für Efrizweiler wäre die Anordnung für das letzte Teilstück von ca. 400 Meter ohne großen Aufwand (1 Schild wäre zu versetzen) möglich. Der Einfluss auf den Busfahrplan wäre mit Berechnung der Fa Rapp mit 4 Sekunden zu vernachlässigen. **Maßnahmen im LAP 4 gem. SV beschränken sich auf Temporeduzierung** Die in der SV vorgeschlagenen Maßnahmen erstrecken sich mehrheitlich ausschließlich auf die Temporeduzierung. Damit bleibt in Teilbereichen die Gesundheitsgefährdung für betroffene Anwohner bestehen.	Die Möglichkeit der zeitnahen Umsetzung wird geprüft mit dem Ziel der Umsetzung im Anschluss an die derzeitige Baustellenregelung.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Die Stadt kommt damit der Anforderung nicht im ausreichenden Maße nach, alle Maßnahmen auszuschöpfen, die erforderlich sind, um eine Lärmreduktion zu erreichen. Eine ganzheitliche Betrachtung würde es den betroffenen Bürger ermöglichen, die Glaubwürdigkeit der Stadt in der Öffentlichkeit unterstreichen. **Antrag:** Wir beantragen weitere Maßnahmen in die Anordnung mit aufzunehmen, insbesondere in den Bereichen, bei denen die auslösenden Grenzwerte deutlich überschritten werden. Für Efrizweiler liegen die Grenzwerte über der Gesundheitsschädigung (> 60 dB(A) Nacht). Wenn man davon ausgeht, dass der Ausgangswert mind. 60,5 dB(A) Nacht betragen muss (oberhalb von 60) und die Maßnahme Tempo 30 gem. Berechnung Rapp (Seite 35) mit einer Wirkung von 2,5 dB(A) gegeben ist, dann wäre mit Ergebnis 58 dB(A) immer noch eine sehr hohe Lärmbelastung gegeben, für die weitere Pflichtmaßnahmen gemäß Lärmschutzverordnung in Verbindung mit der Kooperationserlass.	
IV.4			Wir beantragen ferner weitere Lärmschutzmaßnahmen für Efrizweiler sollten sein: • Querungshilfen im Bereich Teilstück Schloss bis Ortsausgang Süd	Diese Maßnahme dient der Verkehrssicherheit und mindert die Lärmpegel nicht. Der Antrag wird außerhalb der Lärmaktionsplanung weiterbearbeitet.
IV.5			• Anordnung von stationären Blitzer, da diese nachweislich die zur Einhaltung von Tempo 30 und zum ruhigen Verkehrsfluss beitragen (jeweils am Ortseingang)	Zwar wäre eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung denkbar, die Stadtverwaltung priorisiert allerdings eine effektivere Überwachung mit dem neu beschafften Enforcement Trailer, einem autonom betriebenen, mobilen Blitzer-Anhänger, der für die Geschwindigkeitsüberwachung im Straßenverkehr, insbesondere den Bereichen mit Maßnahmen aus dem LAP, eingesetzt wird.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.6			• Anordnung zum lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnbelag, sofern es zum Austausch oder Teilaustausch des Straßenbelags auf der Klufterner Str. kommen sollte	Kenntnisnahme. Auch der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags in allen Bereichen, in denen die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts überschritten werden, wird im Lärmaktionsplan festgesetzt. Jedoch erfolgt der Einbau im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke und erfolgt somit erst mittel- bis langfristig.
IV.7			**Als Initiative für Efrizweiler suchen wir auch weiterhin den Dialog mit Ihnen und eine lösungsorientierte Vorgehensweise und bitten Sie um eine zeitnahe Berücksichtigung unserer Anträge.**	Kenntnisnahme.
V	**Stadtmarketing Friedrichshafen GmbH**	30.04.2025	Vielen Dank für die Einbeziehung in die Anhörung. Das Stadtmarketing wird keine Stellungnahme abgeben. Wir finden alle unsere Belange soweit berücksichtigt und alles nachvollziehbar.	Kenntnisnahme.
VI	**Gemeinde Immenstaad**	08.05.2025	Wir bedanken uns für die Beteiligung am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Friedrichshafen. Seitens der Gemeinde Immenstaad werden keine Bedenken erhoben.	Kenntnisnahme.
VII	**Polizeipräsidium Ravensburg**	16.05.2025	Die Stellungnahme des PP Ravensburg erfolgt über die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Friedrichshafen.	Kenntnisnahme. Siehe Stellungnahme Nr. XIV
	Ladratsamt Bodenseekreis	19.05.2025	**<u>Zu Kapitel 2.8 Fazit und Zusammenfassung der Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen</u>** **Die Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h ganztags sollen in folgenden Bereichen gelten:**	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.1			• B 30 Paulinenstraße zwischen Eckenerstraße und Abzweig Eberhardstraße In dem genannten Streckenabschnitt besteht bereits nachts zwischen 22-06 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Für die Festlegung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen bestehen aufgrund der hohen Betroffenheiten keine Einwendungen.	Wird begrüßt.
VIII.2			• B 30 Eberhardstraße und B 30 Ravensburger Straße In dem genannten Streckenabschnitt besteht bereits nachts zwischen 22-06 Uhr eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Für die Festlegung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen bestehen aufgrund der hohen Betroffenheiten keine Einwendungen.	Wird begrüßt.
VIII.3			• B 30 Ravensburgerstraße zwischen Abzweig Länderöschstraße und Ortsein-/ausgang In dem genannten Streckenabschnitt besteht bisher keine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Für die Festlegung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen bestehen aufgrund der hohen Betroffenheiten keine Einwendungen. Es wird darauf hingewiesen, dass für verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm, die Bestimmung des Immissionsortes (Bebauung) maßgebend für die Anordnung (Standort) einer	Wird begrüßt. Der Kooperationserlass besagt, dass wenn innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (gemäß Kooperationserlass 2023: 300m; gemäß StVO-Novelle 2024: 500m) liegt, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Geschwindigkeitsbegrenzung ist und nicht der Beginn der Ortsdurchfahrt (Ortstafel).	
VIII.4			• B 31 alt Zeppelinstraße zwischen Abzweig Werastraße und Abzweig Albrechtstraße Der genannte Streckenabschnitt ist in der Abstufungskonzeption enthalten und geht in die Baulast der Stadt Friedrichshafen über.	Kenntnisnahme.
VIII.5			• B 31 alt Zeppelinstraße zwischen Abzweig Albrechtstraße und Ortsein-/ausgang Der genannte Streckenabschnitt ist in der Abstufungskonzeption enthalten und geht in die Baulast der Stadt Friedrichshafen über.	Kenntnisnahme.
VIII.6			• L 328B Untere Mühlbachstraße zwischen K 7742 Manzeller Straße und Ortsein-/-ausgang Ost (inkl. Lückenschluss Ortein-/-ausgang Sparbruck und Ortein-/-ausgang Sparbruck) In dem genannten Streckenabschnitt Ortein-/-ausgang Sparbruck und Ortein-/-ausgang Sparbruck besteht bisher keine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Für die Festlegung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen bestehen aufgrund der hohen Betroffenheiten keine Einwendungen. Es wird darauf hingewiesen, dass für verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm, die Bestimmung des Immissionsortes (Bebauung) maßgebend für die Anordnung (Standort) einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist und nicht der Beginn der Ortsdurchfahrt (Ortstafel).	Wird begrüßt. Im Übrigen wird auf die Wertung der Stellungnahme unter Punkt VIII.3 verwiesen.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Die Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 km/h ganztags sollen in folgenden Bereichen gelten:	
VIII.7			• K 7729 Habratsweilerstraße zwischen Haldenweg und 50 m vor/nach Gebäude Habratsweiler 41 Verkehrsrechtliche Maßnahmen außerorts bedürfen einer sorgfältigen Abwägung, sind gerechtfertigt und verhältnismäßig, wenn erhebliche Betroffenheiten vorliegen. Eine Akzeptanz außerorts an Einzelgehöften oder indirekt betroffene Wohnbebauungen abseits von klassifizierten Straßen, aus Gründen des Lärmschutzes ganztags 50 km/h zu fahren, lässt sich gegenüber den Verkehrsteilnehmern kaum vermitteln. Zielführender wäre der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages, bei einer turnusmäßigen Fahrbahnsanierung.	Bauliche Maßnahmen können häufig erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden. Geschwindigkeitsreduzierungen sind dagegen kostengünstig und kurzfristig umsetzbar. Sobald bauliche Maßnahmen umgesetzt wurden, muss die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung überprüft werden.
VIII.8			• K 7735 Teuringer Straße zwischen Gebäude Siemensstraße 4 und Bunkhofener Straße (inkl. Lückenschluss zwischen Bunkhofener Straße und Ortsein-/-ausgang Ittenhausen Süd sowie Lückenschluss zwischen Siemensstraße 4 und bestehende Tempo 50-Beschränkung) Im genannten Streckenabschnitt befindet sich keine Bebauung und Betroffenheiten. Eine Akzeptanz hier aus Gründen des Lärmschutzes außerorts ganztags 50 km/h zu fahren, lässt sich gegenüber den Verkehrsteilnehmern nicht begründen.	Widerspruch. Im Streckenabschnitt K 7735 Teuringer Straße, zwischen dem Gebäude Siemensstr. 4 und der Einmündung Bunkhofener Straße, befindet sich Wohnbebauung, die von Umgebungslärm betroffen ist: 9 / 12 Wohngebäude mit 21 / 27 Betroffenheiten mit Lärmpegeln ≥ 65 / 55 dB(A) tags / nachts.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.9			• K 7739 Berger Straße zwischen Egelsee und Höhe Gebäude Langloch 1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen außerorts bedürfen einer sorgfältigen Abwägung, sind gerechtfertigt und verhältnismäßig, wenn erhebliche Betroffenheiten vorliegen. Eine Akzeptanz außerorts an Einzelgehöften oder indirekt betroffene Wohnbebauungen abseits von klassifizierten Straßen, aus Gründen des Lärmschutzes ganztags 50 km/h zu fahren, lässt sich gegenüber den Verkehrsteilnehmern kaum vermitteln. Zielführender wäre der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages, bei einer turnusmäßigen Fahrbahnsanierung. **Die Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 km/h nachts sollen in folgenden Bereichen gelten:**	Bauliche Maßnahmen können häufig erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden. Geschwindigkeitsreduzierungen sind dagegen kostengünstig und kurzfristig umsetzbar. Sobald bauliche Maßnahmen umgesetzt wurden, muss die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung überprüft werden.
VIII.10			• B 31 zwischen AS FN-Messe und AS FN Nordost Im genannten Streckenabschnitt befinden sich Industriegebäude, Park- und sonstige Flächen, sowie ein paar Wohnhäuser. Ebenfalls sind in bestimmten Bereichen bereits Lärmschutzwände/wälle vorhanden. Verkehrsrechtliche Maßnahmen bedürfen einer sorgfältigen Abwägung, sind gerechtfertigt und verhältnismäßig, wenn erhebliche Betroffenheiten vorliegen. Eine Akzeptanz außerorts an Einzelgehöften oder indirekt betroffene Wohnbebauungen abseits von klassifizierten Straßen, aus Gründen des Lärmschutzes nachts 50 km/h zu fahren, lässt sich gegenüber den Verkehrsteilnehmern kaum vermitteln.	Die Stellungnahme des RP liegt der Stadtverwaltung vor. Siehe Stellungnahme und Wertung unter Punkt XIV.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Bei der Abwägung außerorts, ist für verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm die Zustimmung des Regierungspräsidiums, Referat 46, erforderlich.	
VIII.11			• B 31 zwischen AS FN Nordost und Höhe Am Klärwerk Im genannten Streckenabschnitt befinden sich Industriegebäude, Park- und sonstige Flächen, sowie weit entfernt ein paar Wohnhäuser. Ebenfalls sind in bestimmten Bereichen bereits Lärmschutzwände/wälle vorhanden. Verkehrsrechtliche Maßnahmen bedürfen einer sorgfältigen Abwägung, sind gerechtfertigt und verhältnismäßig, wenn erhebliche Betroffenheiten vorliegen. Eine Akzeptanz außerorts an Einzelgehöften oder indirekt betroffene Wohnbebauungen abseits von klassifizierten Straßen, aus Gründen des Lärmschutzes nachts 50 km/h zu fahren, lässt sich gegenüber den Verkehrsteilnehmern kaum vermitteln. Bei der Abwägung außerorts, ist für verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm die Zustimmung des Regierungspräsidiums, Referat 46, erforderlich.	Die Stellungnahme des RP liegt der Stadtverwaltung vor. Siehe Stellungnahme und Wertung unter Punkt XIV.
			<u>Zu Kapitel 2.9 Weitere Lärmminderungsmaßnahmen</u>	
VIII.12			Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages, Lärmschutzwände-/wälle an Bundes- und Landesstraßen liegt in der Zuständigkeit des Regierungspräsidium Tübingen.	Kenntnisnahme. Die Stellungnahme des RP liegt der Stadtverwaltung vor. Siehe Stellungnahme und Wertung unter Punkt XIV.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX	**Stadt Markdorf**	19.05.2025	Seitens der Stadt Markdorf gibt es keine Einwände.	Kenntnisnahme.
X	**Regionalverband Bodensee-Oberschwaben**	20.05.2025	Der Regionalverband begrüßt den vorliegenden Entwurf des Berichts zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 der Stadt Friedrichshafen. Anregungen und Bedenken werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme.
XI	**Stadt Ravensburg**	20.05.2025	Zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Friedrichshafen Stufe 4 werden keine Einwände vorgebracht. Durch die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind keine relevanten Mehrbelastungen auf Straßen der Gemarkungen der Stadt Ravensburg zu erwarten.	Kenntnisnahme.
XII.1	**BI Schnetzenhauser Straße**	23.05.2025	Die BI Schnetzenhauser Straße begrüßt den vorgeschlagenen Maßnahmenplan. Seit vielen Jahren fordern wir als Anlieger aus Lärm- und Sicherheitsgründen die Einführung von Tempo 30. Zudem sollte der Fokus auch auf Erschütterungen gelegt werden. Denn mit einer stetigen Verschlechterung des Straßenzustandes nehmen Erschütterungen durch sich vergrößernde Risse und Mulden im Straßenbelag zu. Diese Erschütterungen, ausgelöst durch schwere Fahrzeuge bei höherer Geschwindigkeit, sind in den anliegenden Gebäuden zu spüren. Sie führen neben dem eigentlichen Verkehrslärm zu Störungen der Nachtruhe und zu Gebäudeschäden durch Rissbildungen.	Kenntnisnahme.
XII.2			Unter Punkt 4 der Verwaltungsvorlage (Weiteres Vorgehen / Zeitplan) ist eine Umsetzung der Maßnahmen	Eine vorzeitige Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan wurde abgelehnt. Insbesondere der Interessenskonflikt Temporeduzierung – Beeinträchtigung ÖPNV verhindert

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			frühestens für April 2026 (Fahrplanwechsel) vorgesehen. Begründet wird dies mit der der notwendigen Abstimmung mit dem Stadtverkehr. Aus vorgenannten Gründen fordert die BI Schnetzenhauser Straße eine sofortige Umsetzung und Einführung von Tempo 30 **in den Nachtstunden** unmittelbar nach der voraussichtlichen Beschlussfassung durch den Gemeinderat im Juli 2025. Denn die Busse des Stadtverkehrs sind in den Nachtstunden kaum unterwegs. Die wenigen betroffenen Fahrten im Zeitraum zwischen 22:00h und 6:00h dürften wegen des zu diesen Zeiten geringen sonstigen Verkehrsaufkommens keine nennenswerte Verspätung durch Tempo 30 erfahren. Insofern sind wir der Meinung, dass die Einführung von Tempo 30 nachts vorgezogen werden kann, da hier das Argument der Auswirkungen auf Busfahrpläne kaum greift.	ein sog. Vorziehen von etwaigen Maßnahmen. Auch eine zeitlich versetzte Anordnung etwaiger Geschwindigkeitsbeschränkung soll im Zuge der Gleichbehandlung aller betroffener Einwohner:innen der Stadt Friedrichshafen vermieden werden.
XIII	**IHK Bodensee-Oberschwaben**	26.05.2025	Mit der Stufe 4 des Lärmaktionsplans sollen in Friedrichshafen sehr umfangreich Tempo 30- Zonen ganztags eingeführt werden. Die Fahrzeitverluste für den ÖPNV werden als gering eingestuft. Wir bitten Sie aber dennoch darum, mit den Busunternehmen, die die Linien tatsächlich fahren, diese Maßnahmen abzustimmen, ob nicht doch Anpassungen im Fahrplan notwendig sind. Weitere Anmerkungen zu den geplanten Maßnahmen haben wir nicht.	Kenntnisnahme.
	Regierungspräsidium Tübingen	26.05.2025	Das Regierungspräsidium, Abteilung 4, nimmt zu dem ausliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Friedrichshafen wie folgt Stellung: **I. Stellungnahme des Straßenbaulastträgers**	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Im Lärmaktionsplan werden die nachfolgenden Abschnitte der B 31 aufgeführt, bei denen sich der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages in Kombination einer Geschwindigkeitsreduzierung anbietet. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Baureferat 47.3 sind in den nachfolgenden Abschnitten keine FDE-Maßnahmen geplant.	
XIV.1			**B 31neu West** Der Abschnitt der B 31 neu bei AS FN-West wurde 2019 neu gebaut, eine FDE-Maßnahme ist daher kurz- bis mittelfristig nicht vorgesehen.	Kenntnisnahme.
XIV.2			**B 31 bei Hölderlinstraße** Im aktuellen Erhaltungsprogramm ist der Bereich zwischen K 7735 bzw. Riedleparktunnel und L 328a nicht enthalten, eine FDE-Maßnahme ist daher auch nicht geplant.	Kenntnisnahme.
XIV.3			**B 31alt Friedrichstraße** Der Abschnitt ist Teil der Umstufung und wird zur Gemeindestraße. Die Straßenbaulast wird der Stadt Friedrichshafen übertragen. Eine FDE-Maßnahme durch den Straßenbaulastträger (Bund) erfolgt bis dahin nicht mehr.	Kenntnisnahme.
XIV.4			**B 31alt Meersburger Straße / Zeppelinstraße** Der Abschnitt ist Teil der Umstufung und wird zur Gemeindestraße. Die Straßenbaulast wird der Stadt Friedrichshafen übertragen. Eine FDE-Maßnahme durch den Straßenbaulastträger (Bund) erfolgt bis dahin nicht mehr.	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			II. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde Der Stellungnahme liegt der Zwischenbericht zur förmlichen Beteiligung der Rapp AG Freiburg vom 10.04.2025 zugrunde. Er stellt die Grundlagen der Lärmaktionsplanung sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen zutreffend dar. Es werden die Kartierungsergebnisse der LUBW und die Verkehrsdaten aus dem Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg zugrunde gelegt. Im Ergebnis ist u.a. folgende verkehrsrechtliche Anordnung vorgesehen: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ganztags • entlang der L 328A Lindauer Straße zwischen bestehender Tempo-50-Beschränkung und Abzweig Gewerbegebiet Ost 1 / Gartencenter • entlang der K 7729 Habratsweilerstraße zwischen Haldenweg und 50m vor / nach Gebäude Habratsweilerstraße 41 • entlang der K 7735 Teuringer Straße zwischen Höhe Gebäude Siemensstraße 4 und Bunkhofener Straße (inkl. Lückenschluss zwischen Bunkhofener Straße und Ortsein-/-ausgang Ittenhausen Süd sowie Lückenschluss zwischen Höhe Gebäude Siemensstraße 4 und bestehende Tempo-50-Beschränkung) • entlang der K 7739 Berger Straße zwischen Egelsee und Höhe Gebäude Langenloch 1	
XIV.5			Verkehrsrechtliche Anordnungen, die eine Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorsieht, müssen am Ende nach den Vorschriften der StVO durch die Verkehrsbehörde umgesetzt werden, um Wirksamkeit	Ist bekannt.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			nach außen zu erlangen. Dabei ist die Verkehrsbehörde in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG (Straßen über 8.200 Kfz/24 h) verpflichtet, die Maßnahme umzusetzen, wenn die Kommune bereits eine den straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügende Abwägung vorgenommen und ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat. Die Untere Verkehrsbehörde muss die Zustimmung des Regierungspräsidiums als höherer Straßenverkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung außerorts einholen und diese dann erlassen. Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt. Dabei setzt § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht die Überschreitung einer bestimmten Immissionsgrenze voraus, sondern es kommt darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Detaillierte Erläuterungen zu den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO geben die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Außerdem finden sich	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Einzelheiten zur Ermessensausübung im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 08.02.2023. Der Kooperationserlass gewährleistet, dass lärmbedingte verkehrsrechtliche Maßnahmen in Baden-Württemberg nach vergleichbaren Maßstäben festgesetzt werden. Zu den einzelnen Vorschlägen:	
XIV.6			**Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ganztags entlang der L 328A Lindauer Straße zwischen bestehender Tempo-50-Beschränkung und Abzweig Gewerbegebiet Ost 1 / Gartencenter:** Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h erscheint nach den vorliegenden Unterlagen nicht vertretbar. Die betroffenen Häuser liegen geschützt hinter einem mit Büschen bepflanzten Wall. Es sind lediglich 2 Häuser nachts mit Lärmwerten von 57 dB(A) betroffen. Die weiteren Gebäude und die Tagwerte liegen unter 67/57 dB(A). Die Häuser sind von der außerörtlichen L 328A kaum zu sehen.	Kenntnisnahme. An den Maßnahmen „Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen“ wird weiter festgehalten. Im Falle einer Nichtumsetzung der unter XIV.6 bis XIV.9 benannten Maßnahmen gilt der Beschluss des Lärmaktionsplans als sog. Vorratsbeschluss.
XIV.7			**Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ganztags entlang der K 7729 Habratsweilerstraße zwischen Haldenweg und 50m vor / nach Gebäude Habratsweilerstraße 41:** Eine Zustimmung zur vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung kann nicht in Aussicht gestellt werden. Die außerorts verlaufende K 7729 führt entlang von Bäumen und Gebüsch vor den innerörtlichen Häusern. Lediglich der abseits und außerorts liegende Aussiedlerhof steht ungeschützt an der Straße. Hier sind die Lärmwerte mit 68/60 dB(A) für 4 Bewohner am höchsten. Allerdings liegt dieser Hof weit abseits der	Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. XIV.6

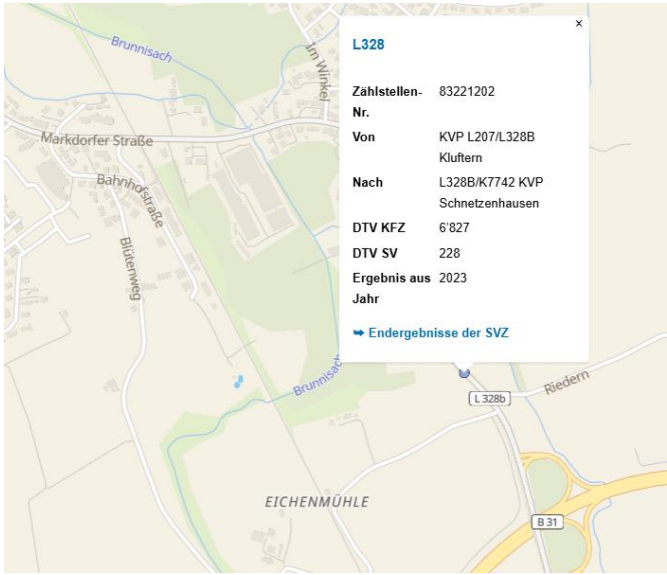
Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Bebauung. Die Lärmwerte für zwei Gebäude innerorts liegen bei 65/57 dB(A) für 3 Bewohner. Eine Vielzahl von Betroffenen liegt nicht vor.	
XIV.8			**Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ganztags entlang der K 7735 Teuringer Straße zwischen Höhe Gebäude Siemensstraße 4 und Bunkhofener Straße (inkl. Lückenschluss zwischen Bunkhofener Straße und Ortsein-/-ausgang Ittenhausen Süd sowie Lückenschluss zwischen Höhe Gebäude Siemensstraße 4 und bestehende Tempo-50- Beschränkung):** Eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist hier nicht angezeigt. Die außerorts verlaufende K 7735 führt entlang eines Gewerbegebietes. Die Geschwindigkeit ist bereits auf 70 km/h beschränkt. Lückenschlüsse außerorts sind nicht vorgesehen. Einzelne Häuser sind zwar von höherem Lärm betroffen, dies ist aber durch die Lage im Gewerbegebiet ortsüblich und hinzunehmen, somit fehlt es an der Vielzahl von Betroffenen durch die Gebäude, die innerorts liegen und nicht dem Gewerbegebiet zuzuordnen sind.	Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. XIV.6
XIV.9			**Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ganztags entlang der K 7739 Berger Straße zwischen Egelsee und Höhe Gebäude Langenloch 1:** Eine Geschwindigkeitsbegrenzung erscheint nach den vorliegenden Unterlagen nicht vertretbar. Die Geschwindigkeit ist bereits auf 70 km/h beschränkt. Durch den Kreisverkehr kann davon ausgegangen werden, dass die wirklich gefahrenen Geschwindigkeiten nicht	Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. XIV.6

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			so hoch sind und somit die Lärmbelastungen im Bereich des Kreisverkehrs geringer sind. Zum Schutz der an der K 7739 liegenden Gebäude ist an passiven Lärmschutz zu denken.	
XIV.10			Unsere nach der VwV-StVO zu § 45 erforderliche Zustimmung zu lärmbedingten verkehrsrechtlichen Maßnahmen außerorts kann erst nach dem Gemeinderatsbeschluss erteilt werden. Sie setzt einen Antrag der Unteren Verkehrsbehörde auf Zustimmung zu einer konkreten verkehrsrechtlichen Anordnung voraus.	Ist bekannt.
XIV.11			Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist erwünscht.	Kenntnisnahme.
	Initiative für Efrizweiler	28.05.2025	Die Initiative für Efrizweiler stellt hiermit den Antrag auf Berücksichtigung der zusammengefassten Einwendungen zum Entwurf des LAP 4 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens. Nachdem der Stadt Friedrichshafen bereits mehrere Anträge der Initiative vorliegen und uns zuletzt in der OR in Kluftern mündlich mitgeteilt wurde, dass man die vorgebrachten Hinweise berücksichtigen würde, sehen wir uns dennoch nach interner Diskussion und Beratung veranlasst, unsere Anliegen nochmals schriftlich darzulegen. Zu diesem Schritt hat uns auch der Umstand bewogen, dass die bisherigen Anträge und Vorschläge in der bisherigen Ausarbeitung des LAP 4-Entwurfs über die Temporeduzierung hinaus bislang **keine Berücksichtigung fanden**. Nach über 10 Jahre Bürgerinitiative bedauern wir dies sehr.	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Zusammenfassung der Kernanliegen der Bürgerinitiative aus vielen Gesprächen mit BürgerInnen und AnwohnerInnen: Präambel: Die im LAP 4 vorgeschlagenen Maßnahmen erstrecken sich mehrheitlich ausschließlich auf die Temporeduzierung. Damit bleibt in Teilbereichen die Gesundheitsgefährdung für betroffene AnwohnerInnen bestehen. Die Stadt kommt damit der Anforderung, alle Maßnahmen auszuschöpfen, die erforderlich sind, um eine Lärmreduktion zu erreichen, nicht im ausreichenden Maße nach. Eine ganzheitliche Betrachtung würde es den betroffenen BürgerInnen ermögliche, die Glaubwürdigkeit der Stadt in der Öffentlichkeit unterstreichen.	
XV.1			1. Tempo 30 für die **<u>gesamte Ortdurchfahrt</u>** in der Klufterner Str. in Efrizweiler und insbesondere vom Schloss bis Ortsausgang Süd.	Ist im Planentwurf des Lärmaktionsplans enthalten.
XV.2			2. Da die **<u>Umsetzung der Maßnahmen</u>** des LAP 4 gemäß Entwurfsfassung einen sehr langen Zeitraum bis 4/2026 in Anspruch nehmen kann, bitten wir dringend, die derzeit bestehende Tempo 30 Maßnahme aufgrund der Müllstraße-Umleitung für die Ortsdurchfahrt bestehen zu lassen. Die Stadt FN hat dazu bereits unseren Antrag für eine provisorische Übergangslösung bis zur Maßnahmenumsetzung gem. LAP 4 vorliegen. Jetzt wäre eine gute Gelegenheit, hier den AnwohnerInnen der Klufterner Str. nach jahrelangem Ringen um	Die Möglichkeit der zeitnahen Umsetzung wird geprüft mit dem Ziel der Umsetzung im Anschluss an die derzeitige Baustellenregelung.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Tempo 30 entgegen zu kommen. Es geht hier lediglich um den 2. Teilabschnitt von ca. 300 m. (vom Schloss bis Ortsausgang Süd.)	
XV.3			3. Wir beantragen weitere Maßnahmen in die Anordnung des LAP 4 mit aufzunehmen, insbesondere in den Bereichen, in denen die auslösenden Grenzwerte deutlich überschritten werden. Für Efrizweiler liegen die **Grenzwerte über der Gesundheitsschädigung** (> 60 dB(A) Nacht). Wenn man davon ausgeht, dass der Ausgangswert mind. 60,5 dB(A) Nacht betragen muss (oberhalb von 60), und die Maßnahme Tempo 30 gem. Berechnung Rapp (Seite 34+35 der Maßnahmenblätter) mit einer Wirkung von 2,5 dB(A) gegeben ist, dann wäre mit Ergebnis 58 dB(A) immer noch eine sehr hohe Lärmbelastung gegeben, für die weitere Pflichtmaßnahmen gemäß Lärmschutzverordnung in Verbindung mit dem Kooperationserlass notwendig sind. Wir beantragen ferner **weitere Lärmschutzmaßnahmen für Efrizweiler** sollten sein:	Die Berechnungsvorschrift RLS-19 rundet bereits ab der Nachkommastelle auf. Heißt ermittelte Lärmpegel von 59,1 dB(A) werden als 60 dB(A) dargestellt.
XV.4			4. Wegen der weiter bestehenden Gesundheitsgefährdung beantragen wird, den Einbau **von lärmtechnisch verbessertem Fahrbahnbelag**, sofern es zum Austausch oder Teilaustausch des Straßenbelags auf der Klufterner Str. kommen sollte.	Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages kann nur bei einem turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke erfolgen. Diese Maßnahme ist im Planentwurf des Lärmaktionsplans enthalten.
XV.5			5. Querungshilfen/Fußgängerüberweg oder Ampel im Bereich Teilstück Schloss bis Ortsausgang Süd	Verkehrssicherheitsthemen werden vom Amt für Sicherheit, Bürgerservice und Ordnung bearbeitet und sind kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.6			6. Anordnung von **stationären Blitzern**, da diese nachweislich die zur Einhaltung von Tempo 30 und zum ruhigen Verkehrsfluss beitragen (jeweils am Ortseingang). Wir wissen, dass nicht jeder Antragsteller berücksichtigt werden kann. Deshalb verweisen wir auf besondere Aspekte unsererseits als Begründung: a) auch nach Tempo 30 immer noch hohe Lärmwerte über dem Grenzwert b) gesetzliche Verpflichtung zum Lärmschutz als Grundrecht c) weitere Maßnahme wie lärmmindernder Fahrbahnbelag ist aus Kostengründen nicht sofort realisierbar und bedarf deshalb eine Ausgleichs- oder Übergangsmaßnahme wie z.B.: dauerhafte Geschwindigkeitskontrolle d) eine temporäre Kontrolle ist definitiv nicht ausreichend, da insbesondere die hohen Grenzwertüberschreitungen in der Nacht eine starkes Gesundheitsrisiko darstellen e) Die vorliegenden Gesundheitsgefährdung auf Basis der berechneten Lärmwerte ist deutlich unterhalb der tatsächlichen Lärmbelastung aufgrund der Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen. 7. **Alle o.g. Maßnahmen** sollte innerhalb des LAP 4 unter Anlage 3 der Vorlage 2025/V 00050 in der Rubrik **Maßnahmenblätter** aufgenommen werden.	Zwar wäre eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung denkbar, die Stadtverwaltung priorisiert allerdings eine effektivere Überwachung mit dem neu beschafften Enforcement Trailer, einem autonom betriebenen, mobilen Blitzer-Anhänger, der für die Geschwindigkeitsüberwachung im Straßenverkehr, insbesondere den Bereichen mit Maßnahmen aus dem LAP, eingesetzt wird.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.7			8. Hier fehlt **<u>insbesondere für den Teilort Efrizweiler eine separate Darstellung in einem Maßnahmenblatt</u>**, da die bisherigen Rahmendaten als Grundlage von den Werten aus Kluftern abgeleitet wurden. Dies stellt nicht den für Efrizweiler besondere Streckenabschnitt vom Schloss bis Ortsausgang Süd dar. Auch die angenommene Verkehrsbelastung ist mit 7.200 Kfz ist für diesen Streckenabschnitt in Efrizweiler nicht korrekt und beträgt über 8.200 Kfz.	Die Lärmsituation im Stadtteil Efrizweiler ist in den Gebäudelärmkarten ausreichend dargestellt. Die Verkehrszahlen entstammen dem Verkehrsmodell Friedrichshafen. Laut amtlicher Statistik beträgt das Verkehrsaufkommen im Jahr 2023: 6.827 Kfz/24. Die amtliche Zählstelle liegt südlich der Ortsdurchfahrt Efrizweiler. 
			Außerhalb des LAP 4 sind noch unsererseits die nachfolgenden Themen von besonderer Bedeutung:	
XV.8			**a) 90'Grad Kurve am Schloss in Efrizweiler** Bereits in der Bürgerveranstaltung zum LAP 4 am 15.1.25 im Zeppelin-Haus in FN haben wir auf die Gefahrenstelle hingewiesen. Die Besonderheit, dass neben 3 Fahrtrichtungen noch der Fußgängerverkehr aus	Die nebenstehend benannten Punkte a) bis d) werden außerhalb der Lärmaktionsplanung geprüft und beantwortet.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			der Bushaltestelle hinzukommt und eine für die Fußgänger sicheren Straßenübergänge gegebenen sind, zeigt die Notwendigkeit einer Änderung. Auf Seite 8 (Pkt 46) der Zusammenfassung im Internet v. 15.1.25 ist eine Skizze mit Vorschlägen für einen Kreisel. Damit könnte erreicht werden, dass mit Fußgängerüberwegen an allen beteiligten Fahrtrichtungen ein sicherer Übergang gegeben ist. Der bisherige Einwand, dass ein Kreisel an einer abknickenden Vorfahrtstraße laut der Verkehrsbehörde nicht möglich sei, kann doch nicht ernsthaft innerorts Bestand haben. Muss denn erst etwas passieren, bis die beteiligten Behörden eine Lösung schaffen? Wir ersuchen Sie dringend, das Problem ernst zu nehmen, und es nicht weiterhin mit dem Hinweis auf eine Querung in ca. 200 Meter Entfernung abzutun. Verkehrswege, die nicht den natürlichen Laufweg berücksichtigen, funktionieren bekanntlich nicht und erhöhen somit das Unfallrisiko. Wir fahren alle an vielen solchen Kreisellösungen vorbei. Sicherlich gibt es bessere Kreisellösungen. Besser als keine Lösung ist eben die zweitbeste Lösung für eine zentrale Stelle für den Fußgängerverkehr in der Ortsmitte. **b)** Bereits in der Bürgerveranstaltung zum LAP4 am 15.1.25 im Zeppelin-Haus in FN haben wir auf die Gefahrenstelle hingewiesen. Unter **Pkt 48 wird die Verkehrssituation vom Ortausgang Efrizweiler in Richtung Riedheim** beschrieben. Der Umstand, dass auf einer einspurigen Landstraße mit Sichtbehinderung durch eine Kuppe und Kurven die stärksten Verkehrsteilnehmer mit 100 km/h fahren können, benachteiligt	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			die weiteren VerkehrsteilnehmerInnen wie RadfahrerInnen und FußgängerInnen erheblich insbesondere bei Gegenverkehr. Die tägliche Nutzung durch BürgerInnen aus Efrizweiler zeigen die Gefahrensituation aufgrund einer nicht den örtlichen Gegebenheiten angepassten Geschwindigkeit der AutofahrerInnen. Insbesondere durch die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen beidseits der Straße mit Zu- und Abgangswege entsteht durch den Abbiegeverkehr ein erhöhtes Risiko. Die Verkehrsbehörde kann den Ermessensspielraum nutzen und eine generelle Tempo-reduzierung anordnen. Wir bitte dringend um diese Anordnung. **c)** Bereits in der Bürgerveranstaltung zum LAP 4 am 15.1.25 im Zeppelin-Haus in FN haben wir auf die Gefahrenstelle hingewiesen. Hier im Speziellen PKt 45: Ortausgang Süd, Richtung B31N Vor vielen Jahren wurde im Zuge der Planung der B31N den BürgerInnen von Efrizweiler eine **Querungshilfe am Ortseingang für den Rad- und Fußgängerverkehr** versprochen. Seit vielen Jahren kommt das Vorhaben nicht voran und wird zwischen Stadt und Landkreis hin- und hergeschoben. Wir brauchen Lösungen und keine Beschreibungen, was nicht geht. Wir bitten deshalb, den Prozess der Lösung nicht länger aufrecht zu erhalten und die angedachte Querungshilfe nicht außerhalb der Ortschaft, sondern kurz hinter das Ortschild zu verlegen. Dann ist nicht mehr der Landkreis der Blockierer, sondern die Stadt FN hat es selbst in der Hand, eine Lösung zu schaffen. Damit kann auch dem Bürgerbegehren Rechnung getragen werde, dass die leicht ab-	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			schüssige Fahrbahn mit einer geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahme, wie eine Querungshilfe versehen wird. **d)** Bereits in der Bürgerveranstaltung zum LAP4 am 15.1.25 im Zeppelin-Haus in FN haben wir auf die Gefahrenstelle hingewiesen. Hier im Speziellen Pkt. 53: **Durchfahrtverbot für LKW** auf der L207 Klufterner Str. Efrizweiler. Begründung: - es gibt mit der B 31 N keine Notwendigkeit, dass der LKW-Durchgangsverkehr durch eine Ortschaft fährt. Die Ausweichstrecke B31N ist großzügig ausgebaut. - Die Engstelle an der Bahnunterführung mit nur 1 Fahrtstreifen, Fußgängerüberweg führt immer wieder zu Stauungen und bekanntlich auch jährlich zu längeren Staus und Schäden durch unberechtigtes Einfahren unter Missachtung der Höhenbeschränkungen. - Der Fremdenverkehr, insbesondere für Radfahrer in beiden Fahrtrichtungen ohne eigenen Radweg, wird durch den LKW-Verkehr stark belastet. Auch der relativ schmale Gehweg verschärft die Gefahrenlage. - FußgängerInnen auf dem schmalen Gehweg sind durch den LKW-Verkehr insbesondere mit Kindern erheblich gestört bis gefährdet. - Die Verhältnismäßigkeit zwischen AnwohnerInnen an der Hauptstraße und LKW-Durchgangsverkehr ist nicht gegeben wegen engen Straßenverhältnissen, S-Kurve, Engstelle in der Bahnunterführung	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			und einer Gehwegbreite unter den heute üblichen Anforderungen. - Hinzu kommt, dass durch eine Vielzahl von Berichten aus den Gesprächen mit den AnwohnerInnen immer wieder der Hinweis kommt, dass ortansässige Gewerbetreibende mit erhöhter Geschwindigkeit keine Rücksicht auf die örtlichen Gegebenheiten nehmen und nur zur Vermeidung der etwas längeren Wartezeiten, um vor Immenstaad (als Linksabbieger) auf die B31 zu kommen, die Ortsdurchfahrt Kluftern Efrizweiler in Kauf nehmen.	
XV.9			Als Initiative für Efrizweiler suchen wir auch weiterhin den Dialog mit Ihnen und eine lösungsorientierte Vorgehensweise und bitten Sie um eine zeitnahe Berücksichtigung unserer Anträge.	Kenntnisnahme.
XVI	**Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH**	30.05.2025	Vielen Dank für die Übermittlung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan. Als Träger öffentlicher Belange erhalten Sie zu den vorgesehenen Maßnahmen – insbesondere zur ganztägigen Temporeduzierung auf 30 km/h – unsere Stellungnahme. Die Auswirkungen auf den öffentlichen Buslinienverkehr im Stadtverkehr Friedrichshafen fassen wir wie folgt in einer Grobbetrachtung zusammen: **1. Fahrzeitverlängerung durch Temporeduzierung** Wir haben eine Sensitivitätsanalyse mit drei Varianten berechnet: - Auswirkungen zeitlichen Mehraufwands auf die 25 Umläufe im Stadtverkehr Friedrichshafen in Prozent 20 Sekunden/1000 m 5 %	Es wird darauf hingewiesen, dass es keinesfalls Ziel der Lärmaktionsplanung ist, den ÖPNV zu schwächen. Im Gegenteil führt eine erhöhte Nutzung des ÖPNVs durch vermiedene MIV-Fahrten gleichermaßen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung. Für die Attraktivität des ÖPNV ist eine wichtige Größe der Fahrzeitunterschied IV/ÖV. Tempo 30 führt zu keiner Attraktivitätsreduzierung des ÖV im Vergleich zum IV. Die Fahrzeitverluste im Individualverkehr sind sogar tendenziell höher als im Linienbusverkehr (Aufgrund der An- und Abfahrten an Haltestellen geringerer Streckenanteil mit Geschwindigkeiten > 30 km/h). Es wird aber grundsätzlich bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Im

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			30 Sekunden/1000 m 7 % 40 Sekunden/1000 m 8 % Auf Grundlage der Häufigkeit der betroffenen Linien und unter Berücksichtigung der oben genannten Parameter sowie der Umlaufkoppelung verlängert sich die Fahrzeit der Linien im Stadtverkehr Friedrichshafen von 1 bis zu 6 Minuten pro Fahrt und Richtung. Wir prognostizieren einen Mehraufwand (Leistung) von ca. 6 Prozent. Die Schülerverkehre sind gesondert zu betrachten. Eine Verlängerung der Linienwege erfordert eine Anpassung des Fahrplans, um sowohl die direkte Erreichbarkeit der Schulen als auch die Anschlussverbindungen sicherzustellen. **2. Auswirkungen auf den Linienbetrieb** Wichtige Anschlussbeziehungen sind gefährdet bzw. gehen verloren. Der Schätzung nach werden voraussichtlich 1-2 Fahrzeuge mehr benötigt (1-2 weitere Fahrzeugumläufe). Fahrzeitverlängerungen bedeuten Generierung von Arbeitszeiten und somit Mehrbedarf an Fahrpersonalen. (Personalkostensteigerungen). **3. Fahrzeug- und Subunternehmerkosten** Wir prognostizieren Kostensteigerungen in der Größenordnung zwischen 400.000 – 600.000 € p.a. bezogen auf noch vorhandene Restlaufzeit im ÖDA (8 Jahre), das bedeutet Mehrkosten im Korridor in Höhe 3,2 Mio. € - 4,8 Mio. €, Beschaffungskosten der zusätzlichen Fahrzeuge sind nicht in dem Betrag abgebildet.	Allgemeinen hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Allgemeine Handlungsmöglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNVs sind bspw. die Umgestaltung von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Ein- und Ausstieg an allen Türen, Vertrieb durch Vorverkauf etc. Es wird empfohlen, die Maßnahmen des Lärmaktionsplans erst umzusetzen, wenn die Aufrechterhaltung des ÖPNVs sichergestellt ist. Diesbezüglich sollte eine interne Abstimmung zwischen den beteiligten Akteur:innen stattfinden. Im Übrigen verweisen wir auf die ergänzende Untersuchung zu den Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV (siehe Beilage 09 des Lärmaktionsplans). Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			4. Auswirkungen auf Fahrgäste und Attraktivität des ÖPNV Die geplante ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h hat nicht nur betriebliche, sondern auch spürbare Auswirkungen auf die Fahrgäste – sowohl unmittelbar als auch langfristig: <u>Verlängerte Fahrzeiten</u> Die Fahrzeitverlängerung im Fahrplan bedeutet für Pendler und Schüler eine spürbare Einbuße an Effizienz – insbesondere bei mehrfacher täglicher Nutzung. Der ÖPNV verliert damit an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. <u>Anschlusssicherheit</u> Bus/Bus und Zug/Bus Anschlüsse gehen verloren bzw. sind gefährdet. <u>Vertrauensverlust</u> Gerade für Berufspendler, Schüler und Touristen ist ein pünktlicher und zuverlässiger Fahrplan ein zentrales Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Fahrplaninstabilität und längere Fahrtzeiten schwächen das Vertrauen in den ÖPNV und können zu Abwanderungseffekten führen – insbesondere bei Strecken, auf denen Alternativen (Fahrrad, Auto) bestehen. <u>Einnahmenverlust</u> Im Kontext der neuen Einnahmenverteilung innerhalb des bodo-Verkehrsverbundes ist mit Rückgängen bei den Einnahmen zu rechnen. Ursächlich hierfür ist eine erwartete Abnahme der Attraktivität des öffentlichen	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Nahverkehrs, die sich negativ auf die Fahrgastzahlen auswirken könnte. Ab 2026 gilt im Verkehrsverbund bodo, an dem der Stadtverkehr Friedrichshafen als Gesellschafter beteiligt ist, eine neue, nachfrageorientierte Einnahmenverteilung. Das bedeutet: Jeder verlorene Fahrgast führt zu Mindereinnahmen für den Stadtverkehr Friedrichshafen – und damit zu einem steigenden Ausgleichsbedarf durch den Aufgabenträger, die Stadt. **5. Wechselwirkungen mit dem MIV und der Umgehungsstraße** Ein weiterer Aspekt, der berücksichtigt werden sollte, ist die Umgehungsstraße, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) zügig um die Stadt herumführt und eine deutliche Entlastung des innerstädtischen Verkehrs bietet. Diese Maßnahme führt jedoch zu einem paradoxen Effekt: Während der MIV durch die Umgehungsstraße schnell und effizient von der Innenstadt weggeleitet wird, erfahren die Busse durch die reduzierte Geschwindigkeit auf den betroffenen Strecken eine signifikante Verlangsamung. Dies verstärkt die Konkurrenz zwischen ÖPNV und MIV, da die Busse bei sinkender Geschwindigkeit deutlich länger benötigen, was den ÖPNV im Vergleich zum PKW weniger attraktiv macht. Mit solchen Maßnahmen kann die angestrebte Verkehrswende nur schwer erzielt werden, damit verlieren wir auch Fahrgäste, die zur Refinanzierung des ÖPNV-Angebotes einen wesentlichen Beitrag leisten. **6. Empfehlung der SVF GmbH**	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Der Stadtverkehr Friedrichshafen empfiehlt, geplante Maßnahmen – insbesondere die angedachte Tempo-reduzierung – nicht isoliert umzusetzen, sondern im Rahmen eines umfassenden und strategisch abgestimmten Gesamtpakets zu betrachten. Einzelmaßnahmen sollten stets in ein integratives Konzept eingebettet werden, um Wirksamkeit, Effizienz und Umsetzbarkeit zu gewährleisten. <u>Koordinierte Planung mit dem Stadtverkehr Friedrichshafen</u> Alle vorgeschlagenen Änderungen, insbesondere jene mit Auswirkungen auf das Fahrplanangebot, sind in enger Abstimmung mit dem Stadtverkehr Friedrichshafen zu entwickeln. Auf dieser Basis ist ein zeitlich abgestimmter Projektplan zu erarbeiten, der Planungssicherheit schafft und die Umsetzung strukturiert vorbereitet. <u>Anpassung des Fahrplanangebots</u> Im Rahmen der Maßnahmenbewertung ist zu prüfen, inwieweit eine Ausdünnung schwach nachgefragter Linien sinnvoll und vertretbar ist. Ziel ist die Konzentration von Ressourcen auf nachfragestarke Achsen und Zeitlagen zur Steigerung der Gesamtattraktivität des ÖPNV. <u>Notwendigkeit strategischer Verkehrsplanung</u> Eine rein gesetzlich motivierte Umsetzung (z. B. Temporeduktionen) greift zu kurz. Erforderlich ist eine ganzheitlich orientierte, strategische Verkehrsplanung, die unterschiedliche verkehrliche, wirtschaftliche und infrastrukturelle Aspekte berücksichtigt.	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<u>Ergänzende infrastrukturelle Maßnahmen – Vorschlag:</u> • **Einrichtung zusätzlicher Busspuren** zur Beschleunigung und Stabilisierung des Busverkehrs • **Flächendeckende Anpassung der Lichtsignalanlagen (LSA)** im gesamten Stadtgebiet zur Sicherstellung stabiler Umläufe und Priorisierung des ÖPNV • **Verkehrsberuhigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)**, z. B. in der Charlottenstraße, durch ein ausgewogenes Push-Pull-Konzept: Pull-Strategie: Durch eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs – etwa durch dichtere Taktung, höheren Komfort und größere Zuverlässigkeit – sollen Bürgerinnen und Bürger motiviert werden, verstärkt auf das erweiterte Mobilitätsangebot umzusteigen. Dies trägt dazu bei, die Stadt vom Verkehrslärm zu entlasten und wertvollen Parkraum in Seenähe für den Tourismus zu sichern. Push-Strategie: Gleichzeitig sind Maßnahmen zur Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erforderlich. Dazu zählen unter anderem die Reduzierung von Fahrspuren sowie die gesteuerte Parkraumbewirtschaftung – insbesondere saisonal, um den Tourismus besser zu steuern. <u>Finanzielle Ausgleichsmaßnahmen und Umsetzungshorizont</u>	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Zur Kompensation der entstehenden Mehrkosten ist eine Anpassung des bestehenden Angebots erforderlich. Diese umfasst auch die Möglichkeit, komplette Linien aus dem derzeitigen Fahrplanangebot zu streichen. Eine realistische Umsetzung des abgestimmten Projekts erscheint im Rahmen des Fahrplanwechsels im Dezember 2026 als realisierbar. **7. Busbeschleunigung** Eine Temporeduzierung lediglich auf Grundlage gesetzlicher Verpflichtungen umzusetzen, halten wir für kritisch. Dies kann zu Widerstand führen, da sie als ungerecht empfunden wird. Stattdessen sehen wir die Notwendigkeit, alle Maßnahmen im Zusammenhang gesamthaft zu betrachten. Wir plädieren dafür, gemeinsam mit der Stadt ein umfassendes Konzept inklusive zeitlicher Planung zu entwickeln. **8. Bewertung der Verbände** Die Interessenvertreter der Busunternehmen (VDV und WBO) bewerten Temporeduzierungen auf 30 km/h kritisch. Beiliegendes Statement VDV/WBO an das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vom 04. April 2024 erhalten Sie zu Ihrer Kenntnisnahme.	
XVII.1	**Landratsamt Bodenseekreis, Amt für Bauen, Klima und Mobilität**	30.05.2025	Vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen für den Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Friedrichshafen. Das Amt für Bauen, Klima und Mobilität, Sachgebiet Mobilität, des Bodenseekreises äußert sich wie folgt. Auf Grundlage, der von Ihnen gelieferten Unterlagen ist ersichtlich, dass bei einer Umsetzung der Maßnahmen im LAP auf langen Streckenabschnitten innerorts	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			zur Lärmreduktion Tempo 30 ganztägig eingeführt werden soll. Aufgrund der geringeren Geschwindigkeit gegenüber 50 km/h wird es Beeinträchtigungen für den ÖPNV geben. Folgende Linien im Bereich der Trägerschaft Landratsamt Bodenseekreis sind davon betroffen: - Linie 7395 (Friedrichshafen–Überlingen, 15-Minuten-Takt) - Linie 111 (Friedrichshafen – Salem, neu), Stundentakt, Osterferien bis Herbstferien - Linie 7394 (Friedrichshafen–Meersburg–Konstanz, Stundentakt) - Linien R45 (Friedrichshafen – Ravensburg), Stundentakt - Linie 7547 (Friedrichshafen – Wangen), Stundentakt - Linie 7587 (Friedrichshafen – Kressbronn – [Lindau]) Stundentakt - Linie 7396 (Immenstaad – Frickingen) - Linie X12 (Friedrichshafen – Markdorf), gehört zum Stadtverkehr FN - Linie X14 (Friedrichshafen – Bitzenhofen), gehört zum Stadtverkehr FN Diese Linien (außer die Linien X12, X14 und 7396) wurden in der Stellungnahme der RAB vom 24.04.2025, die Ihnen vorliegt, betrachtet. Die RAB hat nach eigener Aussage in ihrer Stellungnahme das Worst-Case Szenario wiedergegeben. Die Bewertung des Bodenseekreises ist je Linie unterschiedlich. Generell kann aber gesagt werden, dass	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			die durchschnittliche Geschwindigkeit im Bestand des ÖPNV innerstädtisch bei weitaus weniger als 50 km/h liegt. Im Durchschnitt kann, inklusive der Zeiten für die Andienung der Bushaltestellen, die durchschnittliche Geschwindigkeit innerstädtisch mit 35-42 km/h angenommen werden. Vermutlich liegt diese in den Spitzenstundenzeiten aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens noch niedriger und ist teilweise in den Fahrplänen widergespiegelt. Die Fahrpläne sind derart gestaltet, dass zum Zielbahnhof hin die angenommene Geschwindigkeit geringer wird, um evtl. aufgelaufene Verluste aufzufangen und dadurch die Anschlüsse am Endpunkt zu erreichen. Am Anfang einer Fahrt wird auch innerstädtisch mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten gerechnet und evtl. Verluste schon aufgebaut. In der Betrachtung der RAB fehlt allerdings eine unserer Ansicht nach wichtige Begleiterscheinung des LAP. Die Verlagerung der Verkehre aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten auf Strecken, die weiterhin mit 50 km/h befahren werden können. Wir gehen davon aus, dass die Reduktionen der Verkehre seitens der Planungsbüros verifiziert worden sind, bzw. diese Verkehrsverlagerungen durch ein Verkehrsmodell nachgewiesen wurden. Sollte das nicht der Fall sein, bitten wir die Verkehrsverlagerungen auf Richtigkeit hin zu überprüfen und uns die Ergebnisse zu übermitteln. Durch die Einrichtung von Tempo 30 wird auf den meisten Strecken (außer L207, L329, K7729, Ehlers-	

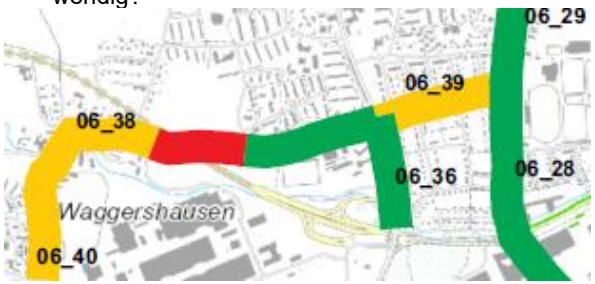
Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			straße) eine Verkehrsverlagerung in Form einer Reduktion stattfinden, so dass gerade in den Spitzenstunden die Verkehrsabwicklung verbessert wird. Durch diese Verkehrsverlagerungen werden unserer Meinung nach die rechnerischen Verlustzeiten nochmals reduziert und sich weiterhin, sollten auf diesen Streckenabschnitten eine Anpassung der LSA zugunsten der Nebenrichtungen nicht erfolgen, die durchschnittlichen Geschwindigkeiten stabilisieren.	
XVII.2			Aufgefallen ist, dass im LAP nicht alle relevanten ÖPNV Linien in den einzelnen Maßnahmenblättern genannt worden sind. Dies liegt unserer Meinung nach daran, dass das Angebot im Landkreis in den letzten Jahren verbessert worden ist und z.B. neue Linien wie die 111 generiert worden sind. Wir bitten eine Überarbeitung in den Maßnahmenblättern vorzunehmen. Verlustzeiten: - Linie 7395 (Friedrichshafen–Überlingen, 15-Minuten-Takt) Die rechnerische Verlustzeit beträgt 3,44 Minuten je Umlauf. Die Reduktion des DTV24 beträgt im Mittel ca. 3.000 – 3.500 Fahrzeuge, was laut Maßnahmenblatt eine Reduktion des Verkehrs zwischen 31% und 37% ausmacht. Durch diese Reduktion erwarten wir, wie oben beschrieben, dass der Verkehrsfluss sich ganztäglich, weitaus verbessert und weniger Stauminuten entstehen. Somit werden unserer Meinung nach die Verlustzeiten geringer ausfallen als theoretisch berechnet.	Die Ausweisung der Buslinien in den einzelnen Maßnahmenblättern wurde exemplarisch vorgenommen; eine fehlende Vollständigkeit der verkehrenden Buslinien bitten wir zu entschuldigen.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			- Linie 111 (Friedrichshafen – Salem, neu), Stundentakt, Osterferien bis Herbstferien Für die Linie 111 ergibt sich die selbe Verlustzeit wie bei der Linie 7395. Wie dort ausgeführt, glauben wir, dass sich die Verlustzeiten bezogen auf den LAP in Grenzen halten werden. - Linie 7394 (Friedrichshafen–Meersburg–Konstanz, Stundentakt) Die Verlustzeit liegt rein rechnerisch bei 4,30 Minuten und könnte sich aufgrund der Reduktion des Verkehrsaufkommens reduzieren. Gerade aufgrund der Tatsache, dass im Bereich Flugplatzstraße mit einer Reduktion des DTV von 20% zu rechnen ist, stützt diese Annahme. - Linien R45 (Friedrichshafen – Ravensburg), Stundentakt Wie seitens der RAB dargestellt liegen die Verlustzeiten der R45 bei etwas über 3 Minuten pro Umlauf. Da laut LAP Maßnahmen 6.1-6.3 Rückgänge des Verkehrsaufkommens bis 17% DTV24 zu erwarten sind, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass die Verlustzeiten sich im Rahmen halten. - Linie 7547 (Friedrichshafen – Wangen), Stundentakt Die bei der R45 dargestellte Aussage, trifft auch auf die Linie 7547 zu. - Linie 7587 (Friedrichshafen – Kressbronn – Lindau) Stundentakt	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Die Linie 7587 ist nur von der Maßnahme 6.16 betroffen, die eine nächtliche Temporeduktion auf 30km/h vorsieht. Hiervon wären nur die letzten Abendpaare betroffen. Die Erfahrung zeigt, dass in den Randzeiten die Puffer im Fahrplan durchaus üppig sind, so dass auch bei diesen Abendfahrten keine wesentlichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. - Linie 7396 (Immenstaad – Frickingen) Die Linie 7396 ist von den Maßnahmen 06.06. und 06.08. betroffen und erfährt rein rechnerisch eine Verlustzeit von 1,44 Minuten pro Umlauf. Im Bereich von Kluftern (M6.06.) wird eine Zunahme des Verkehrs um 19% auf der Landesstraße prognostiziert. Dies kann im Bereich von Kluftern zu erheblichen Auswirkungen führen und die Fahrzeit der Linie 7396 tatsächlich in den Spitzenstundenzeiten erhöhen. Aufgrund dessen sollte der Knotenpunkt Markdorfer Straße/Immenstaader Straße (Kreisverkehr) verkehrsplanerisch überprüft werden und nachgewiesen werden, dass die Qualitätsstufen nach HBS weiterhin für einen reibungslosen Verkehrsablauf eingehalten werden. - Linie X12 (Friedrichshafen – Markdorf), gehört zum Stadtverkehr FN Die Linie X12 würde rein rechnerisch einen Zeitverlust pro Umlauf von knapp 5 Minuten aufweisen. Wie bei den übrigen Linien schon dargestellt, werden sich die Verkehrsstärken auf einigen Streckenabschnitten reduzieren und es ist damit zu rechnen, dass der Zeitverlust auf diesen Strecken nicht so gravierend sein wird, wie rechnerisch ermittelt. Allerdings führt die Linienführung wie bei der Linie 7396 über die L207 (Kluftern)	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			auf der eine Zunahme des Verkehrs prognostiziert wird und kann wie unter Linie 7396 dargestellt zu höheren Verlustzeiten führen. Auch hier ist eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des oben genannten Knotenpunktes sinnvoll. Der Charakter einer Expressbuslinie müsste aufgrund längerer Fahrzeiten auf den Prüfstand gestellt werden. - Linie X14 (Friedrichshafen – Bitzenhofen), gehört zum Stadtverkehr FN Auch auf der Linie X14 werden rechnerisch Verlustzeiten von knapp 5 Minuten pro Umlauf erwartet. Bei den meisten Streckenabschnitten ist eine Reduktion des Verkehrs zu erwarten, was eine Verbesserung darstellt. Auf der K7739 allerdings (M6.35 und M6.36) werden laut LAP die Verkehrsstärken zunehmen (+13% bzw. +11%). Auch hier ist eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Colmannstraße/Waggenhauser Straße und der bestehenden Lichtsignalanlage aus Sicht der Verkehrsplanung ÖPNV notwendig. Der Charakter einer Expressbuslinie müsste aufgrund längerer Fahrzeiten auf den Prüfstand gestellt werden.	
XVII.3			Generell wird erst eine Evaluierung zeigen, ob die Fahrpläne, wie sie sich momentan darstellen, eingehalten werden können und die Anschlusssicherung an die Schiene oder an weitere Umstiege des Busses gesichert sind. Aufgrund der oben dargestellten Situationen auf den einzelnen Linien, kann es durchaus vorkommen, dass aufgrund von Fahrplananpassungen, Mehraufwendungen, etc. auch monetäre Kosten ent-	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			stehen. Der Bodenseekreis wird in diesem Falle innerhalb seiner Möglichkeiten prüfen, ob eine Ausdünnung des Fahrplanangebots oder eine Optimierung der Streckenverläufe (evtl. Wegfall von Andienung von Bushalten) zielführend ist und damit aufkommende Kosten aufgefangen werden können.	
	Stadt Friedrichshafen, Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung	03.06.2025	Nach Prüfung des Entwurf des Lärmaktionsplans der Stufe 4 können wir seitens der Straßenverkehrsbehörde wie folgt Rückmeldung geben:	
XVIII.1			- K 7735 Teuringer Straße Mitte Nr. 06_30 -> Lärmwerte vereinzelt tags über 70 dB -> Abwägung nur nachts richtig? Für die Leichtigkeit des Verkehrs ist die Abwägung vorteilhaft	Von Lärmpegeln ≥ 70 dB(A) tags ist ein Wohngebäude mit drei Einwohner:innen betroffen. Gesamthaft sind in diesem Streckenabschnitt sieben Personen (drei Wohngebäude) von Überschreitung der Lärmpegel 65 dB(A) tags betroffen. Eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wird als unverhältnismäßig angesehen.
XVIII.2			- K 7737 Dekan-Rogg-Straße / An der Steige Nr. 06_33 -> Tag/Nacht 30, Entscheidung der Verkehrsbehörde laut Begründung. Für mich ergibt sich auf Grund der bestehenden Tempobeschränkungen Tempo 30 ganztags und damit ist das Ergebnis Tempo 30 ganztags in unserem Sinne	Kenntnisnahme.
XVIII.3			- K 7739 Jettenhauser Straße / Waldstraße / Berger Straße Süd Nr. 06_35 Begründung und Ergebnis weichen inhaltlich voneinander ab.	Das Ergebnis der Abwägung ist, dass sich entlang des Streckenabschnittes K 7739 Jettenhauser Straße, zwischen Hägleweg und Waggershauser Straße, lediglich ein Hauptwohngebäude (6 Personen) mit Lärmpegeln ≥ 67/57 dB(A) tags/nachts befindet. Eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für Abschnitt ist nicht verhältnismäßig. Daher soll die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nur im Streckenabschnitt K 7739 Waldstraße,

<table>
<tr><th>Stellung-nahme Nr.</th><th>Träger</th><th>Stellung-nahme vom</th><th>Stellungnahme</th><th>Wertung</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>zwischen dem nördlichen Ortsein-/-ausgang Jettenhausen und der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h gelten.</td></tr>
<tr><td>XVIII.4</td><td></td><td></td><td>- L 328A Lindauer Straße Nr. 07_04 -> keine Betroffenheiten über 67 dB am Tag, wieso 50 ganztags?
Auch wenn die gleiche Tempobeschränkung im Sinne des Verkehrs ist. Auf welcher Grundlage?</td><td>Eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h reduziert die vorhanden Betroffenheiten im Tages- wie auch Nachtzeitraum:
<table>
<tr><td>Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich</td><td>≥ 65 dB(A) T.</td><td>≥ 67 dB(A) T.</td><td>≥ 70 dB(A) T,</td><td>≥ 55 dB(A) N.</td><td>≥ 57 dB(A) N.</td><td>≥ 60 dB(A) N.</td></tr>
<tr><td></td><td>20</td><td>0</td><td>0</td><td>39</td><td>20</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich</td><td>≥ 65 dB(A) T.</td><td>≥ 67 dB(A) T.</td><td>≥ 70 dB(A) T,</td><td>≥ 55 dB(A) N.</td><td>≥ 57 dB(A) N.</td><td>≥ 60 dB(A) N.</td></tr>
<tr><td></td><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>7</td><td>2</td><td>0</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>XVIII.5</td><td></td><td></td><td>- Hier bestehen mehrere Geschwindigkeiten in dem „Abschnitt“.
Abschnitt Tempo 50 keine LAP Maßnahme notwendig?
 
</td><td>Im Bereich Ortsein-/-ausgang Waggershausen-Ost und Susostraße gilt derzeit eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h (Fahrtrichtung Ost). In Gegenrichtung (Fahrtrichtung West) gilt bereits eine Tempo 50 ganztags. Eine beidseitige Vereinheitlichung Tempo 50 vermeidet unnötige Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge.</td></tr>
<tr><td>XVIII.6</td><td></td><td></td><td>- Maßstab B31 (FN-Immenstaad)

Immenstaad B31: 56 Betroffene Tags über 70 dB(A), 515 Betroffene Nachts

FN B31 Flugplatz und Ost: Keine Betroffenheiten über 70 dB(A) tags, jedoch 57 Betroffenheiten mit mehr als</td><td>Es kann nicht nachvollzogen werden, was hier mit Maßstab gemeint ist.

Der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt hat sich in seiner Sitzung vom 08. April 2025 gegen die Maßnahme Tempo 50 nachts entlang der B 31neu zwischen AS FN-Messe und Höhe Am Klärwerk ausgesprochen. In diesem Bereich der</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Stellung-nahme Nr.</th><th>Träger</th><th>Stellung-nahme vom</th><th>Stellungnahme</th><th>Wertung</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>60 dB(A) -> Daher würde sich eine Tempobeschränkung für den Abschnitt nach LAP vorwiegend für die Nacht ergeben. Sinnvoll?
<table>
<tr><td>Lärmaktionsplan</td><td colspan="6">Friedrichshafen</td></tr>
<tr><td>Straße / Rechengebiet:</td><td colspan="6">B 31 bei Flugplatzstraße Nr. 07_01</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Verkehrsbelastung</td><td>26'400</td><td>Kfz/24h DTV</td><td>2'620</td><td>SV/24h DTV</td><td>9.9%</td><td>SV-Anteil</td></tr>
<tr><td>Quelle:</td><td colspan="5">Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe</td></tr>
<tr><td>Korrektur Fahrbahnbelag</td><td>Pkw</td><td>---</td><td>dB(A)</td><td>Lkw</td><td>---</td><td>dB(A)</td></tr>
<tr><td>Geschwindigkeit Bestand</td><td>Tag</td><td>80</td><td>km/h</td><td>Nacht</td><td>80</td><td>km/h</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich</td><td>≥ 65 dB(A) T.</td><td>≥ 67 dB(A) T.</td><td>≥ 70 dB(A) T,</td><td>≥ 55 dB(A) N.</td><td>≥ 57 dB(A) N.</td><td>≥ 60 dB(A) N.</td></tr>
<tr><td>132</td><td>57</td><td>0</td><td>216</td><td>181</td><td>57</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich</td><td>≥ 65 dB(A) T.</td><td>≥ 67 dB(A) T.</td><td>≥ 70 dB(A) T,</td><td>≥ 55 dB(A) N.</td><td>≥ 57 dB(A) N.</td><td>≥ 60 dB(A) N.</td></tr>
<tr><td>17</td><td>4</td><td>0</td><td>33</td><td>25</td><td>4</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Lärmaktionsplan</td><td colspan="6">Friedrichshafen</td></tr>
<tr><td>Straße / Rechengebiet:</td><td colspan="6">B 31 Ost Nr. 07_02</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Verkehrsbelastung</td><td>23'160</td><td>Kfz/24h DTV</td><td>2'285</td><td>SV/24h DTV</td><td>9.9%</td><td>SV-Anteil</td></tr>
<tr><td>Quelle:</td><td colspan="5">Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe</td></tr>
<tr><td>Korrektur Fahrbahnbelag</td><td>Pkw</td><td>1.9</td><td>dB(A)</td><td>Lkw</td><td>2.1</td><td>dB(A)</td></tr>
<tr><td>Geschwindigkeit Bestand</td><td>Tag</td><td>80 / 100</td><td>km/h</td><td>Nacht</td><td>80 / 100</td><td>km/h</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich</td><td>≥ 65 dB(A) T.</td><td>≥ 67 dB(A) T.</td><td>≥ 70 dB(A) T,</td><td>≥ 55 dB(A) N.</td><td>≥ 57 dB(A) N.</td><td>≥ 60 dB(A) N.</td></tr>
<tr><td>14</td><td>0</td><td>0</td><td>193</td><td>69</td><td>0</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich</td><td>≥ 65 dB(A) T.</td><td>≥ 67 dB(A) T.</td><td>≥ 70 dB(A) T,</td><td>≥ 55 dB(A) N.</td><td>≥ 57 dB(A) N.</td><td>≥ 60 dB(A) N.</td></tr>
<tr><td>7</td><td>0</td><td>0</td><td>44</td><td>18</td><td>0</td></tr>
</table></td><td>B 31, am östlichen Ortseingang der Stadt, sollen bauliche Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden anstatt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 nachts. Die Maßnahme Tempo 50 nachts wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.</td></tr>
<tr><td>XVIII.7</td><td></td><td></td><td>Im Lärmaktionsplan festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen durch die Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich angeordnet werden, sie werden nicht durch den Beschluss des Lärmaktionsplan automatisch verfügt. Darüber hinaus bedürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund des Lärmaktionsplans im Außerortsbereich zusätzlich noch einer Zustimmung des Regierungspräsidiums als höherer Verkehrsbehörde. Ich möchte noch anmerken, dass im Zuge von verkehrsrechtlichen Anordnungen seitens der Straßenverkehrsbehörde eine Anhörung des Stra-</td><td>Kenntnisnahme. Alle im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen werden dem Gremium in Form dieser Synopse zur Verfügung gestellt.</td></tr>
</table>

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			ßenbaulastträgers und der Polizei erfolgen muss. Darüber hinaus hat die Straßenverkehrsbehörde auch die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs zu beachten. Daher erachte ich es für sinnvoll und notwendig, dass wir im Zuge der Erstellung der Sitzungsvorlage frühzeitig die im Zuge dieser Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingegangen Stellungnahmen der Straßenbaulastträger (Stadt, Landkreis, Regierungspräsidium), der Polizei und des ÖPNV erhalten um eine weitere Beurteilung vornehmen zu können.	

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	**Bürger:in 1**	14.04.2025	Bitte erläutern Sie mir die Gründe für die unterschiedlichen Maßnahmen in den Bereichen • Waltenweilerstraße/Brochenzellerstraße - südlich (30 km/h ganztags) und • Habratsweilerstraße/Haldenweg (50 km/h ganztags) In beiden Bereichen fährt die selbe Anzahl Fahrzeuge und im Bereich Habratsweilerstraße/Haldenweg treten zusätzlich Beschleunigungen wegen Steigung in nördlicher Richtung und Bremsen sowie Beschleunigungen wegen Kurve und Abzweigung auf.	Entlang der K 7729 Habratsweilerstraße liegt mit 5.520 Kfz/24h (4% Schwerverkehrsanteil) die gleiche Verkehrsbelastung wie entlang der K 7729 Waltenweilerstraße vor. Im Bereich der K 7729 Habratsweilerstraße sind die Gebäude einseitig der Straße angeordnet. Von Überschreitungen der Auslösewerte sind insgesamt drei / vier Hauptwohngebäude mit Lärmpegel ≥ 65/55 dB(A) tags/nachts betroffen. Der hier betrachtete Streckenabschnitt ist Außerorts und es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung beidseitig 70 km/h ganztags. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 30 km/h ist aufgrund der Anzahl Betroffenheiten sowie aufgrund der Außerortslage nicht verhältnismäßig. Um die Lärmbetroffenheiten dennoch vor Umgebungslärm zu schützen, wird im Bereich der K 7729 Habratsweilerstraße auf 340 Metern eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h festgesetzt. Im Bereich der K 7729 Waltenweilerstraße wird laut Maßnahmenblatt 06_27 eine Verkehrsbelastung in Höhe von 18.160 Kfz/24h ausgewiesen. Dieser Fehler wurde korrigiert. Der Lärmberechnung entlang der K 7729 Waltenweilerstraße liegen Verkehrszahlen in Höhe von 5.520 Kfz/24h zu Grunde. Entlang des innerörtlichen Streckenabschnittes sind sieben bzw. neun Hauptwohngebäude mit Lärmpegel ≥ 65/55 dB(A) betroffen. Die Gebäude entlang des 280 Meter langen Streckenabschnittes sind beidseitig angeordnet. Die Anzahl der Lärmbetroffenheiten rechtfertigt eine Geschwindigkeits-reduzierung von 50 auf 30 km/h ganztags.
II.1	**Bürger:in 2**	24.04.2025	Tempo 30 nachts ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Allerdings sah das Maximalkonzept für die Klufterner Straße in Spaltenstein eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags	Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und not-wendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenheiten im Tageszeit-raum (2 Personen mit Lärmpegel ≥ 67 dB(A) tags) im Verhält-

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			vor, demnach wäre es rechtlich auch umsetzbar. Die Umsetzung des Maximalkonzepts, also Lärmschutz für alle roten Bereiche, wurde seitens der Stadt FN so auch in der Presse kommuniziert. Wir waren sehr dankbar, das zu lesen. Dass es möglicherweise nun anders kommen soll, macht uns fassungslos. Deshalb hoffen wir sehr, dass Sie die nachstehenden Argumente sorgfältig prüfen und in Ihre endgültige Entscheidung einbeziehen: Sie begründen, dass tagsüber "nur" 2 Personen mit mehr als 67 dB(A) belastet sind. Dies sei im Verhältnis zur Streckenläge mit Tempo 30 ganztags nicht zu rechtfertigen. Uns erschließen sich die Argumente oder Nachteile auf Ihrer Seite nicht, die Sie mit diesen 2 Menschen abgewogen haben. Die Fa. Rapp entkräftet in ihrer Präsentation nämlich alle gängigen Argumente gegen Tempo 30 ganztags (Verkehrsfluss, Fahrtzeitverlust etc.). Außerdem liegt die Lärmdifferenz für 126 Menschen in diesem Bereich gerade mal bei 2 (!) Dezibel. 126 Menschen leben immer noch mit einer Belastung von mehr als 65 dB(A)! Wir befinden uns hier immer noch im roten Bereich - was langfristig ein erhöhtes Gesundheitsrisiko für 126 Menschen darstellt. Das allein sollte Argument genug sein. Die Fa. Rapp präsentiert aber neben der Entlastung durch Lärm auch zuoberst die Auswirkung auf die Verkehrssicherheit durch Tempo 30. Sie argumentieren pro Tempo 50 tagsüber, dass der Radweg für beide Richtungen auf dem Gehweg geführt wird. Das sollte neben der Lärmreduzierung jedoch ein Hauptargument für Tempo 30 ganztags	nis zur Länge des Streckenabschnittes von 450 Meter rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere auch, da der betrachtete Streckenabschnitt einseitig bebaut ist, der Radverkehr auf dem Gehweg geführt wird und mithin bei der Umsetzung der Gesamtkonzeption eine Verkehrsabnahme von 35% erwartbar ist.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			sein. Bei der Lärmkartierung konnte die neu eingeführte Buslinie X12 natürlich nicht mit einbezogen werden, da sie noch nicht bestand. Dadurch kommt es aber nicht nur zur nochmaligen Erhöhung der Lärmbelastung, die in den Daten nicht berücksichtigt ist, sondern durch die erhöhte Busfrequenz im Begegnungsverkehr auch vermehrt zu gefährlichen Ausweichmanövern auf eben diesen gemeinsamen Geh- und Radweg - ein Problem, das bekanntermaßen bereits vor Einführung der zusätzlichen Buslinie bestand. Weshalb der gemeinsame Geh- und Radweg nun ausgerechnet ein Argument für Tempo 50 tagsüber sein soll, erschließt sich uns genausowenig wie das Argument der einseitigen Bebauung und der Streckenlänge.	
II.2			Sie führen außerdem auf, dass die Klufterner Straße auf Höhe der Haltestelle "Girishalde" über einen Fußgängerüberweg verfügt. Das ist formell schlicht falsch (kein Zeichen 293 und 350). Es handelt sich lediglich um eine ungesicherte Querungshilfe. Dies im Zusammenspiel mit den noch erlaubten 50 km/h macht auch den Bereich der Querungshilfe gefährlich, da er durch die Kreuzungssituation aus Richtung Schnetzenhausen und durch den leichten Fahrbahnknick auf Höhe Hof Arnegger aus Richtung Efrizweiler unübersichtlich wird. Die Querungshilfe führt zu den Bushaltestellen und diese werden naturgemäß tagsüber (auch von vielen Schulkindern) frequentiert und nicht nachts. Wäre dies tatsächlich ein Fußgängerüberweg i.S. der StVO, was im Übrigen	Wurde im Maßnahmenblatt korrigiert.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			sinnvoll wäre, könnte allein dies schon Tempo 30 an dieser Stelle rechtfertigen. Zusammenfassend ist der Lärm auf der Klufterner Straße in Spaltenstein für 126 Menschen nachgewiesen im Bereich des Gesundheitsrisikos und weicht nur 2 dB(A) von der hier gemessenen Höchstbelastung ab. Eine Berücksichtigung der zusätzlichen Buslinie X 12 fand bislang nicht statt. Die Verkehrssicherheit ist durch die baulichen Gegebenheiten ebenfalls gefährdet und könnte durch Tempo 30 minimiert werden. Das Maßnahmenblatt enthält zudem einen formellen Fehler (FGÜ). Demgegenüber steht Ihr Argument der Streckenlänge, möglicherweise auch das des Fahrzeitverlusts. Dies kann jedoch nach Ausführung der Fa. Rapp - auch für den ÖPNV - ebenfalls kein Argument sein. Tempo 30 ganztags würde also neben der Lärmreduzierung für viele - nicht nur 2 - Menschen auch ganzheitlich für deutlich mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sorgen. Aus unserer Sicht geht die Gewichtung nach Abwägung Ihres Ergebnisses mit den hier aufgeführten Argumenten eindeutig in Richtung Tempo 30 ganztags. Aus diesen Gründen erheben wir Widerspruch gegen die Anpassung des LAP für die Klufterner Straße in Spaltenstein auf Tempo 30 nur nachts und fordern Tempo 30 ganztags, wie im Maximalkonzept vorgesehen.	Der Lärm an den Wohngebäuden wurde nach einem vorgegebenen Berechnungsverfahren berechnet, nicht gemessen.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.1	**Bürger:in 3**	25.05.2025	1. Es sollte zu den sich über ganz Friedrichshafen erstreckenden Thematischen Karten mit den Themen Geschwindigkeiten, Straßenbeläge und Lärmimmissionen usw. an prominenter Stelle erläutert werden, dass die Karten teilweise bis um 400% vergrößert werden sollten, damit manche Fakten und Ergebnisse in den Karten überhaupt erkannt bzw. sichtbar werden.	Der Vorteil der digitalen Karten ist das Zoomen. Wir gehen davon aus, dass die digital affine Bürgerschaft dies kann bzw. davon Kenntnis hat. Sofern Fragen zu den Karten bestehen, steht das Amt für Stadtplanung und Umwelt, Abteilung Landschaftsplanung und Umwelt, für Auskunft und Hilfe zur Verfügung.
III.2			2. Bei der Anlage 7 Seite 2, Geschwindigkeiten, Straßenbeläge, Lärmschutzwälle und -wände kann man an manchen Stellen schwer erkennen, was Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände sind, weil diese die gleiche Farbe wie manche Straßenbeläge in dieser Karte haben. Teilweise überdecken auch die farbigen Balken der Straßenbeläge, die dünneren Linien der Lärmschutzwälle und -wände. Im Bereich zwischen Ostportal und Westportal des Riedleparktunnels ist die zeichnerische Darstellung von Straßenbelägen, Lärmschutzwällen und -wänden nicht gerade übersichtlich. Für weitere Stellen habe ich das nicht überprüft. Ob bessere Darstellungsmöglichkeiten existieren und zulässig sind, ist mir nicht bekannt.	In angesprochener Karte sollen hauptsächlich Informationen zu Fahrbahndeckschichten mit Straßendeckschichtkorrektur DSD > 0 dB dargestellt werden. Lärmschutzwände / -wälle sind in den Gebäudelärmkarten besser ersichtlich.
III.3		30.05.2025	Insgesamt finde ich den Lärmaktionsplan FN Stufe übersichtlich, gut erklärt und gut nachvollziehbar.	Kenntnisnahme.
III.4			Allerdings vermisse ich unter Kapitel 2.9 Weitere Lärmminderungsmassnahmen weitere lärmmindernde Maßnahmen und Ziele aus dem Mobilitätsplan Friedrichshafen 2024. Es fehlen meines Erachtens	Im Lärmaktionsplan wird ein Verweis auf lärmrelevante Ziele und Maßnahmen des Mobilitätsplans FN ergänzt.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			insbesondere lärmmindernde Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds und zum Beispiel die Absicht dass der Pkw-Anteil auf 50 % der Verkehrsbewegungen reduziert werden soll. Auch die Änderung der vor kurzem geänderten Parkplatzbewirtschaftung wird den Parksuchverkehr sicherlich mindern und den PKW-Lärm etwas reduzieren. Diese Lärmreduktionen lassen sich nur schwer in dB(A)-Werten ausdrücken, sind aber sicherlich für die Anwohner spürbar. Insofern fände ich es hilfreich, wenn einige lärmrelevante Ziele und Maßnahmen des Mobilitätsplans genannt oder auf entsprechende Kapitel des Mobilitätsplans verwiesen würde.	
IV.1	**Bürger:in 4**	29.05.2025	Zum Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 30.04.2025 habe ich folgende Anmerkungen: 1. Seite 43 – Anordnung T30 entlang der L 328B Markdorfer Straße zwischen Immenstaader Straße und Bahnhofstraße Diese Festlegung ist nicht korrekt. Auf der Markdorfer Straße besteht bereits eine T30 Zone zwischen Fußgängerüberweg und der Bushaltestelle. Die falsche Zonenangabe wäre nicht weiter tragisch, wenn nicht auch bei der Berechnung der Fahrzeiten in Rechenblatt 06-07 die bereits existierende T30 Strecke als Fahrzeitzuwachs berücksichtigt worden wäre. Die vorhandene Strecke ist in Anlage 7 korrekt dargestellt! Warum sie trotzdem auf Seite 43 falsch wiedergegeben wird ist unklar.	Zeitlich angeordnete Geschwindigkeitsreduzierungen aus verkehrlichen Gründen werden bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt. Das Maßnahmenblatt 06-07 betrachtet den Streckenabschnitt L 207 Markdorfer Straße. Der hier betreffende Streckenabschnitt wird im Maßnahmenblatt 06-17 dargestellt.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			2. Berechnungsblatt L 207 Markdorfer Straße Mitte Nr. 06_07 Die Bereichsangabe ist komplett unverständlich und was hier gerechnet wurde. Der Bereich ist definiert als Kreisverkehrsplatz bis Gangolfstraße. Beschrieben ist aber der Bereich der bereits bestehenden T30 Zone in der Markdorfer Straße über die Holzgasse bis Ortsausgangsschild	In diesem Bereich wurde der Lücke zwischen Kreisverkehrs-platz und Einmündung Gangolfstraße untersucht. Auf diesem 40 Meter langen Abschnitt der L 207 Markdorfer Straße gilt lt. StVO noch 50 km/h. Um unnötige Beschleunigungsvorgänge zu vermeiden, wurde die Lärmminderungswirkung von Tempo 30 untersucht.
IV.3			3. L 328B Markdorfer Straße Ost / Klufterner Straße Berechnungsblatt Nr. 06_17 Betreff Markdorfer Straße zwischen Brunisachbrücke (Efrizweiler) und Bahnhofstraße (Kluftern). Durch das Fachteam wurde nach Abwägung vorgeschlagen für den o.g. Bereich keine Anordnung von T30 zu empfehlen. Ergebnis der Abwägung für den Bereich Markdorfer Straße ab Einmündung Bahnhofstraße bis Efrizweiler: *Der Streckenabschnitt zwischen Bahnhofstraße und der Brücke Brunnisach (380 Meter) ist gekennzeichnet durch Mischgebiets- und Gewerbenutzung. Die Bebauung in diesem Abschnitt ist lückenhaft angeordnet und die Betroffenheiten ≥ 65/55 dB(A) tags/nachts mit 9/20 Personen bezogen auf die Länge des Streckenabschnittes gering. Ein Lückenschluss für diesen Bereich käme in Frage. Die Entscheidung darüber obliegt der Verkehrsbehörde.*	Alternative Lärmminderungsmassnahmen wie bspw. Möglich-keiten zur Lärmsanierung werden nicht explizit für einzelne Bereich aufgeführt sondern allgemein auf Seite 48 des Plan-entwurfs ausgewiesen. Die erwähnten Betroffenheiten sind bekannt. Nach unserer Auffassung ist die Maßnahme Tempo 30 ganztags für einen 380 Meter langen Streckenabschnitt der L 328B Markdorfer Straße im Vergleich zur Anzahl betroffener Personen (neun Personen mit Lärmpegel ≥ 65 dB(A) tags) nicht verhältnismäßig. Daher wurde die Option eines sog. Lückenschlusses geprüft. Der Kooperationserlass besagt, dass wenn innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Stre-ckenabschnitt (gemäß Kooperationserlass 2023: 300m; ge-mäß StVO-Novelle 2024: 500m) liegt, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindig-keit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit be-schränkten Streckenabschnitten in Betracht. Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindig-keitsbeschränkung und der Ortstafel. Der Lückenschluss soll an dieser Stelle umgesetzt werden.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Wie den Berechnungen zu entnehmen ist, sind auch in diesem locker bebauten Bereich entlang der Markdorfer Straße Bürger von Lärm betroffen. Alternativ vorgeschlagene Lärmsanierungsmaßnahmen für diese Bürger wurden ersatzweise für Anordnung von T30 nicht aufgeführt oder vorgeschlagen. Diese Begründung folgt der menschenverachtenden Ansicht, dass es nur Lärmschutz gibt wenn viele Menschen betroffen sind. Menschen an der gleichen Straße mit gleichen Lärmbelastungen wie die Menschen auf Strecken bei denen Lärmschutzmaßnahmen eingeführt werden, werden offensichtlich als Kollateralschaden betrachtet. Die Fachabwägung verstößt u.a. auch gegen höchstrichterliche Entscheidungen in denen das im Grundgesetz verbriefte Recht des Einzelnen auf Schutz seiner Gesundheit und Unversehrtheit garantiert wird und den Staat zum Schutz des Einzelnen verpflichtet. Die Frage ist gestattet wieviele von Lärm betroffene Menschen es sein müssen um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu rechtfertigen! Verbindliche Grenzwerte gibt es dafür keine. Die Rechtsprechung kennt nur die Verhältnismäßigkeit der Schutzmaßnahmen bezogen auf die Wirtschaftlichkeit im Hinblick auf die Kosten/Nutzen Bewertung. In diesem Falle müssten allerdings die Volkswirtschaftlichen Kosten für den entstehenden Verlust aufgrund der verlängerten Fahrzeit auf der Strecke ins Verhältnis des Wertverlustes von	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.4			Immobilien und der entstehenden Kosten des Gesundheitssystems verglichen werden. Dafür gibt es im Entwurf des Lärmaktionsplanes aber keine Aussagen. Offensichtlich ist der Vergleich der Kosten von Wertverlusten und des Gesundheitssystems und der Kosten durch einer im Sekundenbereich liegenden Fahrzeitverlängerung nicht erfolgt. Eine nüchterne Betrachtung der verkehrlichen Situation zeigt: Die theoretische Durchfahrzeit für die Strecke von Efrizweiler vom Ende der T30 an der Brunisachbrücke, durch die Unterführung bis zur Einmündung Bahnhofstraße in Kluftern mit konstantem Tempo 50 km/h (13,88m/s) = 26,65 s 30 km/h (8,33m/s) = 44,41 s Theoretische Fahrzeitverlängerung : ca. 18 s Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass in Realität bereits heute die wenigsten Fahrzeuge diese Strecke mit konstanter Geschwindigkeit von 50 km/h durchfahren können, da auf der Strecke diverse Hindernisse und Unwägbarkeiten durch - Linksabbieger in die Bahnhofstraße - Fußgängerüberweg an der Bahnunterführung	Diese Aussagen sind vorgabegemäß laut Kooperationserlass 2023 nicht zu erbringen. Bei der Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die zuständige Verkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Hierzu sind ihr folgende Unterlagen vorzulegen: − Höhe der Lärmpegel je Gebäude − Anzahl der Bewohner je Gebäude − Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			- Engstelle Bahnunterführung mit Gegenverkehr und Radfahrverkehr - Beidseitige Fahrradschutzstreifen mit regem Radverkehr.	
IV.5			Die auf der Strecke bestehenden natürlichen, aber nicht kalkulierbaren Unwägbarkeiten führen dazu, dass die Fahrzeuge in den seltensten Fällen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der gesamten Durchfahrt einhalten können. Die reale Durchfahrtsdauer wird bereits heute nicht nur von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bestimmt, sondern hauptsächlich von den auf der Strecke auftretenden möglichen Vorkommnissen und Auswirkungen (Radverkehr, Fußgänger, Gegenverkehr an Unterführung, Linksabbieger nach Unterführung). Entgegen der reinen mathematischen Berechnung und Vergleich der benötigten Zeit für das Durchfahren der Strecke wird die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h daher zu keinem nennenswerten erhöhten Zeitbedarf führen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in diesem Streckenabschnitt werden allerdings unnötige Beschleunigungsvorgänge der Kfz zwischen T30 Zone und Brückenunterführung provoziert und gefördert. Die Lärmsituation wird sich dadurch in diesem Bereich weiter verschlechtern und der Verkehr wird nicht verstetigt.	Kenntnisnahme. Vorgabegemäß erfolgt sowohl die Lärmberechnung mit der angeordneten Geschwindigkeit und nicht mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit.
IV.6			Durch die spezifischen Umstände an der Bahnunterführung mit Radfahrern und Fußgängern (Auflösung der Schutzstreifen und zusätzliche	Verkehrssicherheitsthemen werden vom Amt für Sicherheit, Bürgerservice und Ordnung bearbeitet und sind kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung.

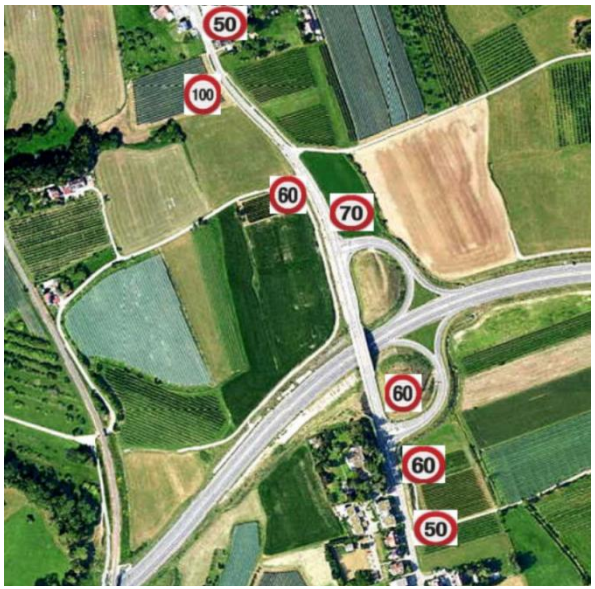
Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			beidseitige Fahrbahnverengung) steigt die Gefahr von Unfällen an der Bahnunterführung. Wartende Fußgänger am Fußgängerüberweg werden durch das Brückenfundament und aufgestellte Schilder für den von Efrizweiler nach Kluftern fahrenden Fahrzeuglenker teilweise verdeckt, und sind schlecht erkennbar. Das gilt ganz besonders für Kinder. Die Breite der Unterführung lässt ohne Gefährdung den Begegnungsverkehr von zwei Kfz nicht zu. *Bild Fahrbahnbreite nicht ausreichend für gefährdungsfreien Begegnungsverkehr incl. Radfahrverkehr* Durch zusätzlichen beidseitigen Fahrradverkehr (im Bereich der Brückendurchfahrt ohne Schutzstreifen) wird die Situation zusätzlich verschärft und mit einer zulässigen Kfz Geschwindigkeit von 50 km/h sind diese Verkehrsteilnehmer hochgradig gefährdet. Die dort herrschende räumliche Situation stellt eine qualifizierte Gefahrenlage dar und rechtfertigt die Anordnung von Tempo 30 im Bereich des	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Fußgängerüberweges (unabhängig von einer Lärmaktionsplanung). *Bild Radfahrer und PKW in Unterführung (Überholvorgang)* Für die Annahme der oben beschriebenen qualifizierten Gefährdungslage müssen nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle zu erwarten sein. § 45 Abs. 9 S. 2 StVO setzt nur eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus (stRspr, vgl.BVerwG BeckRS 2010, 56020 Rn. 22; VGH München BeckRS 2018, 14503 Rn. 26; VG Oldenburg BeckRS 2004, 23062 Rn. 26). (Rn. 49) Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 S. 3 StVO können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand, der zur Verfügung stehenden Fläche für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, den Ausweichmöglichkeiten, witterungsbedingten Einflüssen, der dort	

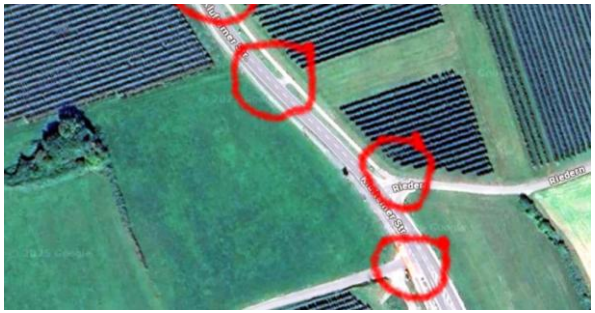
Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.7			anzutreffenden Verkehrsbelastung, der Verteilung des Verkehrs über den Tag und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein. Für die Brückendurchfahrt existiert keine Vorrangregelung. Das heißt wer zuerst an der Brücke ist hat Vorfahrt! Dies führt bereits heute zu starken Beschleunigungsvorgängen (auch über die zulässige Höchstgeschwindigkeit hinaus) der Kfz auf beiden Seiten der Brückendurchfahrt. (wer die schlechtesten Nerven hat muss warten). Durch die zukünftig auf beiden Seiten der Brückendurchfahrt eingerichteten T30 Bereichen in Kluftern bis zur Bahnhofstraße und Efrizweiler bis zur Brunisachbrücke, werden aufgrund der geringeren Wegstrecken (Kluftern bis Brücke ca. 140m, Efrizweiler bis Brücke ca.100m) die Beschleunigungsvorgänge auf dem Weg zur Brückendurchfahrt noch intensiver werden. Es ist auch kaum anzunehmen dass ein PKW oder LKW beim Begegnungs- oder Überholverkehr mit einem Radfahrer im Brückenunterführungsbereich die Geschwindigkeit wesentlich drosseln wird. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h ist die Verträglichkeit von Radfahrerverkehr und fliessendem Kfz Verkehr besser als bei zulässiger Geschwindigkeit von 50 km/h. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kann der beidseitige Radfahrverkehr im Mischverkehr besser „mitfahren“ und stellt nicht unbedingt ein „muss überholt werden Hindernis „ dar da er sonst den wesentlich schneller fahrenden Kfz Verkehr einbremst.	Zustimmung.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			 Bild „Verkehrshindernis Radfahrer“ und jetzt alle dann mit 50 km/h. Der PKW im Bild wird bei einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h noch stark beschleunigen, um zum LKW aufzuschließen um nicht den Gegenverkehr passieren lassen müssen. Bereits aufgrund der beidseitigen Fahrbahnverengung im Bereich der Bahnunterführung und fehlender RadVerkehrschutzstreifen sollte im Hinblick auf die Sicherheit der dort stattfindenden Vermischung von Radfahrverkehr und Kfz Verkehr die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden (Gefahrenstelle). Durch einen Lückenschluss zwischen T30 Ende Efrizweiler an der Brunisachbrücke und Bahnhofstraße in Kluftern kann nicht nur die hochkritische Verkehrssituation im Bereich der Bahnunterführung für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden, auch die T30 Bereiche in Kluftern und Efrizweiler werden davon profitieren wenn die Kfz nicht mit hoher Geschwindigkeit in die geplanten T30 Zonen einfahren und erst verzögert die Geschwindigkeit reduzieren. Ebenfalls ergeben sich Vorteile für die Einmündung Bahnhofstraße.	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Durch das neue Wohnquartier „Lachenäcker Ost“ mit dem dort angesiedelten Kindergarten werden die Zu- und Abfahrten zum Wohnquartier durch die Bahnhofstraße stark zunehmen. Die Einfahr-und Abbiegevorgänge in/aus der Markdorfer Straße in die Bahnhofstraße werden durch einen mit max. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h fliesenden Längsverkehr auf der Markdorfer Straße erleichtert. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ab Bahnhofstraße wird dies nicht der Fall sein, da die Fahrzeuge aus Richtung Efrizweiler mit hoher Geschwindigkeit (50+) fahren und die Fahrzeuge in Richtung Efrizweiler bereits beschleunigen. Durch die Verstetigung des Verkehrs mit Tempo 30 in diesem Bereich werden auch die entstehenden Lärmemissionen durch starke Beschleunigungs- und Bremsmanöver reduziert. Im Hinblick auf die Verstetigung des Verkehrs und Reduzierung der Lärmbelastungen sollte auch zur Reduzierung des Gefährdungspotentials für den Radverkehr in dem Streckenbereich der Bahnunterführung auch für den Bereich Kluftern Bahnhofstraße bis Efrizweiler Brunisachbrücke daher ebenfalls die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festgesetzt werden.	
IV.8			4. Geschwindigkeitsanordnungen auf L328b zwischen Ortsausgangsschild Efrizweiler und Ortseingangsschild Spaltenstein. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 15.01.2025 wurde das Thema Geschwindigkeiten auf	Vereinheitlichung von unterschiedlichen Geschwindigkeitsbe-schränkungen sind, sofern sie nicht dem Lärmschutz dienen, kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung. Eine Vereinheitlichung in besagtem Streckenabschnitt auf beidseitig 60 km/h ist wünschenswert jedoch aus Lärmschutz-

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			der L328b zwischen Spaltenstein und Efrizweiler benannt (siehe auch Protokoll LAP_4_Bürgerveranstaltung_Antworten_Zusammenfassung, Seite 10, Pkt.55). Die im Entwurf des Lärmaktionsplanes geplante Festsetzung von Tempo 30 ab Ortseingangsschild Efrizweiler wird allerdings an der bereits am 15.01.2025 beschriebenen Situation nichts ändern. Da im aktuellen Lärmaktionsplan von diesem Streckenabschnitt nichts mehr zu lesen ist, möchte ich diesen Punkt nochmals aufgreifen und vortragen.  Auf der L328b zwischen Ortsausgangschild Spaltenstein und Ortseingangsschild Efrizweiler gibt es zurzeit verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen	gründen (aufgrund der fehlenden Wohnbebauung) nicht umsetzbar. Das Amt für Sicherheit, Bürgerservice und Ordnung wird die Anfrage bearbeiten.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			In der Kritik stehen a) die Geschwindigkeitsfestsetzung auf der L328b im Bereich von der westlichen Lichtsignalanlage Anschlussstelle B31N in Fahrtrichtung Efrizweiler Auf dem Streckenabschnitt von der Lichtsignalanlage (West) bis zum Ortseingang Efrizweiler ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch das Verkehrszeichen 274 auf 70 km/h festgelegt. Die Streckenlänge auf diesem Abschnitt bis zum Ortseingangsschild beträgt ca. 280m. Auf der Strecke bis zum Ortschild Efrizweiler münden zusätzlich der Eichenmühlenweg und der Verbindungsweg nach Riedern, außerdem eine Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer.	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			 Der nach dem Ortseingangsschild Efrizweiler die Straße kreuzende Radverkehr ist aus dieser Richtung nicht erkennbar. Auf dem Streckenabschnitt ist außerdem mit abbiegenden Kfz und landwirtschaftlichen Fahrzeugen in die anschließenden Straßen oder Obstanlagen zu rechnen! Bereits diese Konstellation sollte dazu führen, dass die Geschwindigkeit der Richtung Efrizweiler fahrenden Kfz nicht zu hoch ist. Überholvorgänge auf diesem Streckenabschnitt sind ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nahezu ausgeschlossen. Aufgrund der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist die Geschwindigkeit der in den Ortsbereich Efrizweiler einfahrenden Kfz in der Regel zu hoch und führt zu gefährlichen Situationen. Durch das Beschleunigen der Kfz auf dieser Strecke, teilweise aus dem Kfz Stillstand (Lichtsignalanlage) auf 70 km/h entstehen vermeidbare Lärm- und Abgasemissionen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte auf diesem Streckenbereich auf max. 60 km/h festgesetzt werden.	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			b) Die Geschwindigkeitsfestsetzung auf der L328b in Fahrtrichtung Spaltenstein. Nach dem Ortsausgangsschild (auf der linken Straßenseite platziert) gilt auf der Strecke Richtung Spaltenstein die für Landstraßen festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Erst durch das Verkehrszeichen 274 wird nach der Einmündung des Eichenmühlenweges die maximale Geschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt. Die Fahrstrecke bis zum Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt ca. 180 m. Auf Grund der Freigabe der maximalen Geschwindigkeit von 100 km/h werden viele Kfz sofort nach dem Ortsausgangsschild (bei ortskundigen Fahrern leider auch teilweise schon vorher) sehr stark beschleunigt, was mit Lärm-und Abgasemissionen verbunden ist.	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			  Wenn die Lichtzeichensignalanlage an der Auffahrt zur B31 (Auffahrt B31N nach Meersburg/Immenstaad) freie Fahrt gewährt, wird diese hohe Geschwindigkeit auch in der beginnenden Geschwindigkeitszone von 60 km/h bis zur B31N Auffahrt Friedrichshafen, bzw. zum Ortseingangsschild Spaltenstein beibehalten. Da in dem Bereich zwischen Ortsausgang und Einmündung Eichenmühlenweg mit Querungen von Radfahrern, Fußgängern oder abbiegenden Kfz und landwirtschaftlichen Fahrzeugen in die angeschlossenen Straßen und landwirtschaftlichen Flächen zu rechnen ist, ist die Freigabe der zulässigen Geschwindigkeit auf 100 km/h eine Erhöhung des Risikos für die Verkehrsteilnehmer. Die Installation einer Fußgänger Furt oder Querungshilfe in diesem Bereich wird bereits seit Jahren gefordert und ist bis heute nicht realisiert. Eine Realisierung ist auch nicht absehbar. Es ist unverständlich warum die Verkehrsbehörde im	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Rahmen der bestehenden Möglichkeiten nach VwV-StVO Ausführungen zu Verkehrszeichen 274 Abschnitt 4/4a nicht auf der Strecke eine geringere Geschwindigkeit als 100 km/h anordnet. Nachdem die Anordnung eines Überholverbotes auf dieser Strecke für die Problematik der Gefährdung von querenden Radfahrern, landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder Fußgängern nicht ausreichend ist könnte nach der VwVStVO 4a die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 60 km/h erfolgen. Auszug VwV-StVO 4a *Liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einer einbahnigen Landstraße ohne Überholfahrstreifen nur ein kurzer Streckenabschnitt (unter 600 Meter) und wäre deshalb ein Überholvorgang infolge der geringen Überholstrecke mit erheblichen Risiken verbunden, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Die Anordnung der abgesenkten Geschwindigkeit in diesem Bereich setzt voraus, dass die Anordnung eines Überholverbotes als milderes Mittel für diesen Abschnitt nicht ausreicht.* Passend dazu auch der Beschluss des Bundesrates 85/17/ vom 10.03.2017 mit Begründung zu dieser Festlegung: *Diese Regelung zum Lückenschluss ist aus Gründen der Klarstellung erforderlich. Sie war bereits Gegenstand eines VMK-Beschlusses vom 8./9.*	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Oktober 2015 zu TOP 4.4. Im Rahmen eines Forschungsvorhabens der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden Überholvorgänge auf einbahnigen Landstraßen mit jeweils einem Richtungsfahrstreifen beobachtet und wissenschaftlich analysiert. Die erforderliche Überholsichtweite, die ein gefahrloses Überholen außerhalb geschlossener Ortschaften ermöglicht, beträgt danach 570 Meter und bestätigt damit den in den "Richtlinien für die Anlage von Landstraße" (RAL 2012) angegebenen Wert von 600 Metern. Eine Festlegung der zulässigen max. Geschwindigkeit auf der L328b zwischen Ortsausgang Efrizweiler und Spaltenstein auf beiden Fahrspuren von max. 60 km/h würde durch Verstetigung des Verkehrs nicht nur Lärm- und Abgasemissionen in diesem Bereich reduzieren, sondern auch eine Reduzierung des Gefährdungsrisikos für Radfahrer, Fußgänger sowie querende oder abbiegende Kfz und landwirtschaftliche Fahrzeuge leisten. Die Festlegung einer homogenisierten und der Verstetigung des Verkehrs in diesem Bereich dienenden Maßnahme hat direkte Auswirkungen auf die zukünftig am Ortseingang von Efrizweiler beginnende Tempo30 Regelung. Leider ist im Entwurf des Lärmaktionsplanes von diesem kritischen Punkt nichts zu lesen und es ist anzunehmen, dass sich die Verkehrsbehörde nicht mehr um diesen Bereich kümmern wird.	
	Bürger:in 5	30.05.2025	Als lärmgeplagte Anwohner in der Kitzenwiese möchten wir im Rahmen der Bürgerbeteiligung eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stufe 4,	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1			insbesondere zu den geplanten Abweichungen im Bereich B31 Ost abgeben. Seit Jahren hoffen wir darauf, dass sich etwas an der Situation hier im Wohngebiet Kitzenwiese ändert. Nun keimte mit dem Lärmaktionsplan 4 endlich einmal Hoffnung auf, da auch auf dem Bereich der B31 Ost ein Tempolimit auf 50 km/h kommen sollte. Nun mussten wir in den öffentlichen Unterlagen lesen, dass es genau in dem Bereich der B31 Ost Abweichungen geben soll, obwohl die Untersuchung eine Überschreitung der Grenzwerte festgestellt hat. Erst heißt es „Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen“ ganztags auf Tempo 50 … „**<u>insbesondere</u>** entlang der B 31 Ost…“, dann wird davon abgewichen auf Tempo 50 nur nachts. Warum auch immer(???) Später im Beschluss wird nicht mal diese Minimalmaßnahme umgesetzt: „bauliche Maßnahmen vorrangig vor einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50" Grundsätzlich würden wir eine bauliche Maßnahme wie eine Schallschutzwand o.ä. begrüßen ABER: Ganz ehrlich, wie lange soll das bitte dauern??? So eine Maßnahme dauert doch mindestens 20 Jahre, wenn nicht mehr!!! (bzw. wenn dann überhaupt) Es MUSS für die „Übergangszeit“ ein Tempolimit kommen.	Der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt hat sich in seiner Sitzung vom 08. April 2025 gegen die Maßnahme Tempo 50 nachts entlang der B 31neu zwischen AS FN-Messe und Höhe Am Klärwerk ausgesprochen. In diesem Bereich der B 31, am östlichen Ortseingang der Stadt, sollen bauliche Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden anstatt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 nachts.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			WO ist das Problem für so einen relativen kurzen Abschnitt ein ganztägiges Tempolimit einzurichten? Es kostet nichts, der Zeitverlust ist minimal, auch die Sicherheit im Bereich der Auffahrt auf die B31 würde massiv steigen. Der Verkehr wird doch zusätzlich eher mehr als weniger auf der B31. In einer Begründung zu den Abweichungen wird geschrieben, dass der Verkehr abnimmt, in der Wirkungsanalyse wird beschrieben das der Verkehr zunimmt. Sollte es im Bereich der B 31 am östlichen Ortseingang zu keinen wesentlichen und zeitnahen Maßnahmen kommen, obwohl die gesetzlichen Grenzwerte nachweislich gesundheitsgefährdend überschritten werden, werde ich rechtliche Schritte einleiten. Dazu stehe ich bereits mit einem spezialisierten Anwalt im Austausch.	Kenntnisnahme.