



Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen

Bernhard Glatthaar
Kreisvorsitzender

Tel. 07541 / 28129
bernhard.glatthaar@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Bankverbindung
Sparkasse Bodensee
IBAN DE42 6905 0001 0020 1991 39
BIC-Code: SOLA DE S1 KNZ

05.07.2020

ADFC Bodenseekreis | Friedrichstraße 36/2 | 88045 Friedrichshafen

Versand (nur per E-Mail) an:

Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 4
Deges Berlin
Stadtverwaltung Friedrichshafen
Gemeinderat Friedrichshafen
Initiativen Sparbruck, Schnetzenhausen, Fischbacher Runde
Straßenbauamt Bodenseekreis
Polizeipräsidium Ravensburg
Deutsche Bodensee-Tourismus GmbH

ADFC-Stellungnahme zur vorgezogenen Teilfreigabe der B 31 neu zwischen der Anschlussstelle FN-Fischbach (B 31 alt) und FN-West (L 328b Sparbruck)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir senden Ihnen im Anhang unsere Stellungnahme zur geplanten vorgezogenen Teilfreigabe der B 31 neu in Friedrichshafen zu. Wir beziehen uns auf die Wirkungsanalyse und das Lärmgutachten von Modus Consult vom 12.06.2020 sowie auf das Gutachten des Stadtbauamts Friedrichshafen vom 09.06.2020.

Wir kommen auf Basis der vorliegenden Informationen zur Bewertung, dass die Abwägung nicht auf einer breit angelegten und transparenten Verkehrsuntersuchung beruht und dass insgesamt keine ausgewogene Ermessenentscheidung vorliegt. Die Risiken hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind nach unserer Einschätzung größer als die möglichen Vorteile. So entsteht durch die vorgezogene Teilfreigabe zum Beispiel für den Bodensee-Radweg am Ortsausgang Fischbach Richtung Immenstaad eine gefährliche und Image-schädigende Situation, welche im Gutachten nicht untersucht wurde.

Aus diesen Gründen sehen wir die Notwendigkeit, auf die vorgezogene Teilfreigabe zu verzichten.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Glatthaar

Anlage: Stellungnahme

STELLUNGNAHME

Zusammenfassung

Die vorgezogene Teilfreigabe bringt für den **Radverkehr** ausschließlich Nachteile. Besonders gravierend ist die Situation am westlichen Ortsende von Fischbach zu erwarten, wo entweder der neue signalisierte Anschlussknoten mit erheblichen Wartezeiten oder die B 31 alt, auf der bis zur Vollfreigabe noch etwa 20.000 Kfz/Tag und der komplette Schwerverkehr fahren, gequert werden muss.

Verlängerte Wartezeiten für Radfahrer werden an den signalisierten Knotenpunkten der Albrecht-/ Hoch-/ Maybachstraße sowie der Colman-/ Jettenhauser-/ Wagershauser Straße eingerichtet. Die Wartezeiten und Gefahren an nicht signalisierten Knoten wie z.B. der Sonnenbergstraße wurden im Gutachten nicht untersucht.

Eine weitere negative Auswirkung der vorgezogenen Teilfreigabe besteht darin, dass die Rad- und Fußgängerbrücke in Eichenmühle erst in einigen Monaten fertiggestellt sein wird, da die Realisierung der vorgezogenen Teilfreigabe in der Bauplanung priorisiert wurde.

Der **Fußverkehr** ist ebenfalls ausschließlich negativ von der vorgezogenen Teilfreigabe betroffen, vor allem durch längere Wartezeiten an Knotenpunkten und die späte Inbetriebnahme der Rad- und Fußgängerbrücke bei Eichenmühle.

Beim **Öffentlichen Nahverkehr** ist der Stadtbus vor allem am Knoten Albrecht-/ Hoch-/ Maybachstraße von der geplanten Verlängerung der Umlaufzeit negativ betroffen.

Das Gutachten vergisst in der Bewertung festzustellen, dass die Pünktlichkeit der Seelinie 7395 durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt Fischbach zunehmen könnte.

Für den **Kfz-Verkehr** < 3,5 t bringt die vorgezogene Teilfreigabe eine zusätzliche Straßenverbindung, welche nur für wenige Destinationen Vorteile bringt.

Die Verkehrsprognose für den Kfz-Verkehr ist nicht durchgehend nachvollziehbar, z.B. fokussiert das Gutachten einseitig die Hochstraße, anstatt ebenfalls die Sonnenberg- und Wagershauser Straße zu untersuchen.

Der Schwerverkehr soll nur im Ziel- und Quellverkehr auf der B 31 neu zugelassen werden. Die Ausgestaltung der Beschilderung und die notwendigen behördliche Kontrolle wurden weder im Gutachten noch in der städtischen Stellungnahme beantwortet.

Für **Anwohner** an der L 328b ab dem Anschluss Heiseloch ergeben sich neue Belastungen durch Lärm und Gefahren. Ein Verkehrsaufkommen von 17.200 Kfz/Tag ist für Sparbrück nicht zumutbar.

Auf der Maybachstraße und Albrechtstraße ist aufgrund der nicht mehr vorhandenen Grünen Welle mit erhöhtem Stauaufkommen und höherer Schadstoffbelastung zu rechnen.

Die geringen Entlastungen auf der alten B 31 sind für die Anwohner voraussichtlich nicht spürbar, da die Belastungen des Schwerverkehrs weiterhin dominieren werden. Es ist sogar zu befürchten, dass infolge eines besseren Verkehrsflusses die durchschnittliche Geschwindigkeit und dadurch der Straßenverkehrslärm des Schwerverkehrs zunehmen.

Aus Sicht des ADFC erzeugt die vorgezogene Teilfreigabe der B 31 neu zusätzliche Belastungen und Nachteile für Anwohner und die Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes. Gleichzeitig sind die Vorteile für die Anwohner der heutigen Ortsdurchfahrt und von Schnetzenhausen, die entlastet würden, vergleichsweise gering.

Der vom Regierungspräsidium als Grund der vorgezogenen Teilfreigabe genannte **volkswirtschaftliche Nutzen** wurde nicht mit den erforderlichen Zusatzkosten abgeglichen, welche durch die frühere Inbetriebnahme entstehen.

Ohne die fachliche Richtigkeit des Gutachtens grundsätzlich in Zweifel zu ziehen, ist festzuhalten, dass wesentliche Eingangsgrößen des Verkehrsmodells unklar sind und in der „politischen Zusammenfassung“ widersprüchliche und zum Thema **Verkehrslärm** irreführende Schlussfolgerungen gezogen werden.

Das Gutachten empfiehlt ausdrücklich **Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h**, was von der städtischen Verkehrsbehörde als nicht erforderlich abgelehnt wird. Diese widersprüchliche Beurteilung wurde in den Unterlagen nicht erläutert. Die von der städtischen Straßenverkehrsbehörde getroffene Ermessensentscheidung, auf den höher belasteten Straßen keine Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen, ist deshalb in Frage zu stellen.

Die Maßnahmen und Auswirkungen der vorgezogenen Teilfreigabe verstoßen gegen gültige Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

Die Vorgehensweise des Regierungspräsidiums, der Deges und der Stadtverwaltung bei der Kommunikation der vorgezogenen Teilfreigabe insbesondere gegenüber dem Gemeinderat lässt ein großes Misstrauen seitens den Behörden erkennen und bestätigte schlussendlich die Annahme, dass die vorgezogene Teilfreigabe bereits seit langem beschlossen war und eine detaillierte öffentliche Diskussion nicht gewünscht wurde.

Die ADFC-Stellungnahme zeigt in den folgenden Kapiteln auf, dass die vorgezogene Verkehrsfreigabe nicht auf einer breit angelegten und transparenten Verkehrsuntersuchung beruht und dass insgesamt keine ausgewogene Ermessenentscheidung vorliegt.

1 Das Regierungspräsidium nennt den volkswirtschaftlichen Nutzen einer fertig gebauten Straße als zentralen Grund für die vorgezogene Teilfreigabe.

Der Baulastträger und die Deges legen keinen Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens einer vorgezogenen Teilfreigabe vor. Bei einer seriösen Argumentation müssten einem Nutzen der vorgezogenen Teilfreigabe auch diejenigen Kosten gegenübergestellt werden, welche durch die voraussichtlich ein Jahr andauernde Teilfreigabe des längsten Abschnittes der B 31 neu erst entstehen:

- Kosten für Unterhalt wie Mäharbeiten oder Winterdienst
- Betriebskosten für technische Einrichtungen (Signalisierung, Beleuchtung u.ä.)
- Reparaturkosten für Schäden im laufenden Betrieb
- Zusätzliche Arbeiten und Aufwendungen, die im Zuge einer Vollfreigabe gesamthaft durchgeführt worden wären (z.B. durchgehende Markierungsarbeiten)
- Kosten für Personal und Gutachten zum Monitoring und der „Nachjustierung“ von Maßnahmen im Stadtgebiet

Fazit: Die Vermutung ist nicht unbegründet, dass die vorgezogene Teilfreigabe dem Baulastträger und dem Baukonsortium einen größeren Nutzen bringt als den Verkehrsteilnehmern oder den Anwohnern der heutigen Ortsdurchfahrt.

2 Die vorgezogene Teilfreigabe hat in der Bauplanung der B 31 neu eine höhere Priorität als die frühzeitige Fertigstellung der Rad- und Fußverkehrsbrücke Eichenmühle.

Es wurde offensichtlich, dass der Schwerpunkt des Baulastträgers beim Bau der B 31 neu auf der vorgezogenen Teilfreigabe lag und Belange des Radverkehrs demgegenüber untergeordnet sind. Ein Beleg dafür ist, dass die für den Radverkehr wichtige bahnparallele Brücke über die B 31 neu in Eichenmühle vergleichsweise spät im Bauablauf geplant war und erst in einigen Monaten für den Rad- und Fußverkehr freigegeben werden wird, während die Arbeiten für die vorgezogene Teilfreigabe auf Hochtouren laufen.

Fazit: Diese Benachteiligung des Rad- und Fußverkehrs in der Bauplanung der B 31 neu ist aus Sicht des ADFC nicht akzeptabel.

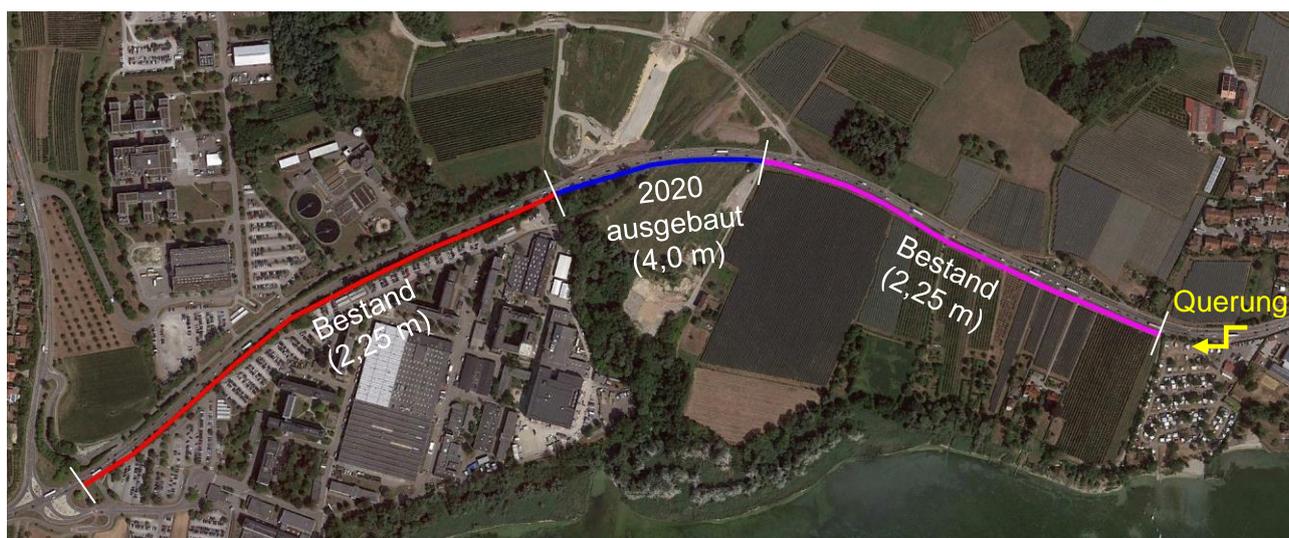
3 Am Ortsende Fischbach und Anschlussknoten West entstehen für den Radverkehr in Richtung Immenstaad neue Gefahrenstellen und erhebliche Beeinträchtigungen.

Bei einer vorgezogenen Teilfreigabe ist auch die vorgezogene Inbetriebnahme der Signalisierung des neuen Anschlussknotens Fischbach erforderlich.

Die Darstellung der Leistungsfähigkeit, der Rückstaulängen und der benötigten Umlauf- bzw. Wartezeiten am Anschlussknoten Fischbach fehlt im Gutachten vollumfänglich. Der Knoten muss bei einer Teilfreigabe mit SV-Sperrung den gesamten Schwerverkehr in abbiegender Verkehrsführung abwickeln und mit einem Signalprogramm so steuern, dass gleichzeitig die Signalisierung der Zufahrt zur B 31 neu für Kfz < 3,5 t aus Westen attraktiv ist, damit die B 31 neu als Alternativroute für Kfz < 3,5 t eine Akzeptanz findet und dieser Verkehr nicht über den (nicht signalisierten) Bypass rechts nach Fischbach abfließt.

Das Regierungspräsidium Tübingen stellte im Januar 2020 auf Anfrage klar, dass der Anschlussknoten Fischbach nicht für die Führung des Bodensee-Radweges vorgesehen sei¹. Das Regierungspräsidium geht davon aus, dass der Radverkehr Richtung Westen am Ortsende Fischbach auf die Südseite quert und den Radweg entlang der Trasse der alten B 31 nach Immenstaad nimmt.

Allerdings wird zum Zeitpunkt der geplanten Teilfreigabe im August 2020, aber auch im Jahr 2021², der für Beidrichtungsverkehr erforderliche durchgehende Ausbau des südlichen Radweges³ von Fischbach bis Immenstaad/Airbus nicht fertiggestellt sein (erforderliche Breite mind. 4,0 m). Im Mai 2020 wurde zwar ein 300 m langer Abschnitt ausgebaut, dieser Abschnitt beträgt aber weniger als 20 % der Gesamtlänge des Radweges zwischen Friedrichshafen und Immenstaad. Auf 80 % des Radweges beträgt die Breite nur 2,25 m, was unter der Vorgabe für die Mindestbreite gemäß der ERA⁴ liegt. Für das hohe Radverkehrsaufkommen am Bodensee-Radweg ist diese Breite völlig unzureichend.



Südlicher Radweg Fischbach/Ortsende – Immenstaad/Airbus. Blauer Abschnitt: 2020 ausgebaut

¹ Pressesprecher Dirk Abel, Regierungspräsidium Tübingen, SÜDKURIER 18.01.2020

² Haushaltsentwurf Friedrichshafen: 850.000 EUR für Radwegausbau 2021 mit Zusatz „Anpassung an Liquiditätsfluss“

³ Radweg vom Ortsausgang Fischbach bis Airbus = 1.650 m Länge, aktuell 300 m ausgebaut (Grenzhof – Lipbach)

⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Am Ortsende Fischbach auf Höhe des Campingplatzes kann eine ausreichend groß dimensionierte Querung frühestens ab 2021 realisiert werden. Da der Lkw-Verkehr bei der vorgezogenen Teilfreigabe weiterhin durch Fischbach geleitet wird, muss die Querung durch Radfahrer somit bei unverändertem Lkw-Verkehr und insgesamt immer noch 20.000 Kfz/Tag über die viel zu kleine, nicht für den Radverkehr geeignete Mittelinsel erfolgen (siehe folgendes Bild). Diese Querungssituation ist vor allem für Familien und Gruppen sehr gefährlich und aus Sicht des ADFC nicht akzeptabel.



Querungsinsel B 31 Meersburger Straße, zwischen Einmündung Steinäcker und Campingplatz

Auch die neue Querungsinsel an der Zufahrt zum Grenzhof (siehe folgendes Bild) und dem kurzen ausgebauten Radwegabschnitt ist nicht geeignet für den touristischen Radverkehr.



Querungsinsel B 31, Zubringer zum Anschluss Fischbach West, Zufahrt Grenzhof (rechts)

Eine plangleiche Überquerung der B 31 am Ortsende Fischbach wird die Anforderungen an die Verkehrssicherheit für den hoch frequentierten Bodensee-Radweg nicht erfüllen, da die B 31 alt auch nach einer Vollfreigabe der B 31 neu 12.800 Kfz/Tag⁵ aufweisen wird.

Um die gefährliche Querung der Meersburger Straße am Ortsende Fischbach zu vermeiden, muss der Radverkehr Richtung Immenstaad folglich den signalisierten Anschlussknoten Fischbach passieren. An diesem Knoten fehlen aber nicht nur geeignete und für die hohe Zahl von Radfahrern erforderliche Aufstellflächen (u.a. wegen der langen Wartezeiten), sondern die gesamte Radwegführung im Umfeld des Knotens stellt aufgrund der Minimalbreiten, der engen Kurvenradien und der im Weg stehenden Masten eine unzumutbare Führung des Bodensee-Radweges dar.



B 31 Anschlussknoten Fischbach, Führung des Bodensee-Radweges (zukünftig signalisiert)

Die vorgezogene Teilfreigabe führt für den Radverkehr von Fischbach nach Immenstaad zu besonderen Gefährdungen und Beeinträchtigungen, welche bei einer vollständigen Freigabe der B 31 neu 2021 nicht auftreten, da die alte B 31 dann vom Lkw-Verkehr entlastet sein wird.

Fazit: Wird die vorgezogene Teilfreigabe zur Hauptferienzeit 2020 realisiert, kommt es für den touristischen Radverkehr zu einer gefährlichen und Image-schädigenden Situation am Bodensee-Radweg zwischen Friedrichshafen und Immenstaad.

⁵ Prognose-Bezugsfall 2030 im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans Friedrichshafen, 26.10.2018

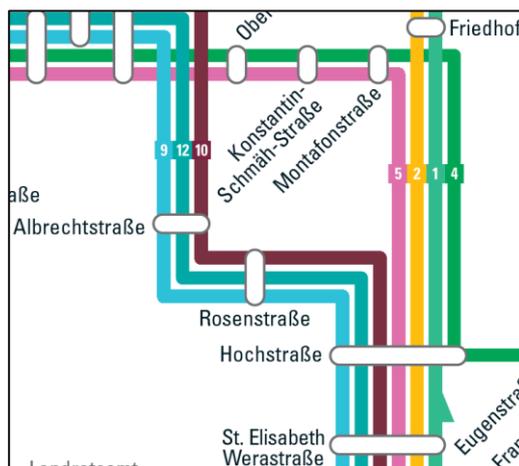
4 Die Gutachten zeigen an den untersuchten Knotenpunkten Verschlechterungen für den Radverkehr, Fußverkehr und Stadtbus-Verkehr.

■ Knoten Albrecht-/ Hoch-/ Maybachstraße

Das Verkehrsgutachten von Modus Consult untersucht nur den Knoten Albrecht-/ Hoch-/ Maybachstraße, dabei wurde ausschließlich die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr bewertet (Qualitätsstufen A bis F). Auf Basis der prognostizierten Verkehrszunahme auf der Hochstraße empfiehlt der Gutachter eine Verlängerung der Umlaufzeit von heute ca. 90 Sekunden auf 120 Sekunden. Nur so könne die Leistungsfähigkeit in der Spitzenstunde bzw. den Hauptverkehrszeiten gewährleistet werden.

Eine Verlängerung der Umlaufzeiten beeinträchtigt direkt die Wartezeit für den Radverkehr und den Fußverkehr. Die RiLSA⁶ setzt für Fußgänger eine Umlaufzeit von 90 Sekunden als Grenzwert an, der in Anbetracht des hier verlaufenden Schulweges und der insgesamt wichtigen Nord-Süd-Verbindung des Fußverkehrs unbedingt berücksichtigt und nicht überschritten werden sollte. In den EFA⁷ wird darauf hingewiesen, dass nach 40 Sekunden Sperrzeit Rotlichtverstöße durch Fußgänger deutlich zunehmen. FUSS e.V.⁸ weist in seinem „Querbuch“ (2015) darauf hin, dass Wartezeiten für Fußgänger nicht länger als 45 bis 60 Sekunden dauern sollten.

Hinzu kommt die hohe Bedeutung des Knotens für den Stadtbusverkehr. Die Linien 1, 2, 4 und 5 überqueren den Knoten im Zuge der Hochstraße, die Linien 9, 10 und 12 fahren in der Beziehung südliche Hochstraße – Albrechtstraße. Diese Stadtbuslinien sind von einer Verlängerung der Umlaufzeit und der Ertüchtigung der Fahrtrichtung Hochstraße – Maybachstraße negativ betroffen, ohne von möglichen Verbesserungen des Verkehrsflusses in der Ortsdurchfahrt Fischbach profitieren zu können.



Auszug aus dem Liniennetzplan des Stadtverkehrs an der Hochstraße

Vor der Umsetzung der vorgezogenen Teilfreigabe muss deshalb geprüft werden, welche Auswirkungen auf die Anschlüsse des Stadtbusse am Stadt- und Hafenbahnhof zu erwarten sind.

⁶ Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)

⁷ Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)

⁸ Fachverband Fußverkehr Deutschland

Im ergänzenden Gutachten des Stadtbauamts Friedrichshafen wird darauf hingewiesen, dass eine Verlängerung der heutigen Umlaufzeit zu Gunsten der Leistungsfähigkeit der nördlichen Hochstraße gleichzeitig zu einer schlechteren Grünen Welle im Zuge der Albrecht- und Maybachstraße führt. Dies führt auf der weiterhin mit dem Hauptverkehr und dem gesamten Schwerverkehr belasteten Albrecht- und Maybachstraße dort unmittelbar zu zusätzlichen Staus und stockendem Verkehr mit erhöhten Schadstoffemissionen. Die Beschreibung und Bewertung dieser negativen Auswirkungen fehlt im Gutachten.

■ **Knoten Colzman-/ Jettenhauser-/ Waggerhauser Straße**

Der Knoten an der Ludwig-Dürr-Schule wurde von Modus Consult nicht untersucht, was nicht nachvollziehbar ist, denn der Knoten ist für den Kfz-Verkehr bereits heute aufgrund seiner besonderen Signalisierung zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Das Prinzip „Rundum-Grün“ ist auf jeden Fall beizubehalten, denn es stellt für Schüler die sicherste Lösung dar.

Zu diesem Knoten liegt lediglich eine „Einschätzung“ des Stadtbauamts vor, welche keine Leistungsfähigkeitsuntersuchung darstellt. Das Stadtbauamt stellt in seiner Betrachtung fest, dass sich der Knoten bereits heute an der Kapazitätsgrenze befindet und dass für eine Kapazitätserhöhung die Signalisierung geändert werden muss. Dadurch ergibt sich eine Wartezeit auf 140 Sekunden. Diese Wartezeit – an diesem Knoten sind Fußgänger und Radfahrer gemeinsam signalisiert – liegt deutlich über den Vorgaben der RiLSA (90 Sekunden, Maximalwert 120 Sekunden) und anderer Regelwerke.

Fazit: Die Benachteiligung des Radverkehrs, Fußverkehrs und Stadtbusverkehrs an den signalisierten Knotenpunkten in Hofen und Jettenhausen lehnt der ADFC ab.

5 Wichtige, ebenfalls von erhöhtem Kfz-Verkehr betroffene Knotenpunkte wurden im Gutachten nicht untersucht.

Im Gutachten fehlt die Untersuchung der Auswirkungen der vorgezogenen Teilfreigabe auf Knotenpunkte, welche in Spitzenzeiten bereits an der Kapazitätsgrenze sind:

- Hochstraße / Sonnenbergstraße
- Sonnenbergstraße / Waggerhauser Straße
- KVP Hochstraße / Montafonstraße,

Auch die Zusatzbelastungen und Gefahren für den Radverkehr an diesen Knotenpunkten wurden weder untersucht noch bewertet.

Fazit: Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit nicht signalisierter Knoten an den betroffenen Abschnitten wurde offensichtlich nicht beauftragt. Dadurch fehlen wichtige Grundlagen für die fachliche Abwägung der vorgezogenen Teilfreigabe.

6 Das Gutachten beschreibt für die Abschnitte der L 328b und B 31 alt „Handlungsbedarf“ bzw. „dringenden Handlungsbedarf“ bei der Lärmsanierung.

Das Gutachten enthält in der zweiseitigen Zusammenfassung, welche dem Gemeinderat zunächst als alleiniges Dokument zur Verfügung gestellt werden sollte, folgende Bewertung (Auszug aus Kap. 7 „Zusammenfassung“, Seite 10):

- In Bezug auf den Straßenverkehrslärm lässt sich aus der zu untersuchenden Teilfreigabe der B 31neu keine rechtliche Notwendigkeit für Lärmsanierungsmaßnahmen ableiten.

Diese Zusammenfassung stellt allerdings eine zur Detailaussage des Gutachtes zum Straßenverkehrslärm (Kap. 6) verkürzte und politisch geleitete Bewertung dar.

Modus Consult beschreibt nämlich in Kap. 6 „Lärmberechnungen“ (Seite 7) für die L 328b einen „Handlungsbedarf“ für Lärmsanierung im Bestand, also auch ohne eine Teilfreigabe:

Straßenverkehrslärm im Zuge der L 328b

Entsprechend dem Flächennutzungsplan der Stadt Friedrichshafen ist hier im Wesentlichen Wohnbebauung vorhanden. Für Wohngebiete gelten nach dem Prinzip der Lärmsanierung an Landesstraßen in Baden-Württemberg die Auslösewerte von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Entsprechend den berechneten Beurteilungspegeln werden bereits im Bezugsfall an zehn der ausgewählten Immissionsorte diese Auslösewerte erreicht bzw. um bis zu 4 dB(A) überschritten – an vier Immissionsorten werden die Auslösewerte nicht erreicht.

Daraus lässt sich (unabhängig von der zu untersuchenden Teilfreigabe) Handlungsbedarf im Bereich der Lärmsanierung (Lärmaktionsplanung) ableiten.

VU B31n - OU FN - Zubringer FN-Sparbruck Lärmuntersuchung Straßenverkehr IO Sparbruck & Friedrichshafen entlang der L328b ANF 2020 und APF 2020 (Sperrung) / Bewertung 16. BImSchV-Sanierung (BW) Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen nach RLS-90													
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Gebäude	H-Front	SW	Gebiets-nutzung	IGW in dB(A)		ANF		Differenz ANF-IGW		APF		Differenz ANF - APF	
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Sparbruck 3	O	1.OG	WA	65	55	67,2	57,5	2,2	2,5	67,5	57,7	0,3	0,2
Sparbruck 5	W	1.OG	WA	65	55	68,2	58,5	3,2	3,5	68,5	58,7	0,3	0,2
Sparbruck 8	W	1.OG	WA	65	55	67,3	57,6	2,3	2,6	67,6	57,8	0,3	0,2
Sparbruck 21	W	1.OG	WA	65	55	64,8	55,1	-0,2	0,1	65,0	55,3	0,2	0,2
Hochstraße 26	W	1.OG	WA	65	55	67,7	57,7	2,7	2,7	67,8	57,7	0,1	0,0
Hochstraße 30	W	1.OG	WA	65	55	67,8	57,8	2,8	2,8	67,9	57,8	0,1	0,0
Hochstraße 29	O	1.OG	WA	65	55	68,1	58,1	3,1	3,1	68,2	58,1	0,1	0,0
H.-Heine-Str.11	W	1.OG	WA	65	55	67,7	57,7	2,7	2,7	67,8	57,7	0,1	0,0
H.-Heine-Str.37/3	W	1.OG	WA	65	55	63,0	53,0	-2,0	-2,0	63,1	53,0	0,1	0,0
H.-Dunant-Str 50	S	1.OG	WA	65	55	65,7	55,7	0,7	0,7	65,8	55,7	0,1	0,0
H.-Dunant-Str 50	W	1.OG	WA	65	55	63,6	53,3	-1,4	-1,7	63,7	53,6	0,1	0,3
Königsberger Str.3	W	1.OG	WA	65	55	61,0	50,7	-4,0	-4,3	61,1	51,0	0,1	0,3
Königsberger Str.17	W	1.OG	WA	65	55	59,5	49,3	-5,5	-5,7	59,6	49,5	0,1	0,2
Stettiner Straße 50	W	1.OG	WA	65	55	65,8	55,8	0,8	0,8	66,0	56,2	0,2	0,4

Gutachten Modus Consult, Anlage 4.16

Auch für die B 31 alt wird in Kap. 6 „Lärberechnungen“ (Seite 8) die Darstellung des **„dringenden Handlungsbedarfs“** für die B 31 alt im Bestand (ohne Teilfreigabe) beschrieben:

Straßenverkehrslärm im Zuge der B 31 alt

Entsprechend dem Flächennutzungsplan der Stadt Friedrichshafen ist im Abschnitt der bestehenden B 31 zwischen L 328b und Immenstaad im Wesentlichen Misch- und Wohnbebauung vorhanden. Für Wohngebiete gelten nach dem Prinzip der Lärmsanierung an Bundesstraßen die Auslösewerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht, für Mischgebiete die Auslösewerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht.

Im Analyse-Nullfall 2020 werden für aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens insbesondere mit den hohen Schwerverkehrsanteilen an fast allen exemplarisch betrachteten Immissionsorten Beurteilungspegel von über 70/60 dB(A) Tag/Nacht berechnet. Nur am Immissionsort Zeppelinstraße 86 ergeben sich aufgrund des größeren Abstandes zur Fahrbahn Beurteilungspegel von 68/60 dB(A).

Damit sind bereits im Analyse-Nullfall sowohl die Lärmsanierungswerte für Wohn- (67/57) und Mischgebiete (69/69) als auch die Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung (70/60) überschritten bzw. erreicht. **Daraus lässt sich (unabhängig von der zu untersuchenden Teilfreigabe) dringender Handlungsbedarf im Bereich der Lärmsanierung (Lärmaktionsplanung) ableiten.** Eine deutliche Entlastung dieses Streckenzuges wird erst

DEGES / Stadt Friedrichshafen
Wirkungsanalyse abschnittsweise Verkehrsfreigabe B 31 neu - OU FN
IO Friedrichshafen entlang der B 31 "alt"
ANF 2020 und APF 2020 (Sperrung) / Bewertung 16. BImSchV-Sanierung
Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen nach RLS-90

Gebäude	H-Front	SW	Gebiets-nutzung	IGW in dB(A)		ANF		Differenz ANF -IGW		APF		Differenz ANF - APF	
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Albrechtstraße 39	N	1.OG	W	67	57	71,1	61,1	4,1	4,1	71,1	61,1	0,0	0,0
Zeppelinstraße 86	S	1.OG	W	67	57	67,1	59,8	0,1	2,8	67,1	59,7	0,0	-0,1
Stockerholz 10/2	W	1.OG	M	69	59	70,7	63,3	1,7	4,3	70,6	63,3	-0,1	0,0
Zeppelinstraße 297	N	1.OG	M	69	59	72,1	62,1	3,1	3,1	72,0	62,0	-0,1	-0,1
Meersburger Straße 14	S	1.OG	M	69	59	73,9	63,9	4,9	4,9	73,8	63,7	-0,1	-0,2

Gutachten Modus Consult, Anlage 6.10

Diese Lärmberechnungen von Modus Consult für die L 328b und B 31 alt stimmen mit der Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung Friedrichshafen Stufe 2 von 2016 überein. Bereits in der Lärmaktionsplanung Stufe 2 wurde den hier genannten Straßen, aber auch anderen Bereichen im Stadtgebiet, der erforderliche und rechtlich zwingende Lärmschutz⁹, z.B. durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30, nicht gewährt.

⁹ Die Lärmgrenzwerte („Auslösewerte“) wurden zuletzt im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 25.04.2018 als „grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ definiert.

Fazit: Das Gutachten enthält falsche Schlussfolgerungen für den Lärmschutz an der L 328b und B 31 alt. Mit und ohne vorgezogene Teilfreigabe der B 31 neu muss der Lärmschutz durch ganztägliches Tempo 30 umgehend durchgesetzt werden.

Ergänzend muss darauf hingewiesen werden, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 tagsüber insbesondere im „Lärmbrennpunkt Meersburger Straße“¹⁰ dem Radverkehr des Bodensee-Radweges zu Gute kommen würde. Es ist vor allem unseren Gästen unzumutbar, dort bei ohrenbetäubendem Lärm Rad zu fahren.

7 Es ist unklar, ob die Gutachter-Empfehlung „Tempo 30“ für die betroffenen Ortsdurchfahrten im Verkehrsmodell abgebildet wurde.

Modus Consult empfiehlt im Gutachten (Kap. 3, Seite 4):

auf diesen Streckenzügen mit Verkehrsabnahmen zu rechnen. Zur Kompensation der temporären Auswirkungen der Verkehrszunahmen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und nicht zuletzt zur Akzeptanz in der Bevölkerung wird für die von diesen Verkehrszunahmen betroffenen Ortsdurchfahrten empfohlen, die zulässige Geschwindigkeit bis zur vollständigen Verkehrsfreigabe der Maßnahme auf 30 km/h zu reduzieren.

Es geht aus dem Gutachten aber nicht hervor, ob diese Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h in das Verkehrsmodell eingeflossen sind, denn als „Widerstandserhöhung“ wirkt sich Tempo 30 in Verkehrsmodellen auf die Verteilung der Verkehrsströme aus.

Nach Aussage des BSO in der FVA-Sitzung am 15.06.2020 ist die Ausgestaltung der temporären Beschilderung an den Zufahrten am Anschluss Fischbach, am Anschluss Spaltenstein und am Knoten Maybachstraße/Hochstraße noch nicht festgelegt. Für das Verkehrsmodell vor allem des Schwerverkehrs fehlt somit diese wichtige Information über die verkehrsrechtliche Ausgestaltung und die Beschilderung an den Zufahrtsstellen als wesentliche Eingangsgröße.

Fazit: Der Abgleich des Verkehrsmodells mit den geplanten verkehrsrechtlichen Anordnungen ist entweder nicht erfolgt oder es fehlt die Darstellung im Gutachten.

¹⁰ Lärmaktionsplanung Friedrichshafen Stufe 2, 2016

8 Die Verkehrsprognose kommt im Analyse-Planfall 2020 ohne SV-Sperrung zum fragwürdigen Ergebnis, dass der Ziel- und Quellverkehr des Schwerververkehrs weiterhin auf der heutigen Ortsdurchfahrt fährt.

Beim Analyse-Planfall ohne SV-Sperrung der B 31 neu fahren nur etwa 100 SV-Fahrzeuge auf die B 31 neu, obwohl am Anschlussknoten Fischbach aus Westen kommend die Geradeausfahrt für Schwerverkehr zulässig wäre.

Statt die heutige Ortsdurchfahrt mit häufig zählflüssigem Verkehr, zahlreichen signalisierten Knoten und einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 zu wählen, ist die Geradeaus-Weiterfahrt auf eine 5,8 km lange Kraftfahrstraße mit Tempo 80 und signalfreier Fahrt bis Jettenhausen, also bis kurz vor das Industriegebiet mit ZF-Werk 2, MTU-Werk 1 und Zeppelin sowie zum Riedleparktunnel für den Schwerverkehr erheblich attraktiver.



Anschlussknoten Fischbach, Blick aus Richtung Immenstaad zum neuen Bauabschnitt (Juni 2020)

Fazit: Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Verkehrsmodell des Gutachtens diese nachvollziehbare Streckenwahl des Schwerververkehrs in der Prognose nicht abbildet.