

Stadt Friedrichshafen
Amt für Stadtplanung und Umwelt
Riedleparkstr. 1
88046 Friedrichshafen

**Kreisgruppe
Bodensee**

Mozartstraße 12
88677 Markdorf

Telefon: (07544) 74 21 79
eMail: bodenseekreis@vcd.org

Internet: bw.vcd.org/
der-vcd-in-bw/bodensee

Markdorf, 28.09.2020

LAP Friedrichshafen Stufe 3 – Stellungnahme des VCD Bodenseekreis

Sehr geehrter Herr Schock,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zu den neuen geplanten Maßnahmen im Zuge der Lärmaktionsplanung in Friedrichshafen und für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Folgende Punkte bitten wir zu berücksichtigen:

1. **Tempo 30 für Paulinen- und Bodenseestraße auf 24 h ausweiten**

Wir begrüßen, dass die Stadt Friedrichshafen zwei weitere Straßenabschnitte der **Paulinen- und Bodenseestraße** durch Anordnung von Tempo 30 nachts vom Lärm entlasten möchte. Da auf diesen zwei Straßen aber auch die Grenzwerte tagsüber für einige Anwohner überschritten werden, sollten das **Tempo-30-Limit dort auf 24 h ausgeweitet** werden. Dies kommt auch der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit zu Gute und steigert die Attraktivität des umwelt-, klima- und stadtverträglichen Fuß- und Fahrradverkehrs.

2. **„Fahrzeitverluste“ als Argument gegen Tempo 30 nicht zutreffend**

Für mehrere Straßenabschnitte wird eine Ausdehnung des Tempo-30-Limits auf den ganzen Tag mit der Begründung abgelehnt, dass dies für sehr viele Autofahrer*innen mit **angeblichen „Fahrzeitverlusten“** verbunden sei. Nach den empirischen Befunden der Verkehrswissenschaft werden die Autofahrer*innen aber deshalb nicht länger unterwegs sein, sondern weniger (weit) autofahren. Hierzu ein Zitat aus dem Gutachten „Umsteuerung erforderlich, Klimaschutz im Verkehrssektor“ des Sachverständigenrats für Umweltfragen von 2017 (Langfassung, S. 65):

Dem Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) zufolge pendelten 2016 bereits 60 % aller Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, während es 2000 noch 53 % waren (BBSR 2017). Die Anzahl der Wege pro Person und Tag sowie die Zeit, die dafür aufgewendet wird, sind dagegen gleich geblieben. Hierbei handelt es sich um keine neue Erkenntnis: Menschen in verschiedenen Ländern und Kulturen sind über Jahrzehnte hinweg durchschnittlich täglich die gleiche Zeit unterwegs. Dieses konstante **Reisezeitbudget** gilt als eine der stabilsten Mobilitätskenngrößen und wird als „Marchetti-Konstante“ bezeichnet (MARCHETTI 1994; METZ 2008).

Wenn also der Kfz-Verkehr durch Tempolimits verlangsamt wird, verändert sich aufgrund des konstanten Reisezeitbudgets zum einen die Zielwahl: Die Autofahrer*innen begnügen sich mit näher gelegenen Zielen z. B. für Freizeit und Einkauf und sie passen mittelfristig auch ihren Wohn- oder Arbeitsort beim nächsten Wohnungs- oder Arbeitgeberwechsel an die geänderten Fahrzeiten an. **Es reduziert sich also nicht nur die Geschwindigkeit, sondern proportional dazu auch die Fahrleistung des Kfz-Verkehrs, was zu weiteren Minderungen der Lärmbelastung führt.** Zusätzlich werden Bahn und Fahrrad für manche Fahrtziele zeitlich attraktiver als das Kfz (und im Falle des Fahrrad- und Fußverkehrs auch durch Verbesserungen der gefühlten und tatsächlichen Verkehrssicherheit), so dass manche Kfz-Fahrten auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden, was eine weitere Minderung der Lärmbelastungen bewirkt.

Daneben verweisen wir auch auf die Broschüre „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ des Umweltbundesamtes von 2016, in der u.a. dargelegt wird, dass die Leistungsfähigkeit innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen durch Tempo 30 in der Regel nicht oder nur minimal reduziert wird, da diese in den meisten Fällen von den ampelgesteuerten Kreuzungen limitiert wird.

3. Tempo 30 ganztags auf B31alt kann „rebound effect“ nach Eröffnung der B31neu vermindern

Der schon lange bekannte empirische Befund des konstanten Reisezeitbudgets wird leider in den meisten Verkehrsplanungen bis heute weitgehend vernachlässigt. Das gilt sowohl für die Bundesverkehrswegeplanung wie auch für die Verkehrsgutachten von Modus Consult zur B31neu-FN-West. Die prognostizierten Entlastungen auf der B31alt zwischen Fischbach und FN werden daher zum Teil wieder „aufgefressen“ werden, da die durch Verminderung von Staus vermeintlich „eingesparte“ Fahrzeit von den Autofahrer*innen für weitere Fahrten genutzt wird (und es auch in gewissem Umfang zu einer modalen Verlagerung von Fußgängern, Fahrrad und Bahn aufs Auto

führen wird¹). Dieser unerwünschte „rebound“-Effekt könnte durch ein ganztägiges Tempo-30-limit auf der B31 (alt) vermindert werden.

4. Nicht nur Landes- und Bundesstraßen sind zu betrachten

Für uns ist **nicht verständlich, warum sich die Stadt Friedrichshafen bei der Stufe 3 nur auf Landes- und Bundesstraßen beschränkt**, für die von der LUBW bereits Anfang 2018 neue Zahlen gemeldet wurden. Verkehrslärm an Kreis- und Gemeindestraßen macht genauso krank wie an Landes- oder Bundesstraßen! Richtigerweise hatte sich daher die Stadt in der Stufe 2 auch mit anderen hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet befasst, so wie dies in der EU-Umgebungslärmrichtlinie gefordert wird. Insofern waren und sind dies keine „freiwilligen Kartierungsstrecken“, wie es unten auf S. 3 der GR-Präsentation heißt, sondern ebenfalls *verpflichtend* zu untersuchende Straßenabschnitte.

Die vollständige Neubearbeitung auch dieser niedriger bzw. nicht klassifizierten Straßen ist nach spätestens fünf Jahren erforderlich. Dabei sollten auch die **erweiterten Möglichkeiten** ausgeschöpft werden, die sich aufgrund der Fortschreibung **des sog. „Kooperationserlasses“** von 2018 ergeben haben, die bereits bei niedrigeren Lärmbelastungen verkehrsbeschränkende Maßnahmen ermöglichen. Dadurch ergibt sich u.a. an der Paulinen- und Bodenseestraße die Anforderung für Tempo 30 auch tagsüber.

5. Kriterium 1 dB(A) Lärmzunahme bei Straßenauswahl nicht plausibel

Nicht plausibel erscheint, **warum nur diejenigen von der LUBW gemeldeten Strecken neu bewertet wurden, für die eine um mindestens 1 dB(A) höhere Lärmbelastung gegenüber Stufe 2 errechnet wurde**. Denn bei den hier betrachteten hochbelasteten Straßenabschnitten ist zur Erfüllung dieses plus-1-dB(A)-Kriteriums eine erhebliche Verkehrszunahme erforderlich. Auch wenn geringere Lärmzunahmen kaum wahrnehmbar sind, so werden doch bereits Lärmzunahmen ab 0,1 dB(A) in anderen Fachplanungen berücksichtigt, sofern sie hochbelastete Anwohner*innen mit Lärmexpositionen oberhalb von 59/69 dB(A) betreffen (so z. B. als Anspruch auf Lärmschutzfenster bei zu erwartenden Verkehrszunahmen als Folge von Straßenbauprojekten, siehe z.B. PFV zur OU Markdorf K7743).

6. Defizite aus der LAP-Stufe 2 bereinigen

Grundsätzlich halten wir **Korrekturen** an den teils unzureichenden Maßnahmen der Stufe 2 für notwendig. So ist aufgrund der sehr hohen Verkehrs- und Lärmbelastung ein **ganztägiges Tempo-30-Limit an der Albrecht- und Maybachstraße sowie der Meersburger Straße längst überfällig**. An der B 31 Meersburger Straße wurde im Modus-Consult-Gutachten zur B 31-Teilfreigabe „dringender Handlungsbedarf“ für Lärm-

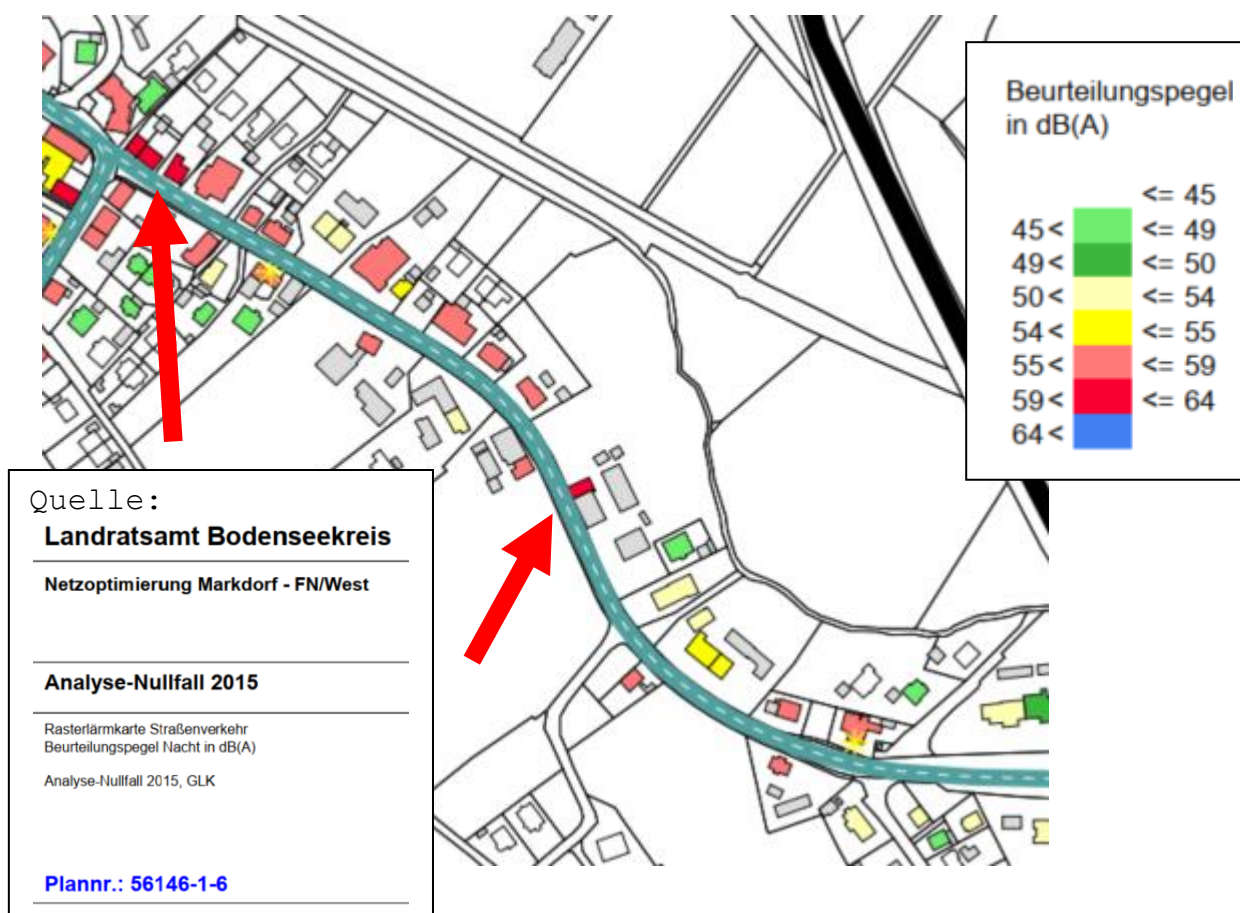
¹ Beispiel: Wenn ohne Stau auf der B31alt auch der weiter entfernte Groß-Supermarkt in einem anderen Stadtteil per Auto schnell erreichbar wird, dann wird künftig häufiger dort eingekauft statt wie bisher zu Fuß beim Nahversorger „um die Ecke“.

schutzmaßnahmen aufgeführt, an der L 328b Hochstraße wurde ebenfalls „Handlungsbedarf“ für Lärmsanierung attestiert. Diese notwendigen Lärmschutzmaßnahmen sollten umgehend umgesetzt werden, auch wenn für diese Straßenabschnitte Änderungen/Entlastungen nach vollständiger Inbetriebnahme der B31neu-FN-West zu erwarten sind. Zum einen haben die betroffenen Anwohner*innen jederzeit das Recht auf wirksame Maßnahmen zur Verminderung von gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen. Zudem sind aus unserer Sicht keine gravierenden Nachteile erkennbar, wenn jetzt Tempo 30 angeordnet und dies möglicherweise nach ca. 2 Jahren wieder aufgehoben wird, sofern die Verkehrssituation dann kein Tempo-30-Limit mehr rechtfertigen kann. Vielmehr kann ein jetzt verfügbares ganztägiges Tempo-30-Limit sogar dazu beitragen, dass die parallel verlaufende B31neu rascher und in höherem Maße vom Kfz-Verkehr angenommen wird und somit ihre beabsichtigte Entlastungswirkung noch verstärkt wird.

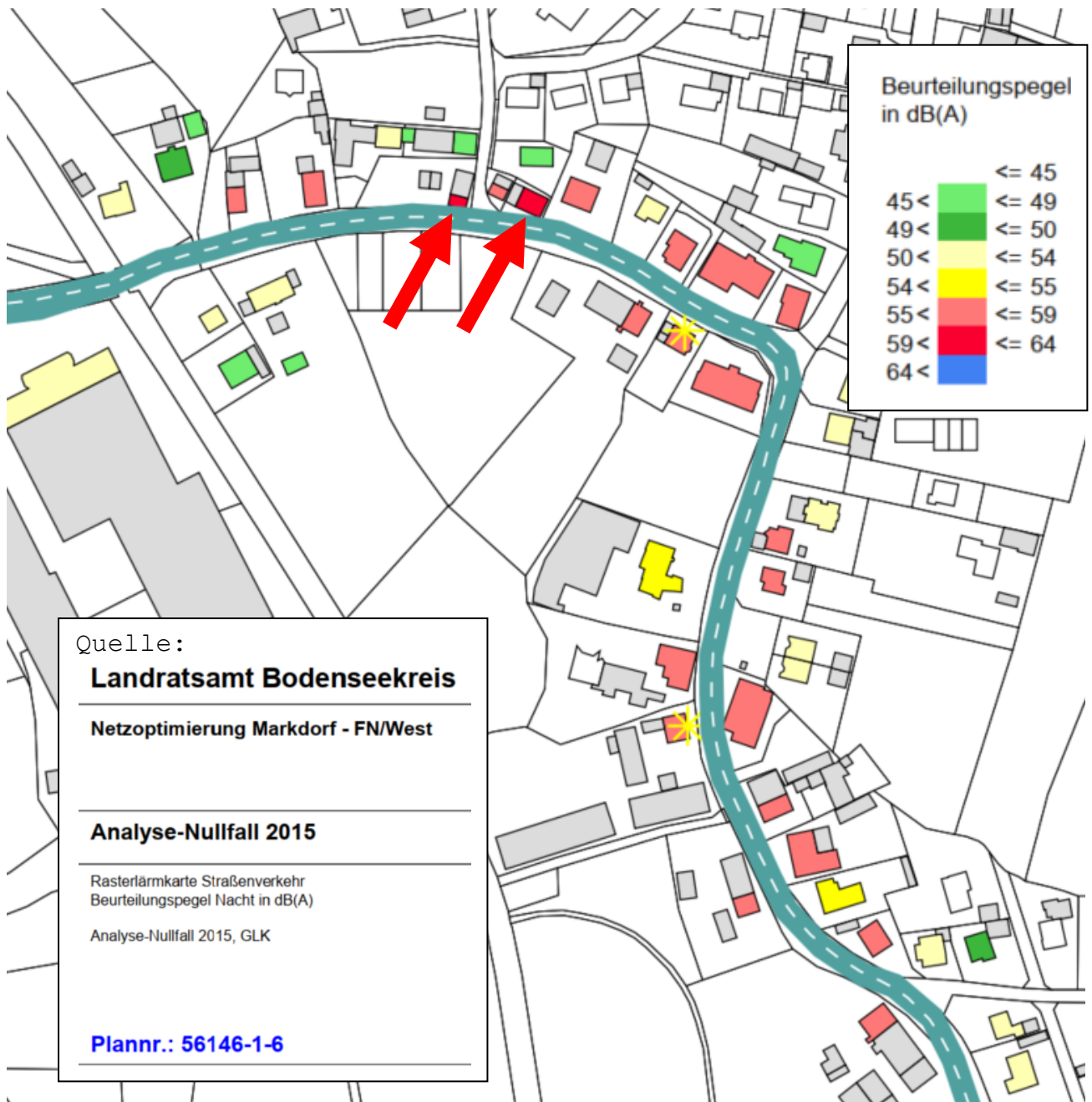
7. Verkehrszahlen aus Brenner-Gutachten zum LAP Stufe 2 waren z.T. nicht repräsentativ

Im Zuge der Verkehrsuntersuchungen zur Verkehrsmediation Kluffern wurde deutlich, dass **die für die Lärmaktionsplanung Stufe 2 von der Fa. Brenner erhobenen Verkehrszahlen zu niedrig waren**, was durch Zählungen von Modus Consult belegt wurde, wie auch durch diverse andere Zählungen.

So wurden beispielsweise in den Lärmkarten für den Ist-Zustand (Analyse-Nullfall 2015) nachts an einigen Gebäuden in Kluffern-Südost sowie in Efrizweiler Überschreitungen des 59-dB(A)-Grenzwerts dokumentiert, siehe folgende Abbildungen:



Dabei wurden am „Scharfen Eck“ in Kluffern von Modus Consult im Mai 2015 normalwerk-tägliche Verkehrsbelastungen von 10.000 Kfz/d auf der L328b Richtung Efrizweiler gezählt, während Brenner dort nur von 6.900 Kfz/d ausging.



Auch in anderen Orten wie Lipbach oder Raderach lagen die Brenner-Verkehrszahlen, die nur auf sehr kurzen Zähl-Intervallen von vier Stunden beruhten, erheblich niedriger als die Zählungen von Modus Consult, die teils über ganze Wochen liefen und daher deutlich fundierter sind. Es sollte nicht der Eindruck entstehen, dass in den Behörden einerseits mit *höheren* Verkehrszahlen und Lärmbelastungen argumentiert wird, wenn es darum geht, Erleichterungen für den Kfz-Verkehr wie den Bau neuer

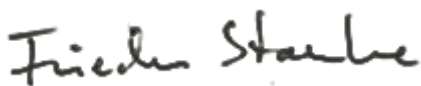
Umgehungsstraßen zu begründen, während andererseits *niedrigere* Verkehrszahlen und daraus abgeleitete niedrige Lärmbelastungen zugrunde gelegt werden, wenn es um Restriktionen (wie Geschwindigkeitsreduzierungen) für den Verursacher, also den lärmintensiven Kfz-Verkehr geht.

Aufgrund der erheblichen Diskrepanzen zwischen den Brenner-Zahlen und anderen, umfangreicheren Verkehrsuntersuchungen ist somit eine valide und aktuelle Erhebung der Verkehrszahlen auf allen potentiell stark lärmbeeinträchtigten Strecken in und um Friedrichshafen dringend geboten. Dass eine solche umfassendere Betrachtung erst in ca. 2 Jahren stattfinden soll, vermindert zwar den Arbeitsaufwand für die zuständigen Behörden, ist aber nicht im Sinne der lärmbeeinträchtigten Anwohner*innen und widerspricht der Zielsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und dem Kooperationserlass. Selbstverständlich sollten nach Inbetriebnahme der B31neu die von Veränderungen betroffenen Strecken nochmals überprüft werden. Die Lärmaktionsplanung sieht eine Überarbeitung nach fünf Jahren vor – oder auch *früher*, falls sich wesentliche verkehrliche Änderungen ergeben (aber nicht *später!*).

8. Fazit:

Der VCD spricht sich angesichts der dargestellten fachlichen Defizite und fehlenden Lärmschutzmaßnahmen der Stufe 3 für eine gründliche und vollständige Überarbeitung der Lärmaktionsplanung aus, die sich nicht nur auf einzelne Streckenabschnitte fokussiert, sondern alle stark belasteten Straßenklassen betrachtet, dabei aktualisierte und valide erhobene Verkehrszahlen zugrunde legt und auch die Neuerungen des Kooperationserlasses zugunsten eines optimalen Lärmschutzes der Anwohner*innen anwendet.

Freundliche Grüße



Sprecher VCD-Kreisgruppe Bodensee