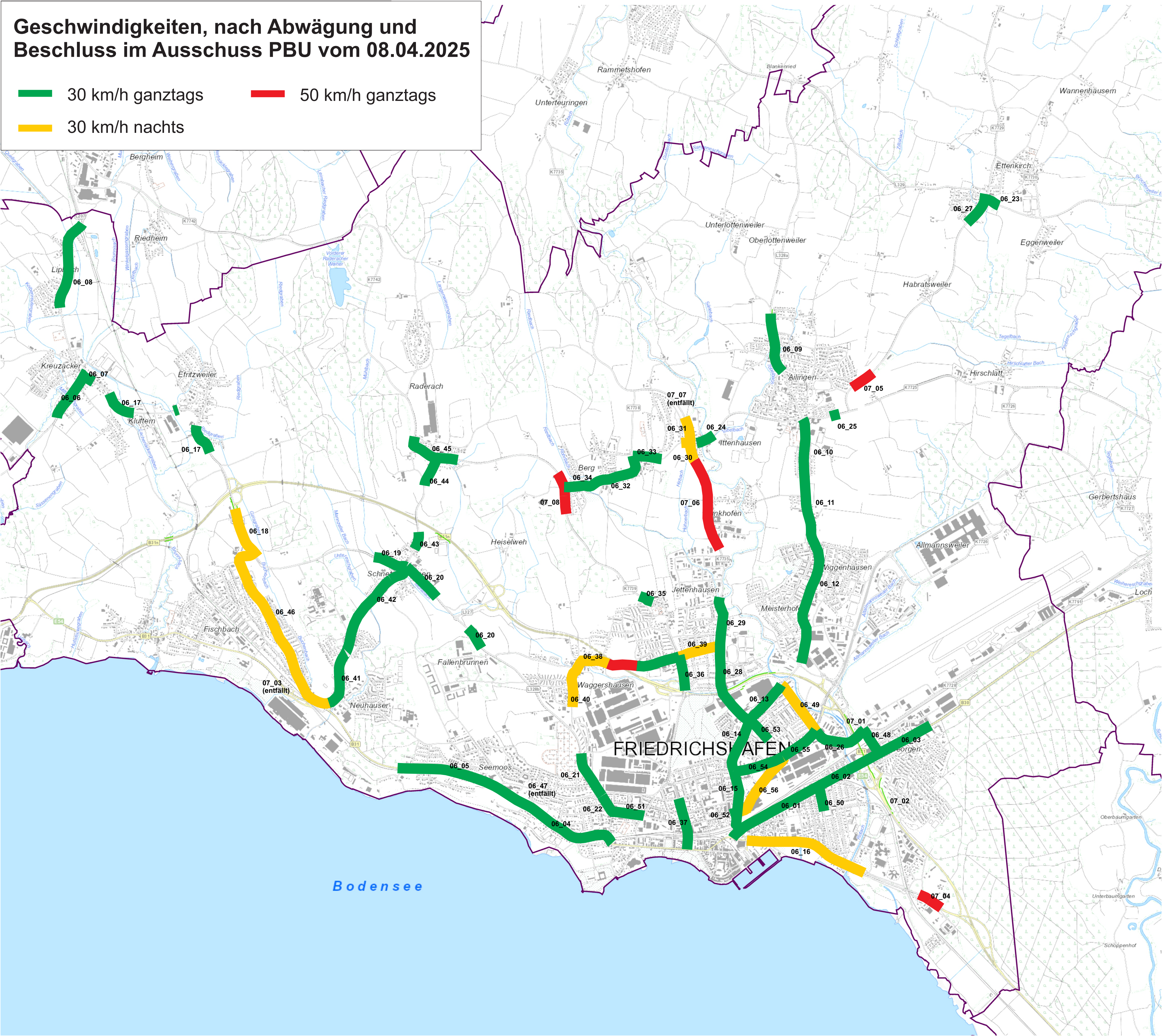


# Geschwindigkeiten, nach Abwägung und Beschluss im Ausschuss PBU vom 08.04.2025

- 30 km/h ganztags
- 50 km/h ganztags
- 30 km/h nachts





<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>B 30 Paulinenstraße Nr. 06_01</b>

Verkehrsbelastung	8'880	Kfz/24h DTV	318	SV/24h DTV	3.6%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	30 / 50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	569	431	113	562	379	51
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	52	41	10	54	39	4

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Eckenerstraße	bis: Eberhardstraße
	Länge (ca.)	920	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 30 Paulinenstraße Nr. 06_01					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	297	125	0	584	379	39
Reduzierung Betroffenh.	-48%	-71%	-100%	4%	0%	-24%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	44	Sek.	ÖPNV	18	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h T. / 30 km/h N.	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.5 dB(A)	80.1 dB(A)	-1.4 dB(A)	78.6 dB(A)	-2.8 dB(A)	
Nacht	71.2 dB(A)	71.2 dB(A)	0.0 dB(A)	71.2 dB(A)	0.0 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -12% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	R45					
Haltestellen	Paulinenstraße (Überlandbus); Georgstraße (Überlandbus)					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Westen und Radstreifen in Fahrtrichtung Osten						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung B 30 Paulinenstraße / Eberhardstraße, Kreuzung B 30 Paulinenstraße / L 328A Ailinger Straße / Montfortstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

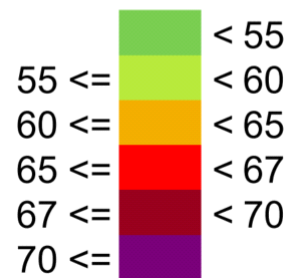
Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Eckenerstraße		bis:	Abzw. Eberhardstraße
	Länge (ca.)	920	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>B 30 Paulinenstraße Nr. 06_02</b>

Verkehrsbelastung DTV	11'120	Kfz/24h	398	SV/24h	3.6%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	2.7	dB(A)	Lkw	1.9	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	30 / 50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	171	124	15	219	154	22
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	21	16	3	33	17	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Eberhardstraße	bis: B 30 Ravensburger Straße
	Länge (ca.)	400	m



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 30 Paulinenstraße Nr. 06_02					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	85	18	0	156	89	0
Reduzierung Betroffenh.	-50%	-85%	-100%	-29%	-42%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	19	Sek.	ÖPNV	8	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h T. / 30 km/h N.	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.3 dB(A)	79.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.8 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.3 dB(A)	70.3 dB(A)	0.0 dB(A)	70.3 dB(A)	0.0 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -12% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	R45					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg, beidseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung B 30 Paulinenstraße / Eberhardstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Eberhardstraße		bis:	B 30 Ravensburger Straße
	Länge (ca.)	400	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>B 30 Ravensburger Straße Nr. 06_03</b>

Verkehrsbelastung	15'840	Kfz/24h DTV	567	SV/24h DTV	3.6%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	496	360	221	537	465	329
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	43	36	27	47	41	33

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Abzw. Länderöschstraße	bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	670	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 30 Ravensburger Straße Nr. 06_03					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T,	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	407	315	74	492	414	283
Reduzierung Betroffenh.	-18%	-13%	-67%	-8%	-11%	-14%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	32	Sek.	ÖPNV	13	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	84.0 dB(A)	82.6 dB(A)	-1.4 dB(A)	81.2 dB(A)	-2.8 dB(A)	
Nacht	76.5 dB(A)	75.1 dB(A)	-1.4 dB(A)	73.7 dB(A)	-2.8 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -17% (2.900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	6; R45					
Haltestellen	Columbanbrücke; Ravensburger Straße; St. Georgen (Überlandbus)					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung B 30 Ravensburger Straße / Länderöschstraße Kreuzung B 30 Ravensburger Straße / Barbarossastraße Kreuzung B 30 Ravensburger Straße / Am Seewald / Dietostraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Abzw. Länderöschstraße	bis:	Ortsein-/ausgang	
	Länge (ca.)	670	m		
Lückenschluss:	von:	B 30 Paulinenstraße	bis:	Abzw. Länderöschstraße	



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>B 31alt Zeppelinstraße Ost Nr. 06_04</b>

Verkehrsbelastung	7'840	Kfz/24h DTV	732	SV/24h DTV	9.3%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	53	11	6	174	58	8
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	8	4	1	19	10	3

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Abzw. Werastraße	bis: Abzw. Albrechtstraße
	Länge (ca.)	1'200	m



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31alt Zeppelinstraße Ost					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	8	6	0	47	11	6
Reduzierung Betroffenh.	-85%	-45%	-100%	-73%	-81%	-25%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	58	Sek.	ÖPNV	24	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.5 dB(A)	80.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.9 dB(A)	-2.6 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.2 dB(A)	-2.6 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -37% (2.800 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	7395; X12					
Haltestellen	St. Elisabeth/Zepelinstraße; Strandbad					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Westen Schutzstreifen in Fahrtrichtung Osten Fußgängerüberweg Höhe Schloßstraße Fußgängerüberweg Höhe Bahnübergang Schmidstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung B 31a Zeppelinstraße / Werastraße Kreuzung B 31a Zeppelinstraße / Albrechtstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Lärminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfligierend gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV gewichtiger als der Lärmschutz. Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Abzw. Werastraße		bis:	50 Meter vor/nach der Bushaltestelle «FN, Strandbad»
	Länge (ca.)	650	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>B 31alt Zeppelinstraße Seemoos Nr. 06_05</b>

Verkehrsbelastung	10'880	Kfz/24h DTV	1'190	SV/24h DTV	10.9%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	2	0	0	227	52	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	1	0	0	36	3	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Abzw. Albrechtstraße	bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	950	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31alt Zeppelinstraße Seemoos					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	68	0	0
Reduzierung Betroffenh.	-100%			-70%	-100%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	46	Sek.	ÖPNV	19	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	83.3 dB(A)	82.2 dB(A)	-1.1 dB(A)	81.2 dB(A)	-2.2 dB(A)	
Nacht	76.1 dB(A)	75.2 dB(A)	-0.9 dB(A)	74.3 dB(A)	-1.8 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -31% (3.500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	X12; 7395					
Haltestellen	Landratsamt; Windhag/Seemoos					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Westen						
gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Osten						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung B 31a Zeppelinstraße / Albrechtstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Lärminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfligierend gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV gewichtiger als der Lärmschutz. Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

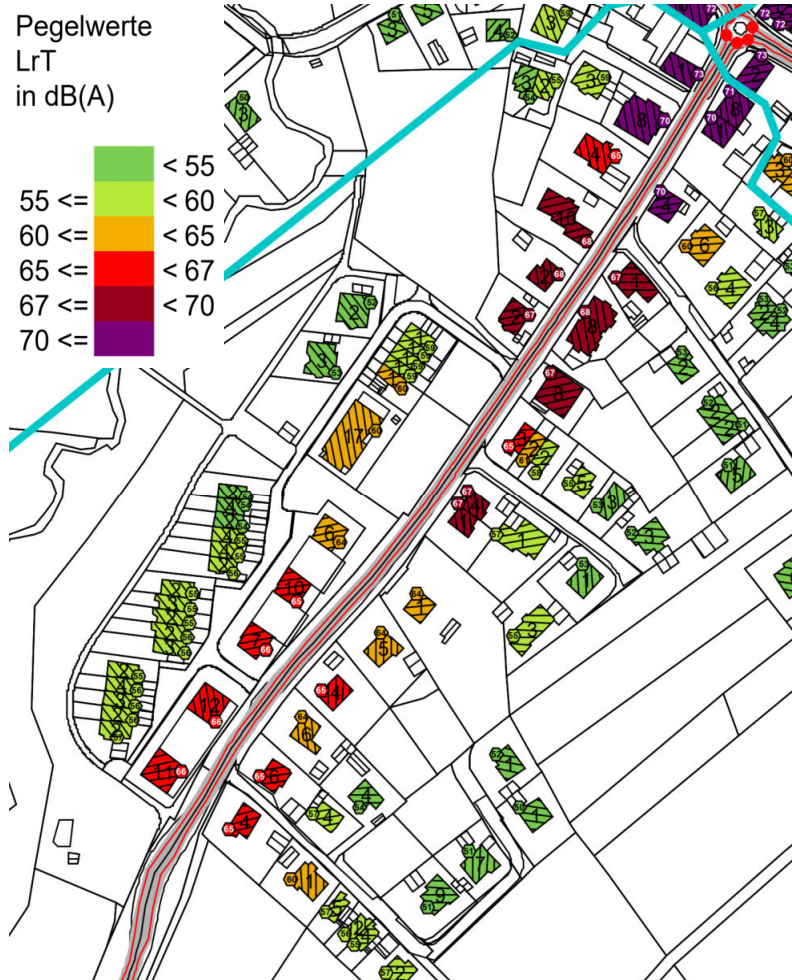
Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Abzw. Albrechtstraße		bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	950	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 207 Immenstaader Straße Nr. 06_06</b>

Verkehrsbelastung	5'680	Kfz/24h DTV	227	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	120	59	22	138	93	40
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	22	13	5	26	17	7

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Abzw. Markdorfer Straße	bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	450	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 207 Immenstaader Straße Nr. 06_06					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	46	22	1	97	40	14
Reduzierung Betroffenh.	-62%	-63%	-95%	-30%	-57%	-65%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	22	Sek.	ÖPNV	9	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.1 dB(A)	78.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme von 19% (1.200 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Kluftern						
Fußgängerüberweg Höhe Hoher Weg						
Fußgängerüberweg südlicher Ortsein-/ausgang						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

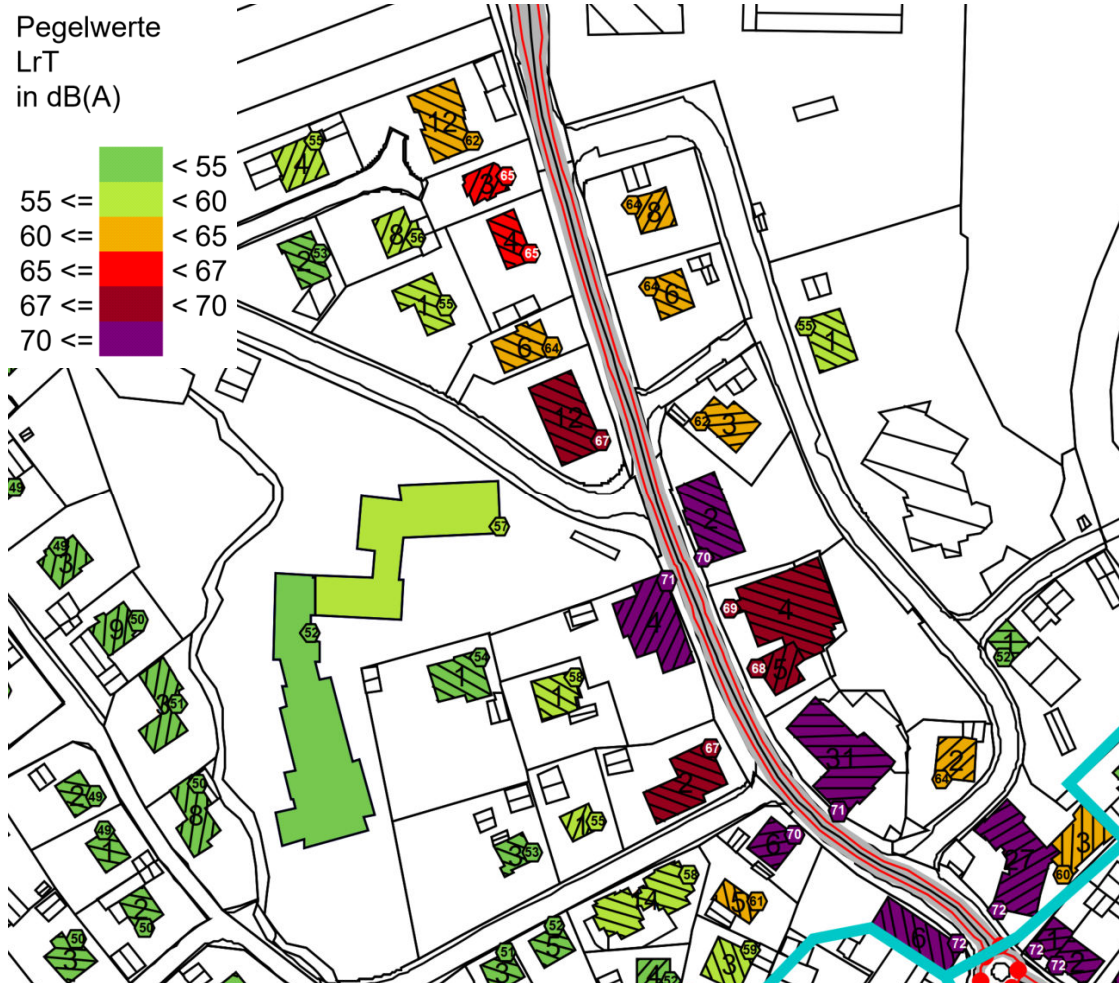
Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Abzw. Markdorfer Straße	bis:	Ortsein-/ausgang	
	Länge (ca.)	450	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 207 Markdorfer Straße Mitte Nr. 06_07</b>

Verkehrsbelastung	8'720	Kfz/24h DTV	349	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	30 / 50	km/h	Nacht	30 / 50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	106	99	76	128	103	85
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	12	10	6	16	11	8

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Kreisverkehrsplatz	bis: Gangolfstraße
	Länge (ca.)	40	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 207 Markdorfer Straße Mitte Nr. 06_07					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	106	99	76	128	103	85
Reduzierung Betroffenh.	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	2	Sek.	ÖPNV	1	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.6 dB(A)	80.0 dB(A)	-0.7 dB(A)	79.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	
Nacht	72.4 dB(A)	71.8 dB(A)	-0.7 dB(A)	71.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme von 19% (1.200 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	11; 12; X12; 7396					
Haltestellen	Kluftern, Rathaus					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Kluftern Fußgängerüberweg Höhe Holzgasse Fußgängerüberweg Höhe westlicher Ortsein/-ausgang						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						
Ergebnis der Abwägung						
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:						
Festsetzung:	30	km/h	ganztags			
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Kreisverkehrsplatz		bis:	Gangolfstraße	
	Länge (ca.)	40	m			



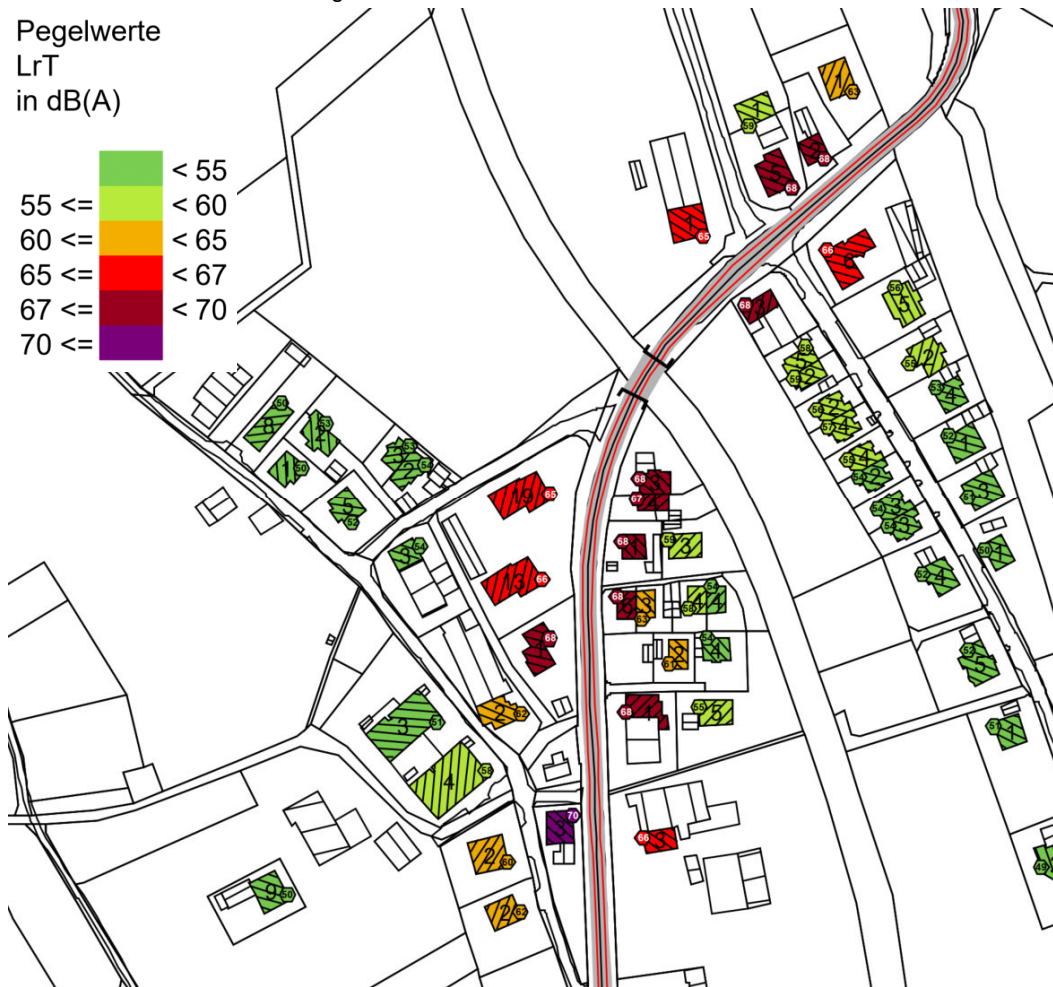
<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 207 Markdorfer Straße Nord Lipbach Nr. 06_08</b>

Verkehrsbelastung	8'720	Kfz/24h DTV	349	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	109	41	3	137	92	16
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	26	15	1	37	23	4

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ortsein-/ausgang	bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	860	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 207 Markdorfer Straße Nord Lipbach Nr. 06_08					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T,	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	33	3	0	82	21	0
Reduzierung Betroffenh.	-70%	-93%	-100%	-40%	-77%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	41	Sek.	ÖPNV	17	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.0 dB(A)	80.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.3 dB(A)	72.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.9 dB(A)	-2.4 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -16% (600 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	11; 12; X12; 7396					
Haltestellen	Lipbach, Tannenriedweg; Lipbach, Lorenzweg					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Süd Schutzstreifen in Fahrtrichtung Nord Fußgängerüberweg Höhe Tannenriedweg Fußgängerüberweg Höhe nördlicher Ortsein-/ausgang						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ortsein-/ausgang		bis:	Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	860	m		

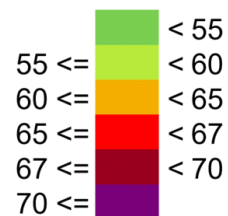


<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Hauptstraße Nr. 06_09</b>

Verkehrsbelastung	8'240	Kfz/24h DTV	330	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	171	134	14	171	171	96
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	22	19	3	22	22	11

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Weinbienenstraße / Sambethstraße	bis: Ortsein-/ausgang
	Länge (ca.)	530	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Hauptstraße Nr. 06_09					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	124	25	0	171	109	14
Reduzierung Betroffenh.	-27%	-81%	-100%	0%	-36%	-85%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	25	Sek.	ÖPNV	11	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.7 dB(A)	80.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.3 dB(A)	72.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.9 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -19% (1.800 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	3; 13; 14; 15					
Haltestellen	Ailingen, Schwarzer Brunnen; Ailingen, Hauptstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Höhe nördlicher Ortsein-/ausgang Fußgängerüberweg Höhe Weinbirnenstraße / Sambethstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Weinbirnenstraße / Sambethstraße	bis:	Ortsein-/ausgang	
	Länge (ca.)	530	m		
Lückenschluss:	von:	Hauptstraße 77	bis:	Ortsein-/ausgang	



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Bodenseestraße Nr. 06_10</b>

Verkehrsbelastung	14'080	Kfz/24h DTV	563	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	30	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	254	253	169	254	252	93
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	46	45	24	46	44	10

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Kreisverkehrsplatz Unterailingen	bis:	Bodenseestraße 78
	Länge (ca.)	740	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Bodenseestraße					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	253	222	13	254	252	93
Reduzierung Betroffenh.	0%	-12%	-92%	0%	0%	0%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	36	Sek.	ÖPNV	15	Sek.
Schalleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	84.0 dB(A)	82.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	81.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.2 dB(A)	73.2 dB(A)	0.0 dB(A)	73.2 dB(A)	0.0 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -24% (3.200 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	3; 13; 14; 15; 16					
Haltestellen	Ailingen, Rathaus; Ailingen, Bodenseestraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg beidseitig Schutzstreifen nach dem Kreisverkehrsplatz Unterailingen in Fahrtrichtung Süden Fußgängerüberweg am Kreisverkehrsplatz Unterailingen Fußgängerüberweg Höhe Eschstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Fußgängerüberweg Höhe Eschstraße					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Lärminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfligierend gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV gewichtiger als der Lärmschutz. Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Kreisverkehrsplatz Unterailingen		bis:	Abzw. Austraße Süd
	Länge (ca.)	550	m		
Lückenschluss:	30	km/h	nachts		
	von:	Abzw. Austraße Süd		bis:	Bodenseestraße 78
	Länge (ca.)	190	m		



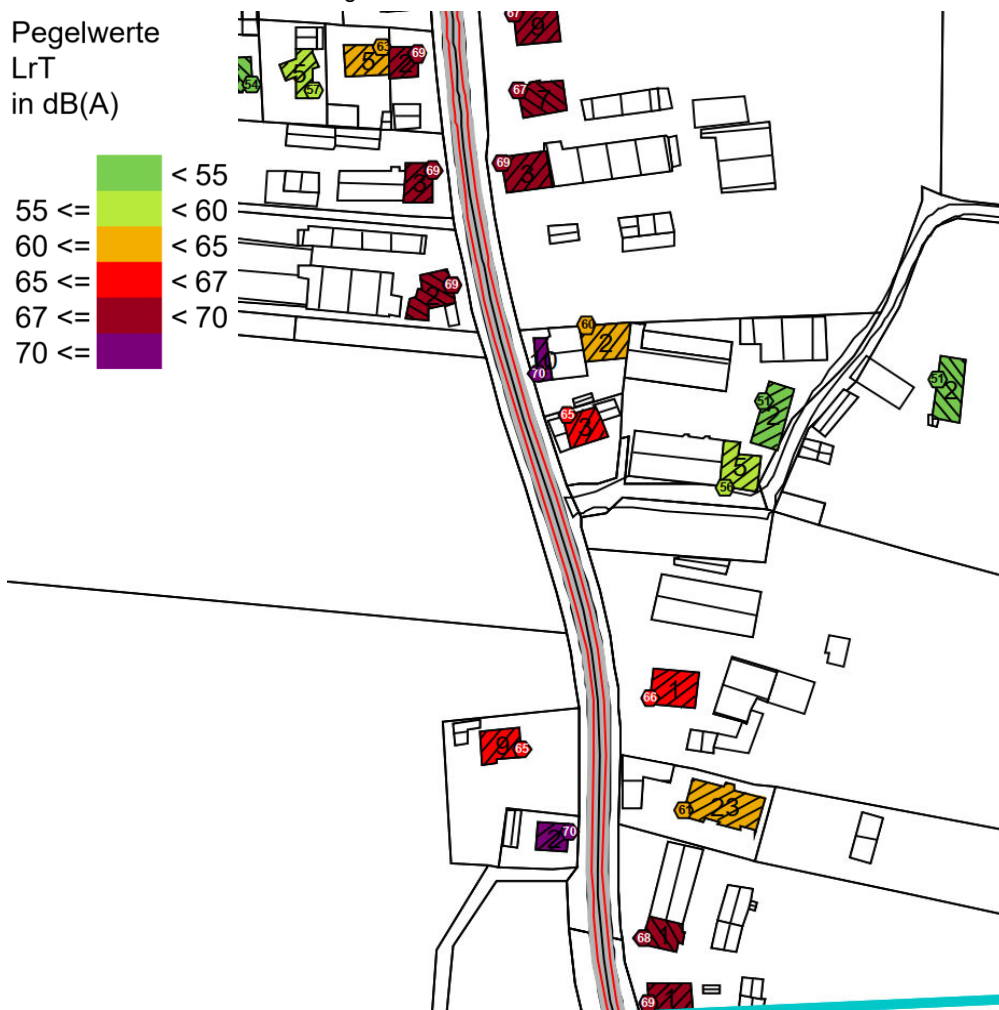
<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Bodenseestraße Nr. 6_11</b>

Verkehrsbelastung	14'080	Kfz/24h DTV	563	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	2.7	dB(A)	Lkw	1.9	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	30	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	60	47	11	51	31	10
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	14	11	2	13	9	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Bodenseestraße 78	bis:	Bodenseestraße 107/1
	Länge (ca.)	350	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Bodenseestraße					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	31	30	0	51	31	10
Reduzierung Betroffenh.	-48%	-36%	-100%	0%	0%	0%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	17	Sek.	ÖPNV	7	Sek.
Schalleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.1 dB(A)	81.1 dB(A)	-1.0 dB(A)	80.1 dB(A)	-2.0 dB(A)	
Nacht	71.8 dB(A)	71.8 dB(A)	0.0 dB(A)	71.8 dB(A)	0.0 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -24% (3.200 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	13; 14; 15; 16					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg beidseitig Fußgängerüberweg Höhe Bunkhofener Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Fußgängerüberweg Höhe Bunkhofener Straße					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Lärminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfligierend gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV gewichtiger als der Lärmschutz. Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Bodenseestraße 78		bis:	Bodenseestraße 107/1
	Länge (ca.)	350	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Äußere Ailinger Straße Nr. 6_12</b>

Verkehrsbelastung	13'360	Kfz/24h DTV	534	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	715	449	52	729	691	308
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	50	26	3	56	47	16

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Bodenseestraße 107/1	bis:	Kornblumenstraße
	Länge (ca.)	1'200	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Äußere Ailinger Straße					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	383	136	0	631	329	4
Reduzierung Betroffenh.	-46%	-70%	-100%	-13%	-52%	-99%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	58	Sek.	ÖPNV	24	Sek.
Schalleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	83.8 dB(A)	82.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	81.3 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	75.3 dB(A)	74.0 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.8 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -28% (4.200 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	13; 14; 15; 16					
Haltestellen	Solarstraße; Siedlung Löwental; Kornblumenstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig getrennter Geh- und Radweg beidseitig (im Bereich zw. Wiggerhauser Weg und Solarstraße) Schutzstreifen im Bereich der Kreisverkehrsplätze Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Äuß. Ailinger Straße / Kornblumenstraße Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Äuß. Ailinger Straße / Rheinstraße Fußgängerüberweg Höhe Rotkreuzstraße Fußgängerüberweg Höhe Bodelschwinghstraße Fußgängerüberweg Höhe Solarstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Fußgängerüberweg Höhe Solarstraße					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Lärminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfligierend gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV gewichtiger als der Lärmschutz. Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Bodenseestraße 107/1		bis:	Abzw. Kornblumenstraße
	Länge (ca.)	1'200	m		
Lückenschluss:	von:	Bodenseestraße 107/1		bis:	Abzw. Wiggerhauser Weg

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Ailinger Straße Nord Nr. 06_13</b>

Verkehrsbelastung	10'800	Kfz/24h DTV	432	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	196	196	56	210	196	114
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	23	23	9	24	23	18

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Mühlöschstraße	bis:	Meistershofer Straße
	Länge (ca.)	440	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Ailinger Straße Nord Nr. 06_13					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	196	77	10	196	196	45
Reduzierung Betroffenh.	0%	-61%	-82%	-7%	0%	-61%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	21	Sek.	ÖPNV	9	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.9 dB(A)	81.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	80.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	74.4 dB(A)	73.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.0 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -16% (1.900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	13; 14; 15; 16					
Haltestellen	Bodensee-Center					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg beidseitig Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Ailinger Straße / Mühlöschstraße Fußgängerüberweg Höhe Ekkehardstraße Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Meistershofener Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Ailinger Straße / Meistershofener Straße / Goethestraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

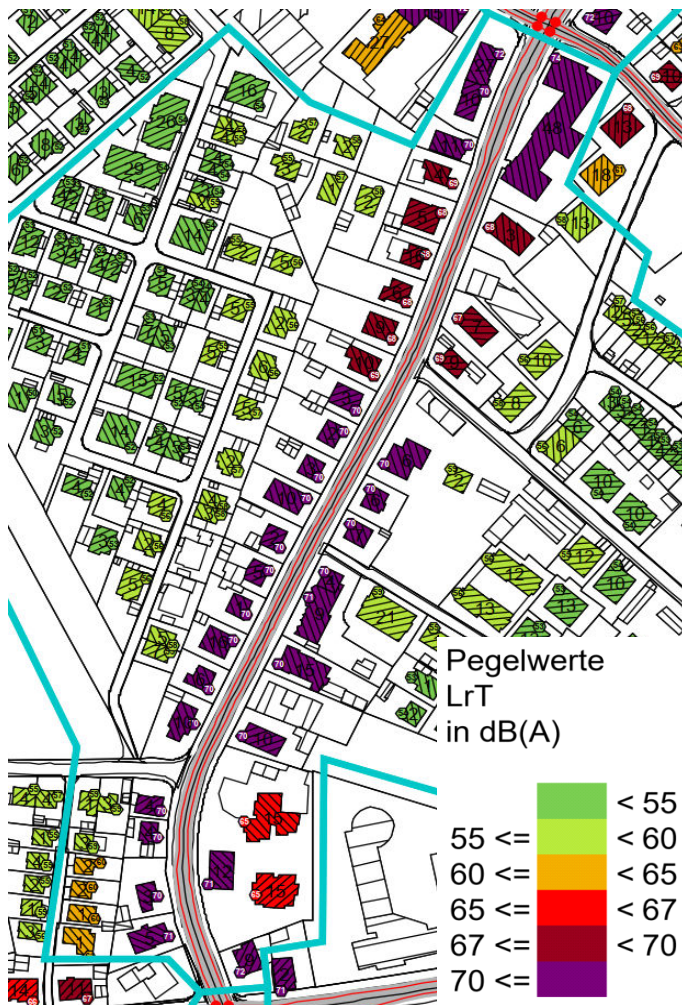
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Mühlöschstraße	bis:	Meistershofener Straße	
	Länge (ca.)	440	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Ailinger Straße Mitte Nr. 06_14</b>

Verkehrsbelastung	10'800	Kfz/24h DTV	432	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	347	317	248	347	347	304
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	38	36	27	38	38	34

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Meistershofener Straße	bis:	Keplerstraße
	Länge (ca.)	510	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Ailinger Straße Mitte Nr. 06_14					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	317	271	57	317	317	123
Reduzierung Betroffenh.	-9%	-15%	-77%	-9%	-9%	-60%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	24	Sek.	ÖPNV	10	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.0 dB(A)	80.0 dB(A)	-1.1 dB(A)	79.0 dB(A)	-2.1 dB(A)	
Nacht	72.6 dB(A)	71.5 dB(A)	-1.1 dB(A)	70.5 dB(A)	-2.1 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -40% (4.800 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; 13; 14; 15; 16; X14					
Haltestellen	Riedlehof					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg beidseitig (im Bereich Meistershofener Straße - Magdalenenstraße)						
gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig (im Bereich Magdalenenstraße - Keplerstraße)						
Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Meistershofener Straße / Goethestraße						
Fußgängerüberweg Höhe Margaretenstraße						
Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Keplerstraße / Ehlersstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Ailinger Straße / Meistershofener Straße / Goethestraße Kreuzung Ailinger Straße / Keplerstraße /Ehlersstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

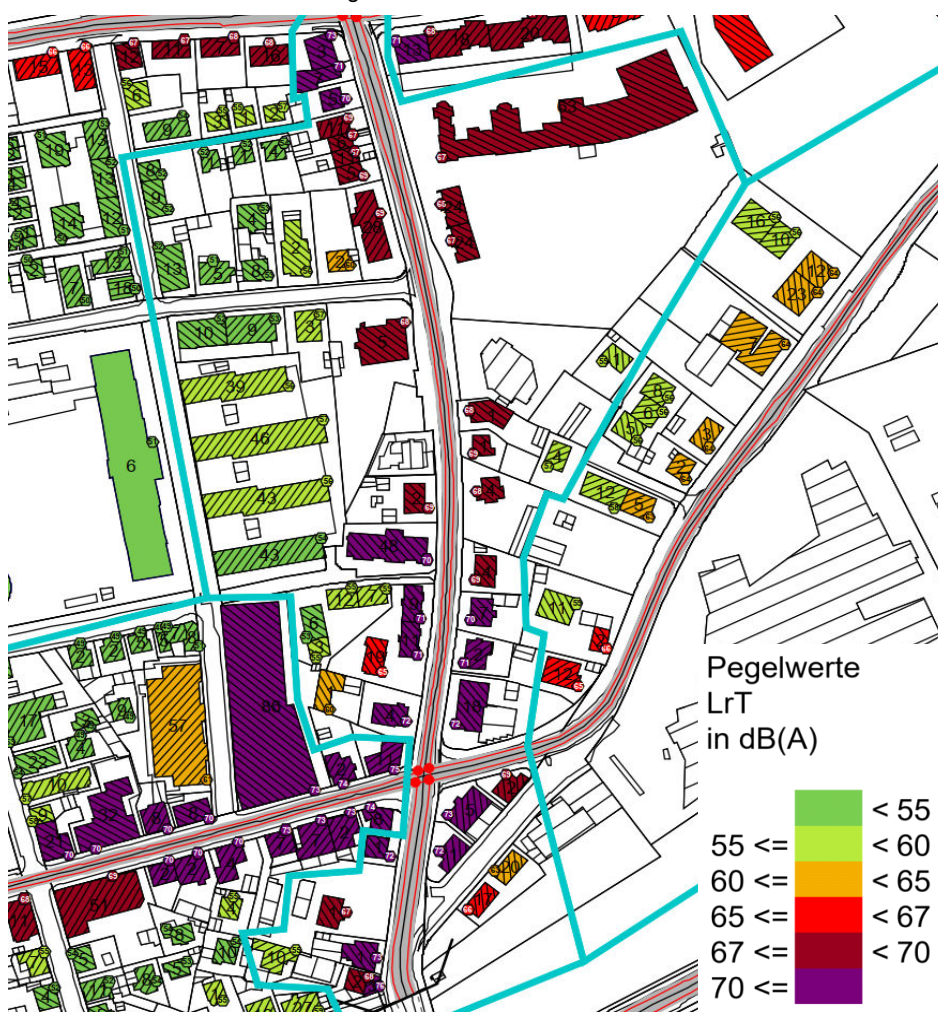
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Meistershofener Straße	bis:	Keplerstraße	
	Länge (ca.)	510	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Ailinger Straße Süd Nr. 06_15</b>					
Verkehrsbelastung	11'200	Kfz/24h DTV	448	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50 / 30	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	355	319	125	355	318	176
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	34	32	15	34	31	23

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Keplerstraße	bis:	Paulinenstraße
	Länge (ca.)	560	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Ailinger Straße Süd Nr. 06_15					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	255	129	14	355	255	65
Reduzierung Betroffenh.	-28%	-60%	-89%	0%	-20%	-63%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	27	Sek.	ÖPNV	11	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.7 dB(A)	80.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.3 dB(A)	72.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.9 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -29% (2.900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; 4; 5; 13; 14; 15; 16; X14					
Haltestellen	Karl-Olga-Haus; Löwenunterführung / Ailinger Str.					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Keplerstraße / Ehlersstraße Fußgängerüberweg Höhe Scheffelstraße Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Charlottenstraße / Löwentaler Straße Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Eckenerstraße / Paulinenstraße gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig (außer Löwenunterführung)						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Ailinger Straße / Keplerstraße / Ehlersstraße Kreuzung Ailinger Straße / Charlottenstraße / Löwentaler Straße Kreuzung Ailinger Straße / Eckenerstraße / Paulinenstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Keplerstraße		bis:	Paulinenstraße
	Länge (ca.)	560	m		
Lückenschluss:	von:	Bismarckstraße		bis:	Paulinenstraße

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Eckenerstraße Nr. 06_16</b>

Verkehrsbelastung	7'040	Kfz/24h DTV	282	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	246	88	0	272	222	30
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	30	12	0	34	26	2

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Montfortstraße	bis:	Höhe Untereschstraße
	Länge (ca.)	1'160	m	




Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Eckenerstraße Nr. 06_16					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	53	0	0	191	47	0
Reduzierung Betroffenh.	-78%	-100%		-30%	-79%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	56	Sek.	ÖPNV	23	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.0 dB(A)	79.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	72.7 dB(A)	71.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -11% (800 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	6; 200; 7587					
Haltestellen	Eckenerstraße; Seewiesen; Jugendherberge					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Eckenerstraße / Montfortstraße / Hafenbahnhof Fußgängerüberweg Höhe Seestraße Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle Seewiesen Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle Jugendherberge Fußgängerüberweg Höhe Lindauer Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Eckenerstraße / Montfortstraße / Hafenbahnhof					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (88 Personen mit Lärmpegel  $\geq 67$  dB(A) tags im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von rund 1,2 km rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere auch, da der betrachtete Streckenabschnitt teilweise einseitig bebaut ist, genügend Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr vorhanden sind und mithin bei der Umsetzung der Gesamtkonzeption eine Verkehrsabnahme von rund 11% erwartbar ist.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Montfortstraße		bis:	Höhe Untereschstraße
	Länge (ca.)	1'160	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328B Markdorfer Straße Ost / Klufturner Straße Nr. 06_17</b>					
Verkehrsbelastung	7'200	Kfz/24h DTV	288	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	30 / 50	km/h	Nacht	30 / 50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	453	320	70	502	450	146
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	70	48	17	81	68	27
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag						
 <p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 55</li> <li>55 &lt;=</li> <li>60 &lt;=</li> <li>65 &lt;=</li> <li>67 &lt;=</li> <li>70 &lt;=</li> </ul>						
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Immenstaader Straße	bis:	Riedern		
	Länge (ca.)	1'300	m			

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328B Markdorfer Straße Ost / Klufterner Straße					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	430	223	5	456	397	48
Reduzierung Betroffenh.	-5%	-30%	-93%	-9%	-12%	-67%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	62	Sek.	ÖPNV	26	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.1 dB(A)	79.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	72.7 dB(A)	71.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -30% (2.400 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	11; 12; X12					
Haltestellen	Kluftern Mitte; Kluftern, Bahnhofsstraße; Efrizweiler					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Kluftern						
Fußgängerüberweg Höhe Im Winkel						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328B Markdorfer Straße Ost / Klufterner Straße</b>

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. 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  $\geq 65/55$  dB(A) tags/nachts mit 9/20 Personen bezogen auf die Länge des Streckenabschnittes gering. Ein Lückenschluss für diesen Bereich kommt nach der StVO-Novelle in Frage und soll umgesetzt werden.

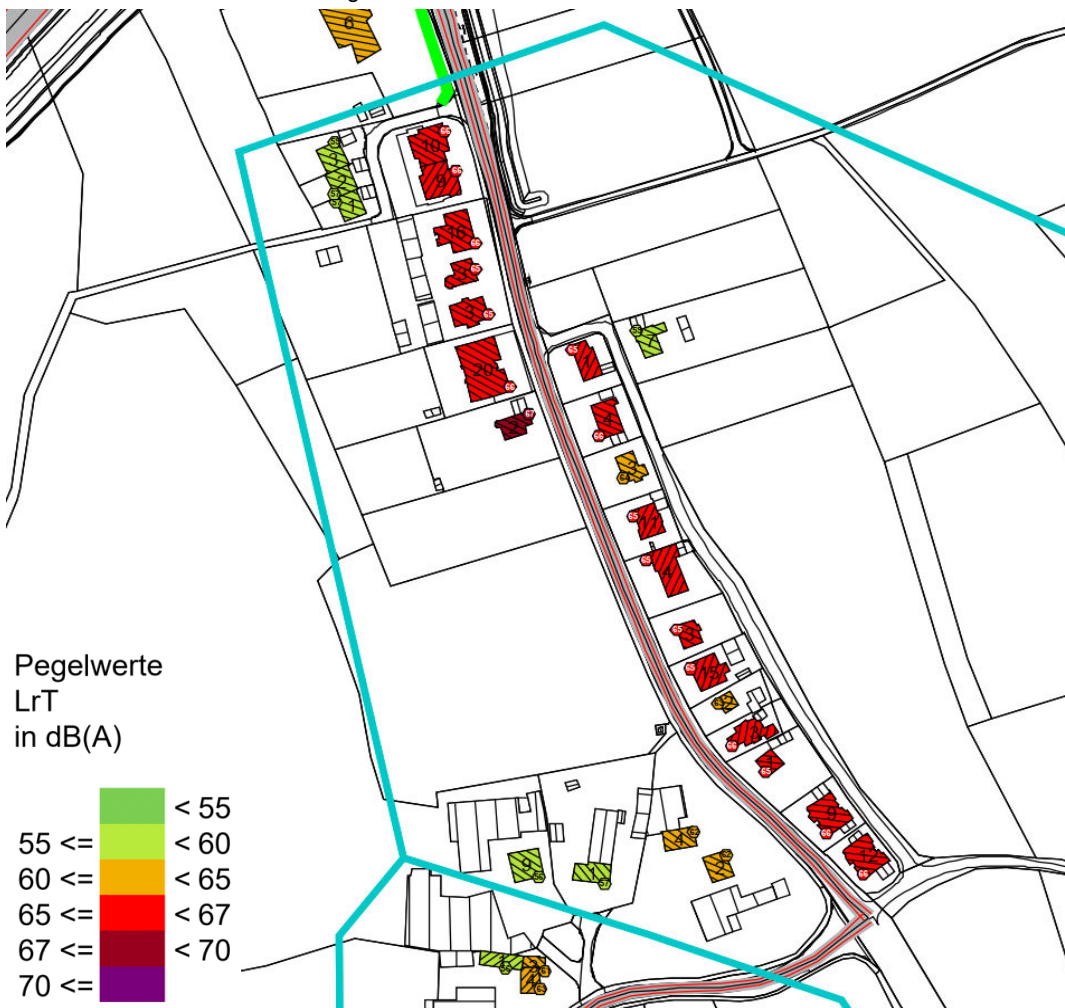
Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags	bis:	Bahnhofstraße
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Immenstaader Straße			
	Länge (ca.)	560	m		
	30	km/h	ganztags	bis:	bestehender Tempo-30-Beschränkung Klufterner Straße
	von:	Brücke Brunnisach			
	Länge (ca.)	70	m		
	30	km/h	ganztags	bis:	Ortsein-/ausgang Süd Efrizweiler
	von:	bestehender Tempo-30-Beschränkung Klufterner Straße			
	Länge (ca.)	300	m		
Lückenschluss:	30	km/h	ganztags	bis:	Brücke Brunnisach
	von:	Bahnhofstraße			
	Länge (ca.)	380	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328B Klufterner Straße Spaltenstein Nr. 06_18</b>

Verkehrsbelastung	5'840	Kfz/24h DTV	234	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	126	2	0	131	126	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	17	1	0	19	17	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	AS FN-Nordwest Süd	bis: Dornierstraße
	Länge (ca.)	450	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328B Klufterner Straße Spaltenstein Nr. 06_18					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	2	0	0	122	0	0
Reduzierung Betroffenh.	-98%	-100%		-7%	-100%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	22	Sek.	ÖPNV	9	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.2 dB(A)	78.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.7 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -35% (2.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	11; 12					
Haltestellen	Girishalde					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Süden Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle Girishalde						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (2 Personen mit Lärmpegel  $\geq 67$  dB(A) tags) im Verhältnis 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.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ortsein-/ausgang Nord		bis:	Abzw. Dornierstraße
	Länge (ca.)	450	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328B Obere Mühlbachstraße Nr. 06_19</b>

Verkehrsbelastung	4'080	Kfz/24h DTV	163	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	13	3	0	27	13	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	3	1	0	8	3	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ortsein/-ausgang West	bis:	K 7742 Manzeller Straße
	Länge (ca.)	350	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328B Obere Mühlbachstraße Nr. 06_19					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	3	0	0	13	3	0
Reduzierung Betroffenh.	-77%	-100%		-52%	-77%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	17	Sek.	ÖPNV	7	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	78.7 dB(A)	77.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	69.7 dB(A)	68.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	67.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -13% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	11; 12					
Haltestellen	Schnetzenhausen, Kirche					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen Fahrtrichtung Westen gemeinsamer Geh- und Radweg Fahrtrichtung Osten Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Schnetzenhausen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

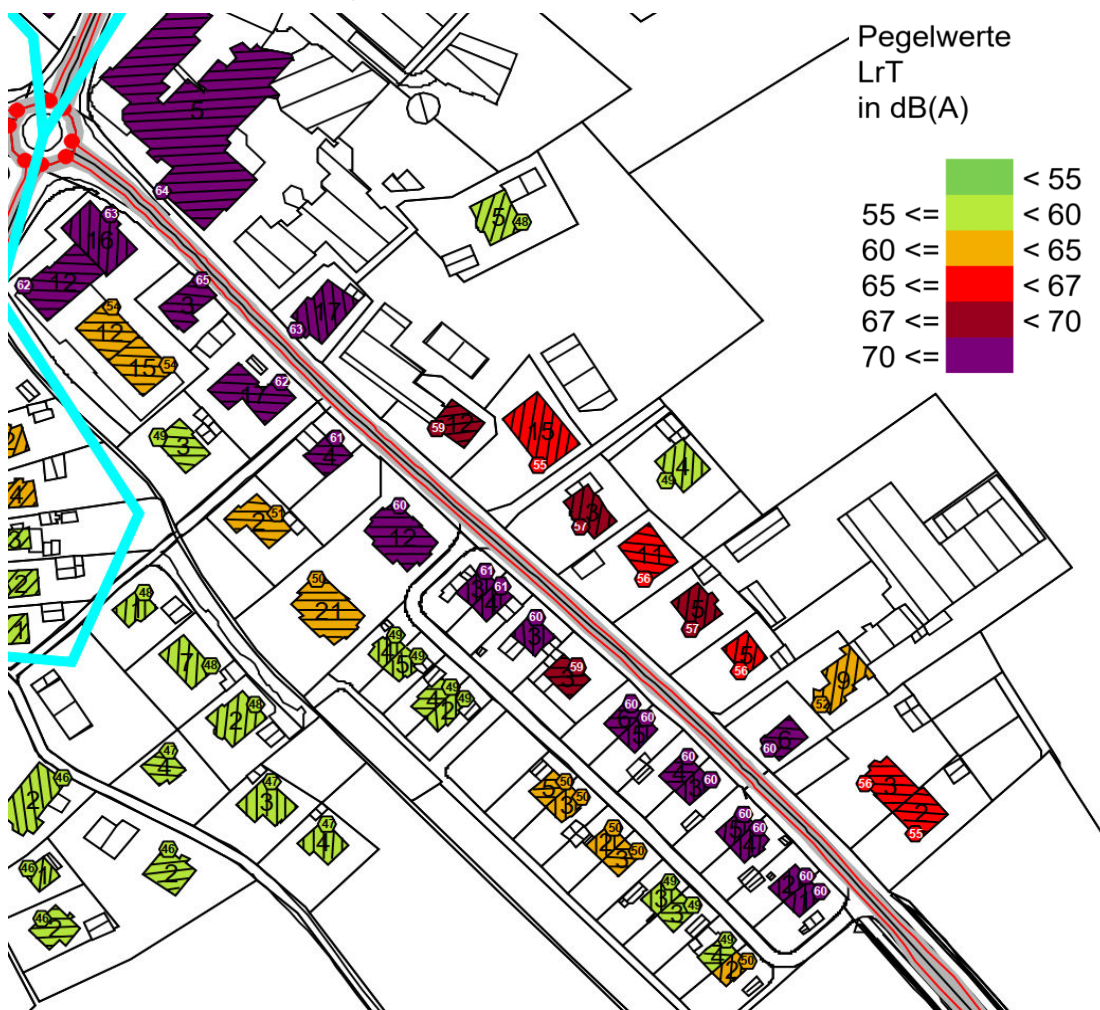
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Höhe Gebäude Manzeller Straße 10/4		bis:	K 7742 Manzeller Straße
	Länge (ca.)	130	m		
Lückenschluss:	von:	Ortsein-/ausgang West		bis:	Höhe Gebäude Manzeller Straße 10/4

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328B Untere Mühlbachstraße / Sparbruck Nr. 06_20</b>

Verkehrsbelastung	8'720	Kfz/24h DTV	349	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	233	199	77	253	216	176
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	38	29	8	41	35	25

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	K 7742 Manzeller Straße		bis: Sonnenbergstraße
	Länge (ca.)	600	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328B Untere Mühlbachstraße / Sparbruck Nr. 06_20					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	199	146	24	211	183	44
Reduzierung Betroffenh.	-15%	-27%	-69%	-17%	-15%	-75%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	29	Sek.	ÖPNV	12	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.0 dB(A)	80.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.3 dB(A)	72.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.9 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -13% (1.100 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	11					
Haltestellen	Sparbruck					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Stadtteil Schnetzenhausen: Schutzstreifen Fahrtrichtung Westen gemeinsamer Geh- und Radweg Fahrtrichtung Osten Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Schnetzenhausen Stadtteil Sparbruck: gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	K 7742 Manzeller Straße		bis:	Ortsein-/ausgang Ost
	Länge (ca.)	380	m		
	von:	Ortsein-/ausgang Sparbruck		bis:	Ortsein-/ausgang Sparbruck
	Länge (ca.)	220	m		

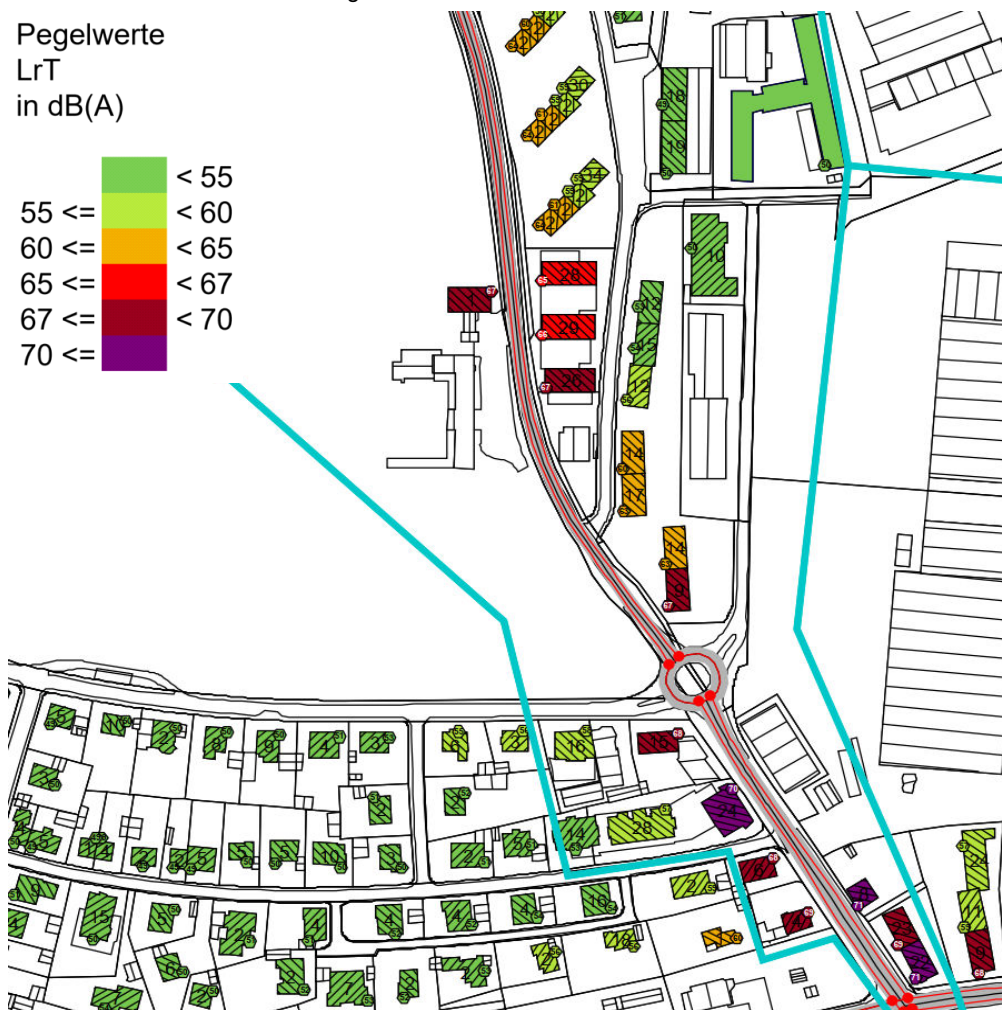
<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328B Hochstraße Nr. 06_21</b>

Verkehrsbelastung	6'560	Kfz/24h DTV	262	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	243	168	54	318	243	132
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	15	11	3	27	15	8

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	östl. Sonnenbergstraße	bis:	Albrechtstraße
	Länge (ca.)	1'440	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328B Hochstraße Nr. 06_21					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	186	122	0	287	186	84
Reduzierung Betroffenh.	-23%	-27%	-100%	-10%	-23%	-36%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	69	Sek.	ÖPNV	29	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.7 dB(A)	79.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	72.7 dB(A)	71.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -17% (1.100 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; 11					
Haltestellen	Fallenbrunnen Ost; Friedhof					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig (westlich Henri-Dunant-Straße)						
Schutzstreifen einseitig / gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig (östlich Höhe Henri-Dunant-Straße)						
Schutzstreifen beidseitig (südlich Montafonstraße)						
Fußgängerüberweg Höhe Henri-Dunant-Straße						
Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle Friedhof						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Montafonstraße / Hochstraße / Industrieweg						
Fußgängerüberweg Höhe Hochstraße / Albrechtstraße / Maybachstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Hochstraße / Albrechtstraße / Maybachstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen (verkürzter Geltungsbereich) gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Höhe Gebäude Heinrich-Heine-Str. 17		bis:	Abzw. Albrechtstraße / Maybachstraße
	Länge (ca.)	430	m		

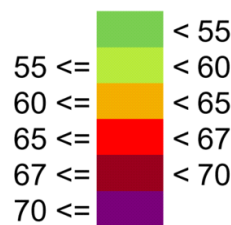


<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328B Hoch Süd / Werastraße Nr. 06_22</b>					

Verkehrsbelastung	4'640	Kfz/24h DTV	186	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	30	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	193	193	177	193	193	148
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	14	14	11	14	14	8

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags		
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Albrechtstraße	bis:	Eugenstraße	
	Länge (ca.)	200	m		

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328B Hoch Süd / Werastraße Nr. 06_22					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	193	188	0	193	199	142
Reduzierung Betroffenh.	0%	-3%	-100%	0%	3%	-4%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	10	Sek.	ÖPNV	4	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.2 dB(A)	77.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.7 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -13% (600 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; 4; 5; 10; 12					
Haltestellen	Hochstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig						
Fußgängerüberweg Höhe Hochstraße / Albrechtstraße / Maybachstraße						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Hochstraße / Werastraße / Eugenstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Hochstraße / Albrechtstraße / Maybachstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Albrechtstraße	bis:	Eugenstraße	
	Länge (ca.)	200	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 329 Brochenzeller Straße Nr. 06_23</b>

Verkehrsbelastung	4'560	Kfz/24h DTV	182	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	24	24	0	24	24	7
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	5	5	0	5	5	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Waltenweilerstraße	bis:	Ortsein-/ausgang Ost
	Länge (ca.)	150	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 329 Brochenzeller Straße Nr. 06_23					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	20	7	0	24	14	0
Reduzierung Betroffenh.	-17%	-71%		0%	-42%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	7	Sek.	ÖPNV	3	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.2 dB(A)	77.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.7 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	69.7 dB(A)	68.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	67.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme von +10% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	--					
Haltestellen	--					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Fußgängerüberweg Brochenzeller Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

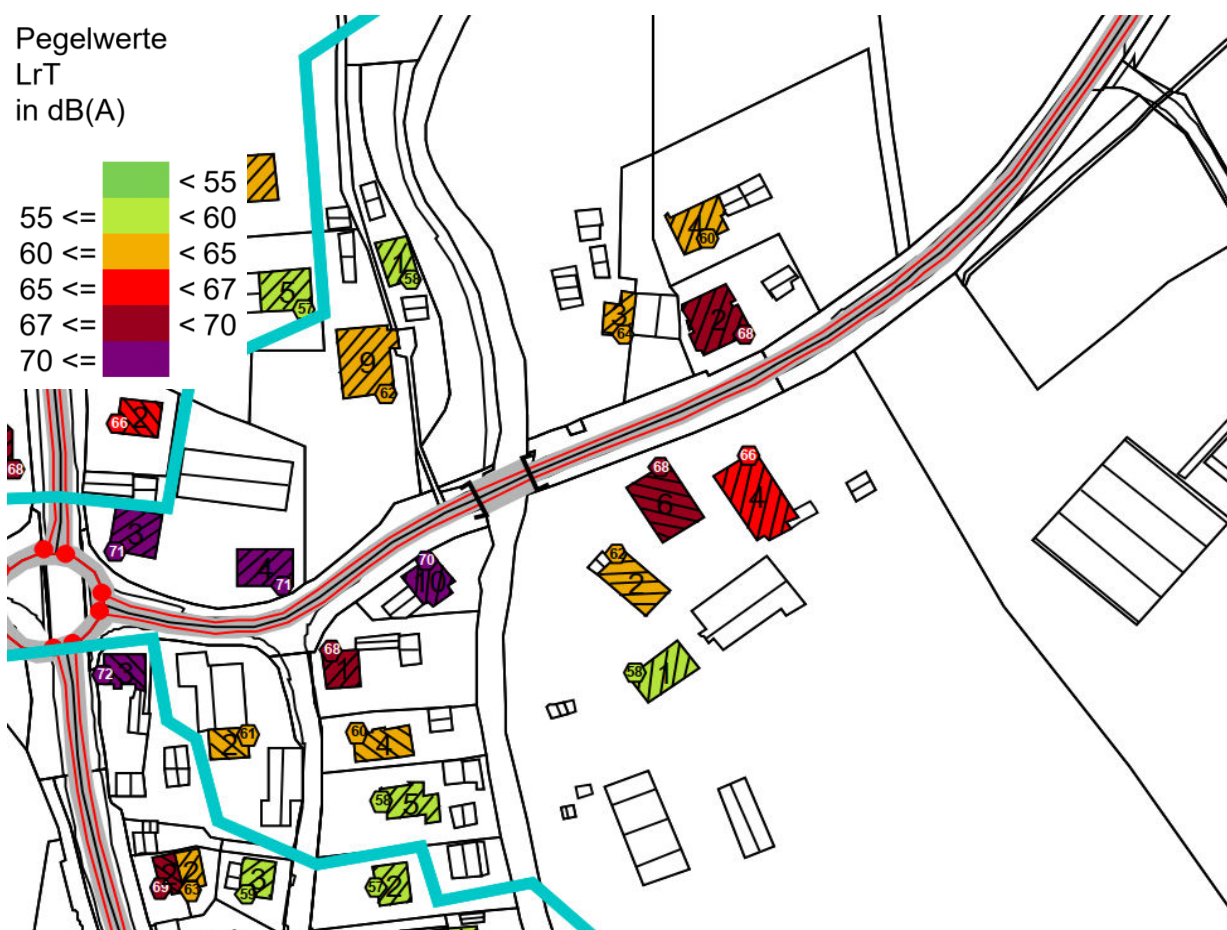
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Waltenweilerstraße	bis:	Ortsein-/ausgang Ost	
	Länge (ca.)	150	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7725 Rotachstraße Nr. 06_24</b>

Verkehrsbelastung	8'160	Kfz/24h DTV	326	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	30	26	17	35	30	26
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	6	3	9	7	6

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	K 7735 Teuringer Straße		bis: Ortsein-/ausgang Ost
	Länge (ca.)	250	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7725 Rotachstraße Nr. 06_24					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	26	17	0	30	26	17
Reduzierung Betroffenh.	-13%	-35%	-100%	-14%	-13%	-35%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.6 dB(A)	80.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.1 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -11% (900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	3; 16					
Haltestellen	Ittenhausen, Rotachstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen in Fahrtrichtung Westen gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtugn Osten Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Rotachstraße / Teuringer Straße / An der Steige						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

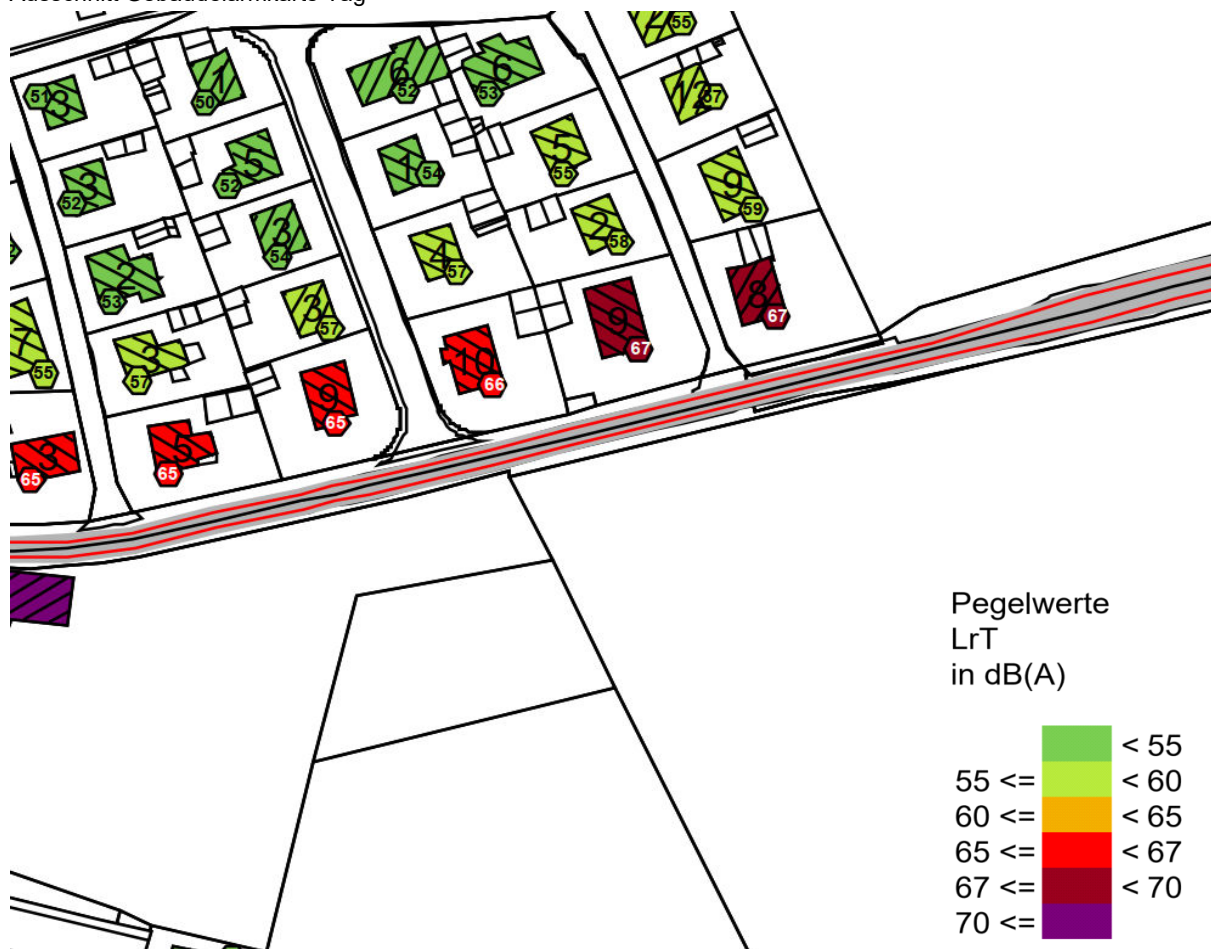
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	K 7735 Teuringer Straße		bis:	Ortsein-/ausgang Ost
	Länge (ca.)	250	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7725 Hirschlatte Straße Nr. 06_25</b>

Verkehrsbelastung	8'800	Kfz/24h DTV	352	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	36	17	0	36	36	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	4	2	0	4	4	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Fohlenstraße	bis:	Ortsein-/ausgang Ost
	Länge (ca.)	170	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7725 Hirschlatte Straße Nr. 06_25					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	17	0	0	36	8	0
Reduzierung Betroffenh.	-53%	-100%		0%	-78%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	8	Sek.	ÖPNV	3	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.0 dB(A)	80.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -11% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	--					
Haltestellen	--					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Unterailingen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Fohlenstraße		bis:	Ortsein-/ausgang Ost
	Länge (ca.)	170	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7728 Flugplatzstraße Nr. 06_26</b>

Verkehrsbelastung	18'160	Kfz/24h DTV	726	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	106	66	59	131	107	61
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	11	9	6	15	12	7

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ehlersstraße	bis:	Barbarossastraße
	Länge (ca.)	540	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7728 Flugplatzstraße Nr. 06_26					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	61	59	11	70	66	59
Reduzierung Betroffenh.	-42%	-11%	-81%	-47%	-38%	-3%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	26	Sek.	ÖPNV	11	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	85.1 dB(A)	83.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	82.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	77.2 dB(A)	75.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	74.7 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -20% (3.600 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	7394					
Haltestellen	ZF, Werk 1/Flugplatzstraße (Überlandbus); Barbarossa-Kreisel (Überlandbus)					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig Radstreifen in Fahrtrichtung West (westl. Aistegstraße) Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Ehlerstraße Fußgängerüberweg Höhe Gebäude Flugplatzstraße 23 Fußgängerüberweg Höhe Aistegstraße Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Barbarossastraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ehlersstraße		bis:	Barbarossastraße
	Länge (ca.)	540	m		

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7729 Habratsweilerstraße / Waltenweilerstraße Nr. 06_27					
Verkehrsbelastung	18'160	Kfz/24h DTV	726	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	27	15	2	34	31	2
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	4	1	9	8	1
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag						
<div><div>Pegelwerte LrT in dB(A)</div><div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div><div>&lt; 55</div><div>&lt; 60</div><div>&lt; 65</div><div>&lt; 67</div><div>&lt; 70</div><div>&lt; 70</div></div></div><div></div></div>						
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ortsein-/ausgang Süd		bis:	L 329	
	Länge (ca.)	280	m			



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7729 Habratsweilerstraße / Waltenweilerstraße Nr. 06_27					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	11	2	0	30	6	2
Reduzierung Betroffenh.	-59%	-87%	-100%	-12%	-81%	0%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	13	Sek.	ÖPNV	6	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.9 dB(A)	78.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -5% (900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	13; 14					
Haltestellen	Waltersweiler					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen Fahrtrichtung Süd Fußgängerüberweg Waltenweilerstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ortsein-/ausgang Süd		bis:	L 329
	Länge (ca.)	280	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7735 Meistershofener Straße Nr. 06_28</b>

Verkehrsbelastung	13'520	Kfz/24h DTV	541	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	118	108	31	162	145	106
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	25	23	8	32	26	22

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Waggershauser Straße	bis:	Ailingen Straße
	Länge (ca.)	800	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7735 Meistershofener Straße Nr. 06_28					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	108	55	15	145	108	30
Reduzierung Betroffenh.	-8%	-49%	-52%	-10%	-26%	-72%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	38	Sek.	ÖPNV	16	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.9 dB(A)	80.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -5% (1.400 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; X14					
Haltestellen	Dorfkrug; Sportpark P+R					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
getrennter Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Süden gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Norden Schutzstreifen beidseitig (zw. Riedlepark und Ailinger Straße) Fußgängerüberweg Höhe Waggershauser Straße Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Riedlepark Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Am Riedlewald						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Meistershofener Straße / Teuringer Straße / Waggershauser Straße Kreuzung Meistershofener Straße / Ailinger Straße / Goethestraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

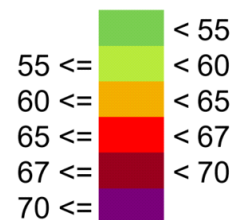
Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Waggershauser Straße		bis:	Riedlepark
	Länge (ca.)	500	m		
Lückenschluss:	von:	Riedlepark		bis:	Ailinger Straße

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7735 Teuringer Straße Süd Nr. 06_29</b>

Verkehrsbelastung	11'040	Kfz/24h DTV	442	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	192	192	98	219	192	189
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	20	20	10	24	20	19

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Waggershauser Straße	bis:	Müllerstraße
	Länge (ca.)	430	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7735 Teuringer Straße Süd Nr. 06_29					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	192	108	4	192	192	81
Reduzierung Betroffenh.	0%	-44%	-96%	-12%	0%	-57%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	21	Sek.	ÖPNV	9	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.9 dB(A)	81.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	80.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	74.9 dB(A)	73.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -5% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2					
Haltestellen	Meistershofen					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Radstreifen beidseitig						
Fußgängerüberweg Meistershofener Straße / Wagershauser Straße / Teuringer Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Meistershofener Straße / Wagershauser Straße / Teuringer Straße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Wagershauser Straße		bis:	Müllerstraße
	Länge (ca.)	430	m		
Lückenschluss:	von:	Müllerstraße		bis:	Höhe Gebäude Teuringer Straße 40/1
	Länge (ca.)	90	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7735 Teuringer Straße Mitte Nr. 06_30</b>					

Verkehrsbelastung	9'840	Kfz/24h DTV	394	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	7	3	16	7	7
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	3	3	1	6	3	3

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ortsein-/ausgang Süd Ittenhausen	bis:	K 7725 Rotachstraße
	Länge (ca.)	140	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7735 Teuringer Straße Mitte Nr. 06_30					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	3	3	7	7	3
Reduzierung Betroffenh.	0%	-57%	0%	-56%	0%	-57%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	7	Sek.	ÖPNV	3	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.4 dB(A)	81.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	80.0 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	74.4 dB(A)	73.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.0 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -5% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	3; 16					
Haltestellen	Ittenhausen, Teuringer Straße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen einseitig, in Fahrtrichtung Süden Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Ittenhausen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum (7 Personen mit Lärmpegel  $\geq 65$  dB(A) tags) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 140 Meter rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere auch, da der betrachtete Streckenabschnitt einseitig bebaut ist.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ortsein-/ausgang Süd Ittenhausen		bis:	K 7725 Rotachstraße
	Länge (ca.)	140	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7735 Teuringer Straße NordNr. 06_31</b>					

Verkehrsbelastung	4'480	Kfz/24h DTV	179	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	27	2	0	60	27	2
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	4	1	0	13	4	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	nachts (innerorts)	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	K 7725 Rotachstraße	bis:	Alter Weinberg
	Länge (ca.)	240	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7735 Teuringer Straße Nord Nr. 06_31					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	2	0	0	28	2	0
Reduzierung Betroffenh.	-93%	-100%		-53%	-93%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.0 dB(A)	77.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -5% (250 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	16					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Ittenhausen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (2 Personen mit Lärmpegel  $\geq 67$  dB(A) tags) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 240 Meter rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere auch, da der betrachtete Streckenabschnitt größtenteils einseitig bebaut ist.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	K 7725 Rotachstraße	bis:	Alter Weinberg	
	Länge (ca.)	240	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7737 Grötzelstraße Nr. 06_32</b>

Verkehrsbelastung	6'560	Kfz/24h DTV	262	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	242	162	0	257	242	77
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	34	26	0	40	34	14

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Dekan-Rogg-Straße	bis:	K 7739 Berger Straße
	Länge (ca.)	820	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7737 Grötzelstraße Nr. 06_32					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	106	7	0	235	106	0
Reduzierung Betroffenh.	-56%	-96%		-9%	-56%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	39	Sek.	ÖPNV	16	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.7 dB(A)	79.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	72.7 dB(A)	71.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -15% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	16; X14					
Haltestellen	Berg, Grötzelstraße; Berg, Schusterweg; Berg, Siedlung					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Berg Fußgängerüberweg Höhe Talbahnstraße Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle FN Berg, Grötzelstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Dekan-Rogg-Straße	bis:	K 7739 Berger Straße	
	Länge (ca.)	820	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7737 Dekan-Rogg-Straße / An der Steige Nr. 06_33</b>

Verkehrsbelastung	4'640	Kfz/24h DTV	186	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	47	32	1	55	40	18
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	10	6	1	12	9	3

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Teuringer Straße	bis:	Grötzelstraße
	Länge (ca.)	580	m	



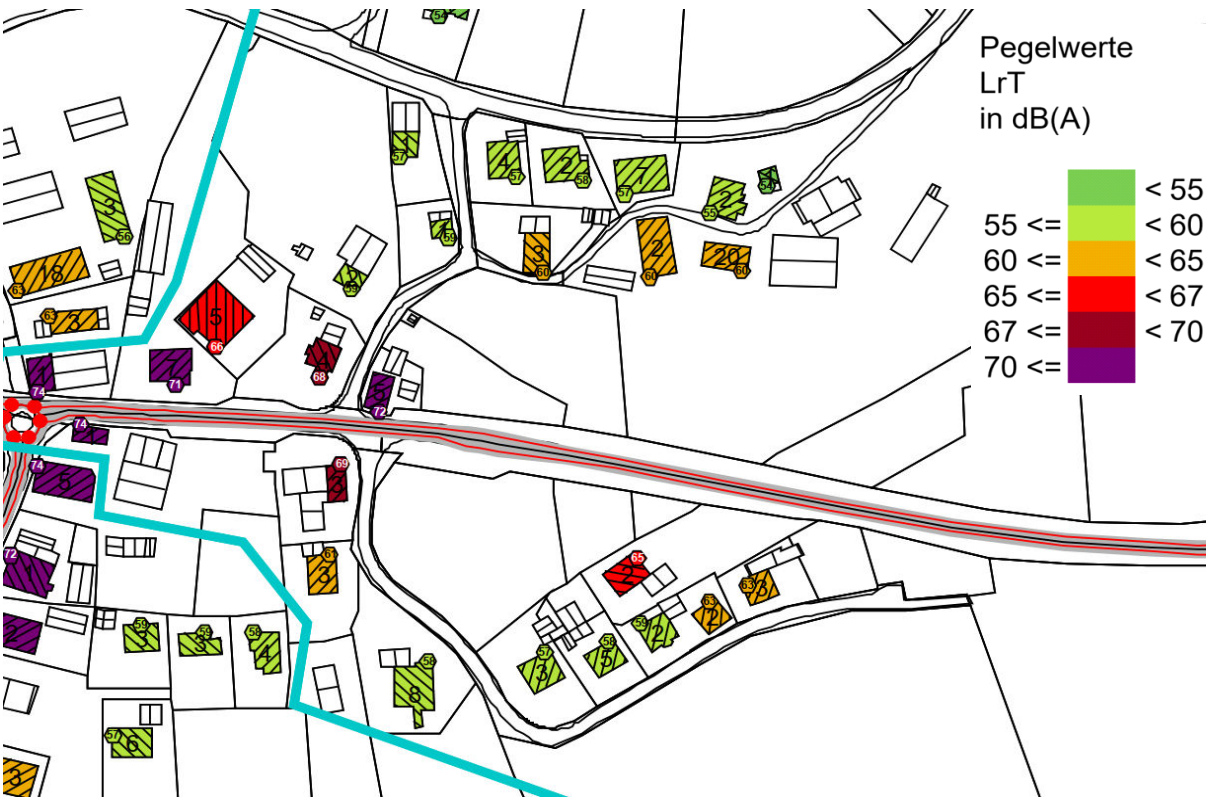
Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7737 Dekan-Rogg-Straße / An der Steige Nr. 06_33					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	21	1	0	38	18	0
Reduzierung Betroffenh.	-55%	-97%	-100%	-31%	-55%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	28	Sek.	ÖPNV	12	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.2 dB(A)	77.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.7 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -15% (700 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	16					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Fußgängerüberweg Höhe Berger Halde gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Im einseitig bebauten Streckenabschnitt K 7737, zwischen dem Gebäude Dekan-Rogg-Straße 2 und Abzweig Alter Weinberg, sind 13/19 Personen mit Lärmpegeln  $\geq 65/55$  dB(A) tags/nachts (2/3 Hauptwohngebäude) betroffen. Für diesen 220 Meter langen Streckenabschnitt kommt das Lückenschluss-Kriterium (Tempo 30 ganztags oder Tempo 30 nachts) in Frage. Die Entscheidung darüber obliegt der Verkehrsbehörde.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Höhe Gebäude Dekan-Rogg-Straße 2	bis:	Grötzelstraße	
	Länge (ca.)	280	m		
Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Teuringer Straße	bis:	Abzw. Alter Weinberg	
	Länge (ca.)	80	m		

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7739 Berger Straße Mitte Nr. 06_34					
Verkehrsbelastung	8'320	Kfz/24h DTV	333	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	28	21	14	33	28	21
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	8	6	4	10	8	6
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag						
<div></div>						
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	K 7742 Tannenburgstraße		bis:	Ortsein-/ausgang Ost	
	Länge (ca.)	200	m			

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7739 Berger Straße Mitte Nr. 06_34					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	23	14	2	33	23	14
Reduzierung Betroffenh.	-18%	-33%	-86%	0%	-18%	-33%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	10	Sek.	ÖPNV	4	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.7 dB(A)	80.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -13% (1.100 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	16					
Haltestellen	Unterraderach, Berger Straße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Unterraderach Schutzstreifen in Fahrtrichtung Westen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	K 7742 Tannenburgstraße		bis:	Ortsein-/ausgang Ost
	Länge (ca.)	200	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7739 Jettenhauser Straße / Waldstraße / Berger Straße Süd Nr. 06_35</b>

Verkehrsbelastung	5'200	Kfz/24h DTV	208	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	30 / 50	km/h	Nacht	30 / 50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	120	40	0	152	120	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	21	7	0	29	21	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ortsein-/ausgang Nord	bis:	Waggershauser Straße
	Länge (ca.)	490	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7739 Jettenhauser Straße / Waldstraße / Berger Straße Süd Nr. 06_35					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	80	24	0	119	80	0
Reduzierung Betroffenh.	-33%	-40%		-22%	-33%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	24	Sek.	ÖPNV	10	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.7 dB(A)	78.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme von +13% (700 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; 3; X14					
Haltestellen	Jettenhauser Straße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen in Fahrtrichtung Nord einseitig (nördl. Abzweig Hägleweg)						
Schutzstreifen beidseitig (südl. Abzweig Hägleweg)						
Fußgängerüberweg Ortsein-/ausgang Nord						
Fußgängerüberweg Höhe Hägleweg						
Fußgängerüberweg Kreuzung Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colzmanstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colzmanstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Im Streckenabschnitt K 7739 Jettenhauser Straße, zwischen Hägleweg und Wagersshauer Strasse, findet sich ein Hauptwohngebäude (6 Personen) mit Lärmpegeln  $\geq 67/57$  dB(A) tags/nachts. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 270 Meter rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere auch, da der betrachtete Streckenabschnitt einseitig bebaut ist.

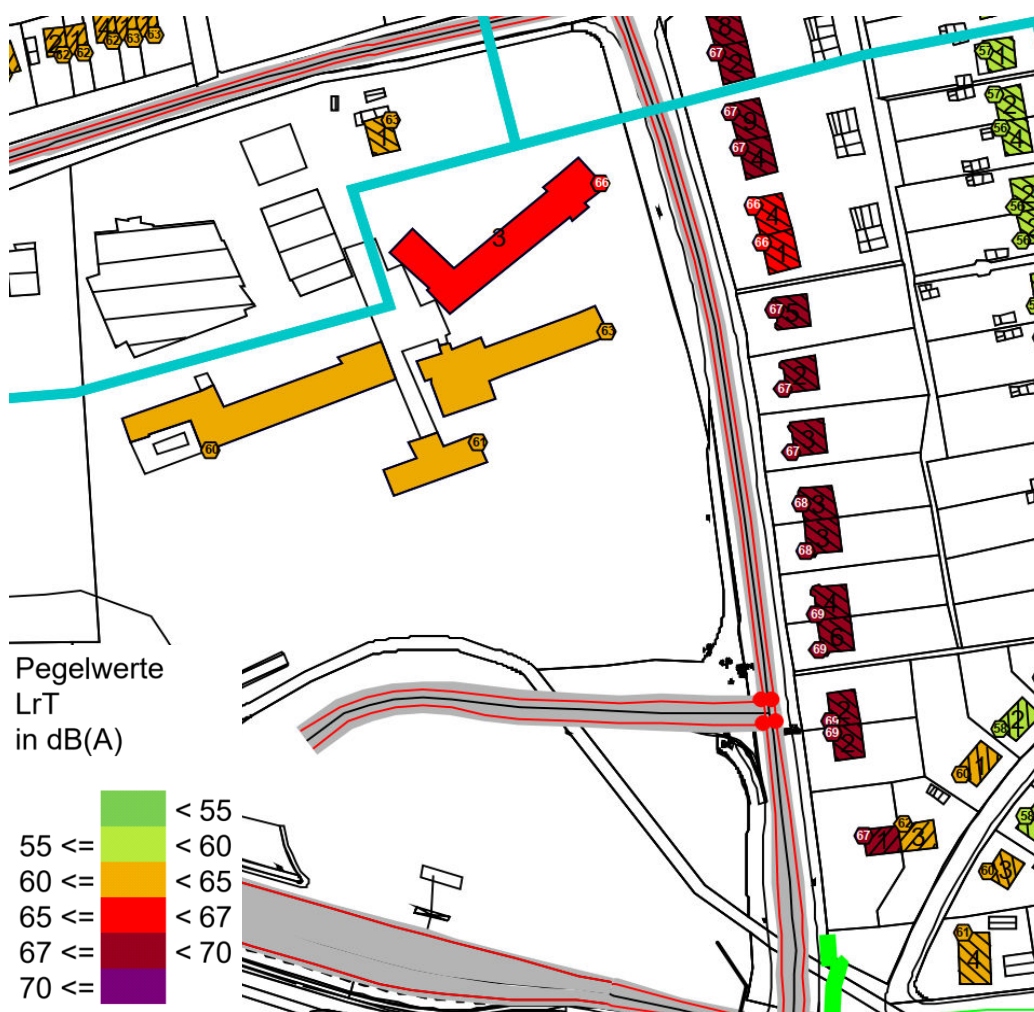
Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen (verkürzter Geltungsbereich) gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ortsein-/ausgang Nord		bis:	bestehende Tempo 30-Beschränkung
	Länge (ca.)	220	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7739 Colmanstraße Nr. 06_36</b>

Verkehrsbelastung	8'320	Kfz/24h DTV	333	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	52	44	0	52	52	23
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	15	12	0	16	15	7

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags im nördl. Bereich
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Waggershauser Straße	bis: Rampe B31
	Länge (ca.)	340	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7739 Colsmanstraße Nr. 06_36					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	26	14	0	52	31	10
Reduzierung Betroffenh.	-50%	-68%		0%	-40%	-57%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	16	Sek.	ÖPNV	7	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.7 dB(A)	80.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme von +11% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	X14					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Radstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Kreuzung Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße Fußgängerüberweg Kreuzung Colsmanstraße / Rampe B 31						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße Kreuzung Colsmanstraße / Rampe B 31					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						
Ergebnis der Abwägung						
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:						
Festsetzung:	30	km/h	ganztags			
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Waggershauer Straße		bis:	Rampe B31	
	Länge (ca.)	340	m			

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7739 Riedleparkstraße Nr. 06_37</b>

Verkehrsbelastung	4'160	Kfz/24h DTV	166	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	304	172	98	304	304	155
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	30	13	4	30	30	10

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Keplerstraße	bis:	B 31alt Friedrichstraße
	Länge (ca.)	620	m	



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7739 Riedleparkstraße Nr. 06_37					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	177	137	0	304	177	119
Reduzierung Betroffenh.	-42%	-20%	-100%	0%	-42%	-23%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	30	Sek.	ÖPNV	12	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	78.7 dB(A)	77.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -21% (900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	3;11					
Haltestellen	Riedleparkstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
tw. separater Radstreifen (gemeinsam genutzt mit ÖPNV) beidseitig Fußgängerüberweg Kreuzung Keplerstraße / Riedleparkstraße Fußgängerüberweg Kreuzung Riedleparkstraße / B 31alt Friedrichstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Keplerstraße / Riedleparkstraße Kreuzung Riedleparkstraße / B 31alt Friedrichstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Keplerstraße		bis:	B 31alt Friedrichstraße
	Länge (ca.)	620	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7740 Wagnershauser Straße West Nr. 06_38</b>

Verkehrsbelastung	5'520	Kfz/24h DTV	221	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	30 / 50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	137	15	0	218	174	15
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	9	4	0	20	11	4

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Sonnenbergstraße	bis: Colsmanstraße
	Länge (ca.)	715	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7740 Waggershauser Straße West Nr. 06_38					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	15	0	0	155	15	0
Reduzierung Betroffenh.	-89%	-100%		-29%	-91%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	34	Sek.	ÖPNV	14	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.9 dB(A)	78.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -40% (2.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; 3					
Haltestellen	Ludwig-Dürr-Schule; Waggershausen					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen einseitig Stadtteil Waggershausen Radstreifen einseitig Höhe Ludwig-Dürr-Schule Fußgängerüberweg Kreuzung Waggershauser Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße Fußgängerüberweg Höhe Ludwig-Dürr-Schule Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle Waggershausen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Waggershauser Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7740 Wagershauser Straße West</b>

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig.

Entlang der K 7740 Wagershauser Straße gilt im Bereich des Schulgeländes bereits eine zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Diese soll auf den Ganztags und in ihrem räumlichen Geltungsbereich ausgeweitet werden.


Entlang der K 7740 Wagershauser Straße, zwischen der Sonnenbergstraße und dem Ortsein-/ausgang Wagershausen, befinden sich in einem 315 Meter langen Streckenabschnitt 16/107 Personen die Lärmpegeln  $\geq 67/57$  dB(A) tags/nachts ausgesetzt sind. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Mithin wird bei der Umsetzung der Gesamtkonzeption eine Verkehrsabnahme von rund 40% erwartet.

Zur Verstärkung des Verkehrsflusses und um unnötige Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge zu vermeiden wird aus verkehrlichen Gründen der Lückenschluss zwischen Ortsein-/ausgang Wagershausen und Susostraße in Fahrtrichtung Osten auf ganztags 50 km/h angeregt. In Gegenrichtung gilt bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Susostraße		bis:	Colsmannstraße
	Länge (ca.)	400	m		
Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Sonnenbergstraße		bis:	Ortsein-/ausgang Wagershausen
	Länge (ca.)	315	m		
Lückenschluss:	50	km/h	ganztags		
	von:	Ortsein-/ausgang Wagershausen		bis:	Susostraße
	Länge (ca.)	280	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7740 Wagershauser Straße Ost Nr. 06_39</b>					
Verkehrsbelastung	4'160	Kfz/24h DTV	166	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	63	13	0	69	63	11
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	19	4	0	20	19	3
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag						
 <p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 55</li> <li>55 &lt;=</li> <li>60 &lt;=</li> <li>65 &lt;=</li> <li>67 &lt;=</li> <li>70 &lt;=</li> </ul>						
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Colsmannstraße	bis:	Teuringer Straße		
	Länge (ca.)	380	m			

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7740 Waggershauser Straße Ost Nr. 06_39					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	13	0	0	58	13	0
Reduzierung Betroffenh.	-79%	-100%		-16%	-79%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	18	Sek.	ÖPNV	8	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	78.7 dB(A)	77.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -42% (1.700 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen einseitig in Fahrtrichtung West Fußgängerüberweg Kreuzung Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße Fußgängerüberweg Kreuzung Meistershofener Straße / Waggershauser Straße / Teuringer Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße Kreuzung Meistershofener Straße / Waggershauser Straße / Teuringer Straße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (13 Personen mit Lärmpegeln  $\geq 67$  dB(A)) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 380 Metern rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Mithin wird bei der Umsetzung der Gesamtkonzeption eine Verkehrsabnahme von rund 42% erwartet.

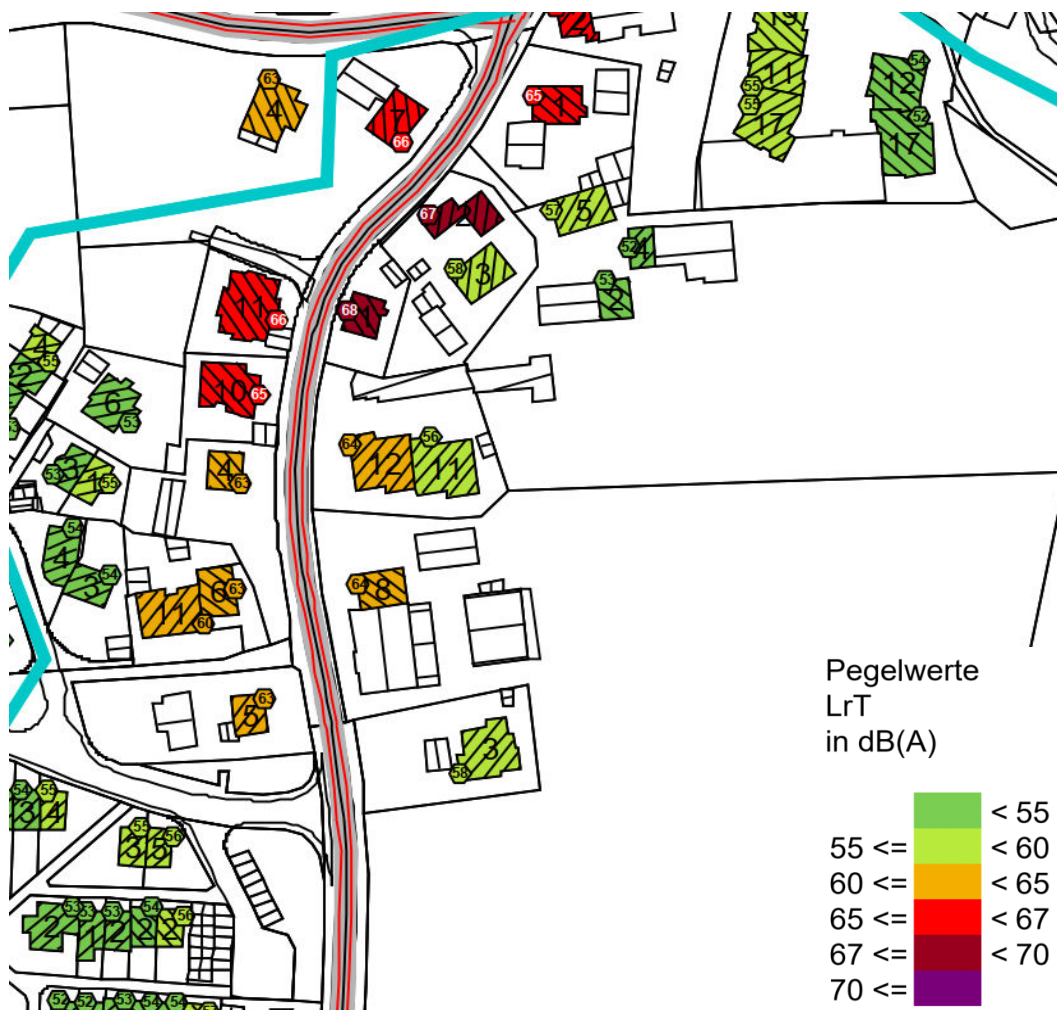
Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Colsmannstraße		bis:	Teuringer Straße
	Länge (ca.)	380	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7741 Henri-Dunant-Straße Nr. 06_40</b>

Verkehrsbelastung	3'840	Kfz/24h DTV	154	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	34	3	0	69	54	1
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	2	0	12	9	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Sonnenbergstraße	bis: Heinrich-Heine-Straße
	Länge (ca.)	500	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7741 Henri-Dunant-Straße Nr. 06_40					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	1	0	0	46	12	0
Reduzierung Betroffenh.	-97%	-100%		-33%	-78%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	24	Sek.	ÖPNV	10	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	78.3 dB(A)	77.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	75.8 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -19% (800 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	1; 2; 3; 11					
Haltestellen	Königsberger Straße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen einseitig in Fahrtrichtung Süd Fußgängerüberweg Höhe Stettiner Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum (3 Personen mit Lärmpegeln  $\geq 67$  dB(A)) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 500 Metern rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Der Streckenabschnitt der K 7741 Henri-Dunant-Straße, südlich der Stettiner Straße, ist einseitig bebaut. In diesem Abschnitt finden sich keine Lärmbetroffenheiten  $\geq 65/55$  dB(A) tags/nachts. Daher wird der Geltungsbereich der Maßnahme auf den Streckenabschnitt zwischen Sonnenbergstraße und Stettiner Straße verkürzt.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

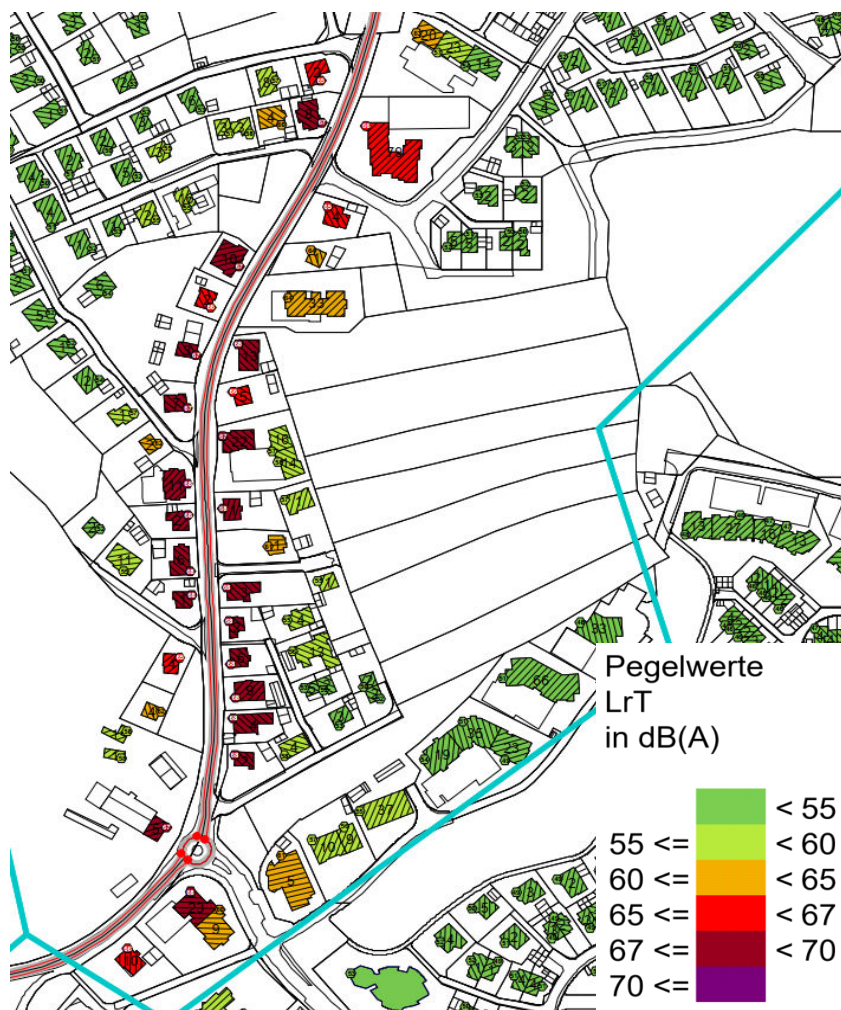
Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Sonnenbergstraße	bis:	Stettiner Straße	
	Länge (ca.)	230	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7742 Schnetzenhauser Straße Nr. 06_41</b>

Verkehrsbelastung	6'400	Kfz/24h DTV	256	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	244	138	0	306	244	105
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	26	19	0	31	26	14

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Höhe Gebäude Schnetzenhauser Str. 2	bis:	Ortsein-/ausgang Manzell
	Länge (ca.)	745	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7742 Schnetzenhauser Straße Nr. 06_41					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	138	0	0	244	138	0
Reduzierung Betroffenh.	-43%	-100%		-20%	-43%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	36	Sek.	ÖPNV	15	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.6 dB(A)	79.3 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.1 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	72.7 dB(A)	71.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -11% (700 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	4; 5; 12					
Haltestellen	Reiterweg					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle Reiterweg Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Schnetzenhauser Straße / Stockerholzstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Höhe Gebäude Schnetzenhauser Str. 2	bis:	Diamantstraße	
	Länge (ca.)	620	m		
Lückenschluss:	von:	Diamantstraße		bis:	Virchowstraße

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7742 Manzeller Straße Nr. 06_42</b>

Verkehrsbelastung	8'960	Kfz/24h DTV	358	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	121	85	39	123	121	56
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	28	19	9	30	28	11

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ortsein-/ausgang Süd	bis:	Untere Mühlbachstraße
	Länge (ca.)	570	m	

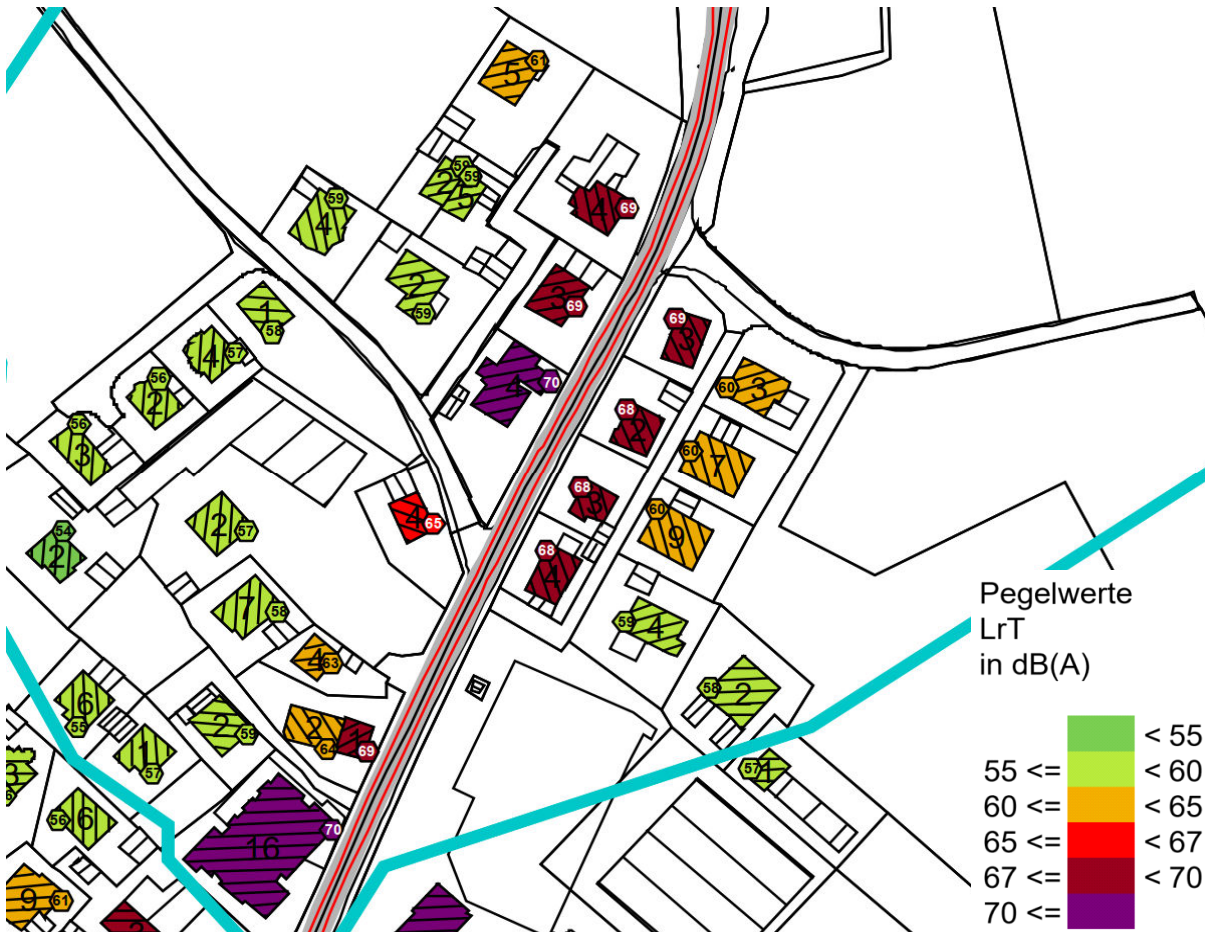
Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7742 Manzeller Straße Nr. 06_42					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	78	39	0	121	64	37
Reduzierung Betroffenh.	-36%	-54%	-100%	-2%	-47%	-34%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	27	Sek.	ÖPNV	11	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.0 dB(A)	80.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -12% (1.100 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	12					
Haltestellen	Schnetzenhausen Schule					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen einseitig Fahrtrichtung Nord Fußgängerüberweg Höhe Grundschule Schnetzenhausen Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Schnetzenhausen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Fußgängerlichtsignalanlage Höhe Grundschule Schnetzenhausen					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ortsein-/ausgang Süd		bis:	Untere Mühlbachstraße
	Länge (ca.)	570	m		
Lückenschluss:	von:	Virchowstraße		bis:	Ortsein-/ausgang Süd



Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7742 Raderacher Straße 06_43					
Verkehrsbelastung	9'520	Kfz/24h DTV	381	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	44	40	20	50	44	40
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	10	9	2	12	10	9
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag						
						
Pegelwerte LrT in dB(A)						
<div><div></div>&lt; 55</div> <div><div></div>55 &lt;=</div> <div><div></div>60 &lt;=</div> <div><div></div>65 &lt;=</div> <div><div></div>67 &lt;=</div> <div><div></div>70 &lt;=</div>						
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Untere Mühlbachstraße		bis:	Ortsein-/ausgang Nord	
	Länge (ca.)	200	m			

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7742 Raderacher Straße 06_43					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	44	28	16	50	44	21
Reduzierung Betroffenh.	0%	-30%	-20%	0%	0%	-48%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	10	Sek.	ÖPNV	4	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.3 dB(A)	81.0 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.8 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	74.4 dB(A)	73.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.0 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -10% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen einseitig in Fahrtrichtung Nord Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Schnetzenhausen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	bestehender Tempo-30-Beschränkung		bis:	Ortsein-/ausgang Nord
	Länge (ca.)	200	m		

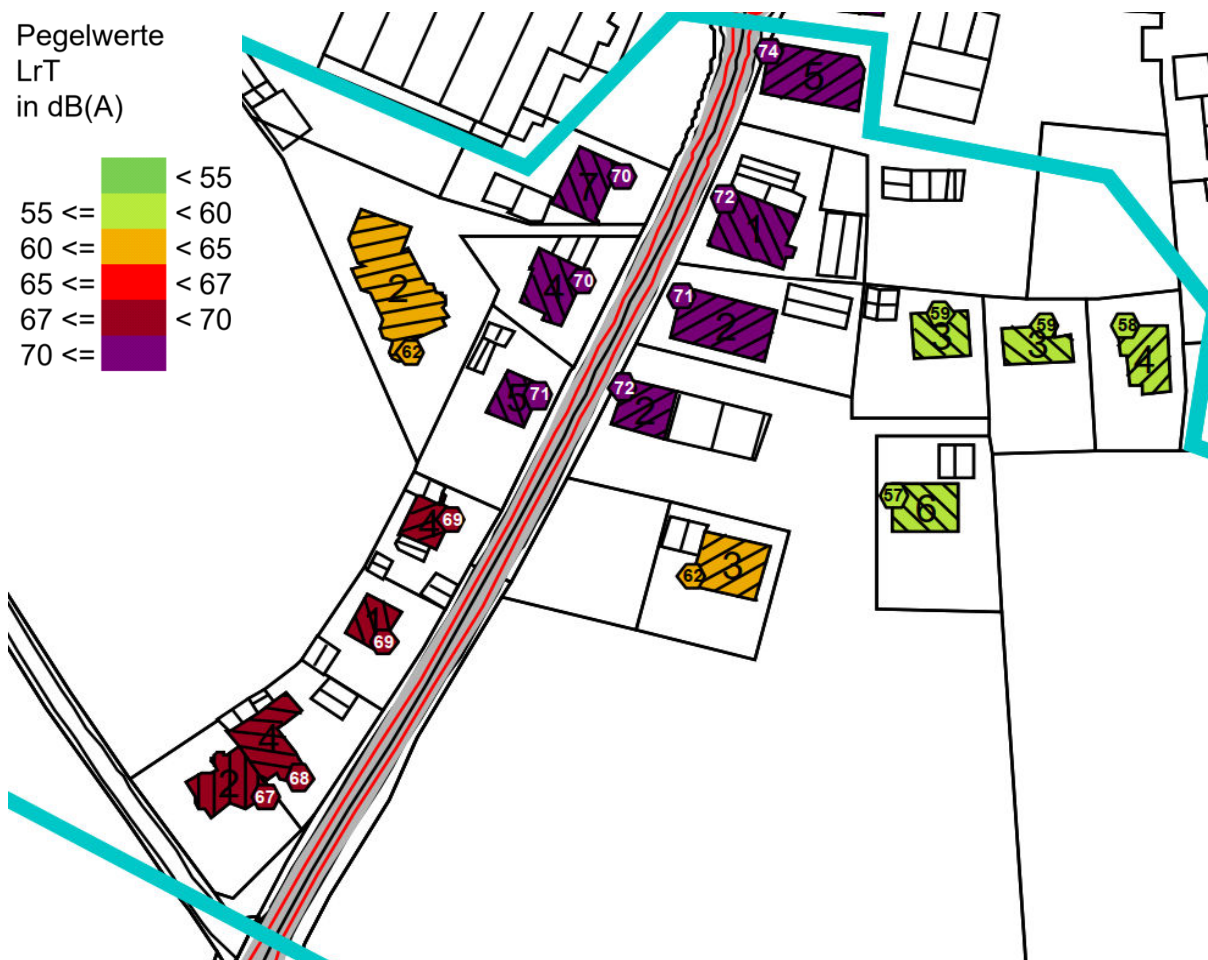
<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7742 Tannenburgstraße 06_44</b>					

Verkehrsbelastung	9'520	Kfz/24h DTV	381	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	37	37	26	37	37	35
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	11	11	7	11	11	10

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ortsein-/ausgang Süd	bis:	Berger Straße
	Länge (ca.)	240	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7742 Tannenburgstraße 06_44					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	37	26	8	37	37	26
Reduzierung Betroffenh.	0%	-30%	-69%	0%	0%	-26%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.3 dB(A)	81.1 dB(A)	-1.2 dB(A)	79.8 dB(A)	-2.4 dB(A)	
Nacht	74.4 dB(A)	73.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.0 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -10% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	16					
Haltestellen	Unterraderach, Tannenburgstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen einseitig in Fahrtrichtung Süd						
Fußweg einseitig						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Unterraderach						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ortsein-/ausgang Süd		bis:	Berger Straße
	Länge (ca.)	240	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7742 Raderacher Straße / Berger Str. West 06_45</b>					
Verkehrsbelastung	10'400	Kfz/24h DTV	416	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	35	20	0	75	35	16
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	6	4	0	13	6	3
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag						
Pegelwerte LrT in dB(A)						
<div> <div></div> &lt; 55  <div></div> 55 &lt;= &lt; 60  <div></div> 60 &lt;= &lt; 65  <div></div> 65 &lt;= &lt; 67  <div></div> 67 &lt;= &lt; 70  <div></div> 70 &lt;= </div>						
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Tannenburgstraße	bis:	Höhe Gebäude Schmalholzstraße 7/1		
	Länge (ca.)	330	m			

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7742 Raderacher Straße / Berger Str. West 06_45					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	20	11	0	35	20	10
Reduzierung Betroffenh.	-43%	-45%		-53%	-43%	-38%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	16	Sek.	ÖPNV	7	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.7 dB(A)	81.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	80.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	74.9 dB(A)	73.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -10% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	16					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Unterraderach Fußgängerüberweg im Kurvenbereich Höhe Abzw. Raderacher Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						
Ergebnis der Abwägung						
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:						
Festsetzung:	30	km/h	ganztags			
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Tannenburgstraße		bis:	Ortsein-/ausgang Nord	
	Länge (ca.)	330	m			

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7743 Dornierstraße 06_46</b>

Verkehrsbelastung	4'880	Kfz/24h DTV	195	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	230	2	0	444	210	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	56	2	0	94	51	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Schnetzenhauser Straße	bis: Klufterner Straße
	Länge (ca.)	1'580	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7743 Dornierstraße 06_46					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	1	0	0	151	0	0
Reduzierung Betroffenh.	-100%	-100%		-66%	-100%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	76	Sek.	ÖPNV	32	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.4 dB(A)	78.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.9 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -50% (2.400 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	12; X12					
Haltestellen	Linzgaustraße; Dornierstraße; Cottastraße; Spaltenstein; Spaltenstein Nord					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Fußgängerüberwege in Höhe der Bushaltestellen						
keine separate Radwege (nur im nördlichen Abschnitt der Dornierstraße: einseitiger Schutzstreifen)						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (2 Personen mit Lärmpegeln ≥ 67 dB(A)) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 1.580 Metern rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere auch da durch die Umsetzung der Gesamtkonzeption eine Verkehrsabnahme von 50% erwartet wird.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Schnetzenhauser Straße		bis:	Klufthener Straße
	Länge (ca.)	1'580	m		
Lückenschluss:	von:	Schnetzenhauser Straße		bis:	Höhe Gebäude Schnetzenhauser Str. 2



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Albrechtstraße Nr. 06_47</b>

Verkehrsbelastung	5'920	Kfz/24h DTV	237	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	55	2	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	11	1	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Zeppelinstraße	bis: Säntisstraße
	Länge (ca.)	550	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Albrechtstraße Nr. 06_47					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	0	0	0
Reduzierung Betroffenh.				-100%	-100%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	26	Sek.	ÖPNV	11	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.7 dB(A)	78.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.2 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabahme von -12% (700 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	10; 12					
Haltestellen	Albrechtstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Radstreifen beidseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Albrechtstraße / B 31alt Zeppelinstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Notwendigkeit der Maßnahme wird in Frage gestellt. Die Maßnahme wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Barbarossastraße Nr. 06_48</b>

Verkehrsbelastung	7'120	Kfz/24h DTV	285	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	65	58	30	71	65	54
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	14	13	9	16	14	12

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Flugplatzstraße	bis: B 30 Ravensburger Straße
	Länge (ca.)	240	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Barbarossastraße Nr. 06_48					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	58	47	3	58	54	8
Reduzierung Betroffenh.	-11%	-19%	-90%	-18%	-17%	-85%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.0 dB(A)	79.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.3 dB(A)	72.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.9 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -56% (4.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Flugplatzstraße / Barbarossastraße Fußgängerüberweg Kreuzung Barbarossastraße / B 30 Ravensburger Straße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Barbarossastraße / B 30 Ravensburger Straße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						
Ergebnis der Abwägung						
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:						
Festsetzung:	30	km/h	ganztags			
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Flugplatzstraße		bis:	B 30 Ravensburger Straße	
	Länge (ca.)	240	m			



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Mühlöschstraße Nr. 06_49</b>

Verkehrsbelastung	7'280	Kfz/24h DTV	291	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	57	12	0	298	57	12
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	2	0	19	7	2

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ailinger Straße	bis:	Ehlersstraße
	Länge (ca.)	500	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Mühlöschstraße Nr. 06_49					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	12	7	0	57	12	0
Reduzierung Betroffenh.	-79%	-42%		-81%	-79%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	24	Sek.	ÖPNV	10	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	81.1 dB(A)	79.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.3 dB(A)	72.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	70.9 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -28% (2.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	5					
Haltestellen	Mühlöschstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Süd getrennter Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Norden Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Ailinger Straße / Mühlöschstraße Fußgängerüberweg Höhe Beethovenstraße Fußgängerüberweg Höhe Schwabstraße Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Mühlöschstraße / Ehlersstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (12 Personen mit Lärmpegeln ≥ 67 dB(A)) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 500 Metern rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere auch da der Radverkehr nicht im Mischverkehr geführt wird (separate Fahrradinfrastruktur) und da durch die Umsetzung der Gesamtkonzeption eine Verkehrsabnahme von rund 28% erwartet wird.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ailinger Straße		bis:	Ehlersstraße
	Länge (ca.)	500	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Eberhardstraße Nr. 06_50</b>

Verkehrsbelastung	4'000	Kfz/24h DTV	160	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	140	31	0	140	140	9
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	17	4	0	17	17	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	B 30 Paulinenstraße	bis: Hans-Böckler-Straße
	Länge (ca.)	240	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Eberhardstraße Nr. 06_50					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	9	0	0	140	9	0
Reduzierung Betroffenh.	-94%	-100%		0%	-94%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	78.5 dB(A)	77.3 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.0 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -12% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	6					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Kreuzung Paulinenstraße / Eberhardstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Paulinenstraße / Eberhardstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	B 30 Paulinenstraße		bis:	Hans-Böckler-Straße
	Länge (ca.)	240	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Eugenstraße Nr. 06_51</b>

Verkehrsbelastung	6'720	Kfz/24h DTV	269	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	30 / 50	km/h	Nacht	30	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	294	294	136	294	278	130
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	27	27	8	27	26	6

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Werastraße	bis: Olgastraße
	Länge (ca.)	290	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Eugenstraße Nr. 06_51					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	300	218	46	294	278	130
Reduzierung Betroffenh.	2%	-26%	-66%	0%	0%	0%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	14	Sek.	ÖPNV	6	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	80.8 dB(A)	79.5 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.3 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.2 dB(A)	70.2 dB(A)	0.0 dB(A)	70.2 dB(A)	0.0 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -26% (1.700 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
keine ausgeschilderte Radinfrastruktur						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Eugenstraße / Werastraße						
Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Eugenstraße / Olgastraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

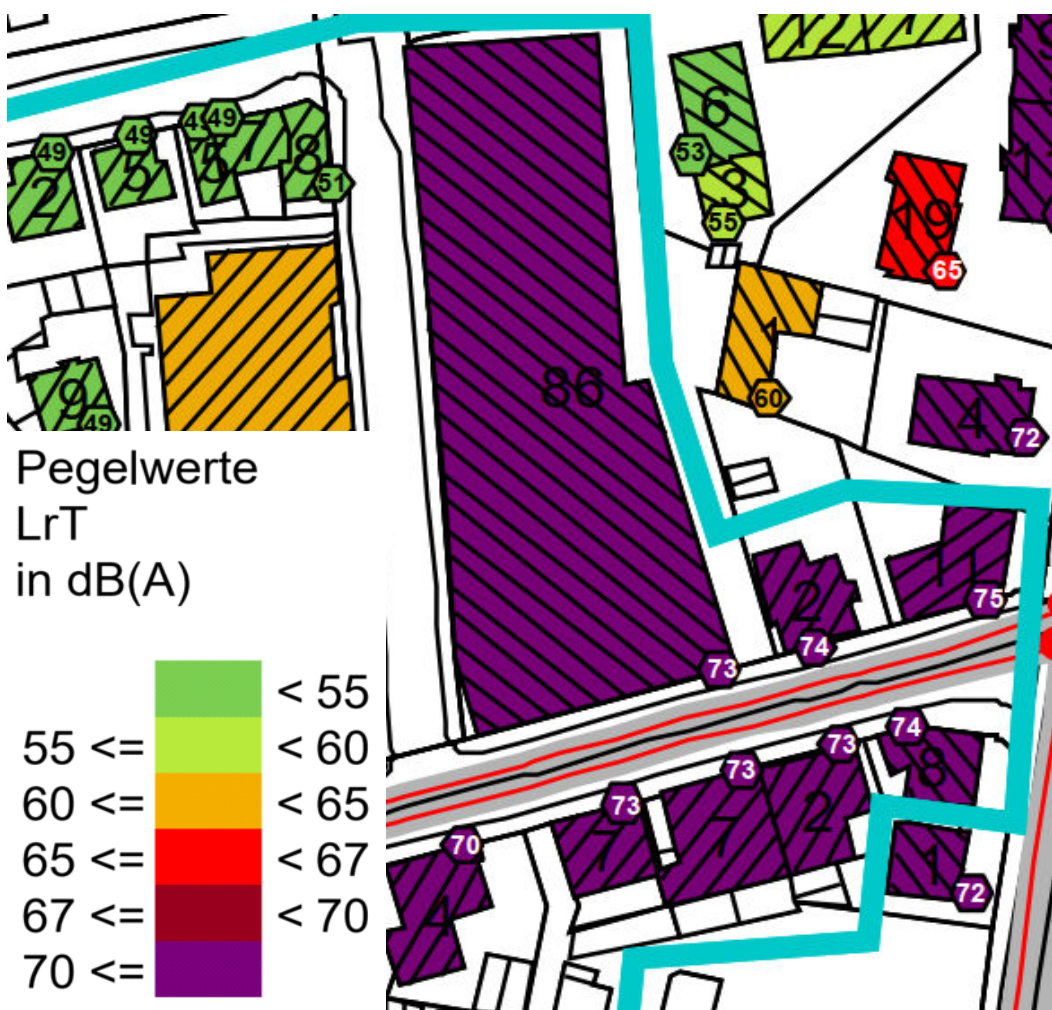
Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Werastraße		bis:	Olgastraße
	Länge (ca.)	290	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Charlottenstraße Nr. 06_52</b>

Verkehrsbelastung	8'800	Kfz/24h DTV	352	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	127	127	127	127	127	127
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	8	8	8	8	8	8

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Allmandstraße	bis: Ailingen Straße
	Länge (ca.)	95	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Charlottenstraße Nr. 06_52					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	127	127	127	127	127	127
Reduzierung Betroffenh.	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	5	Sek.	ÖPNV	2	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	82.0 dB(A)	80.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	73.9 dB(A)	72.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	71.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -10% (900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	4; 13; 14; 15; 16					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Fußgängerüberweg Kreuzung Ailinger Straße / Charlottenstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Ailinger Straße / Charlottenstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Auch wenn sich die Lärmbetroffenheiten nicht mindern, ist die Maßnahme gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

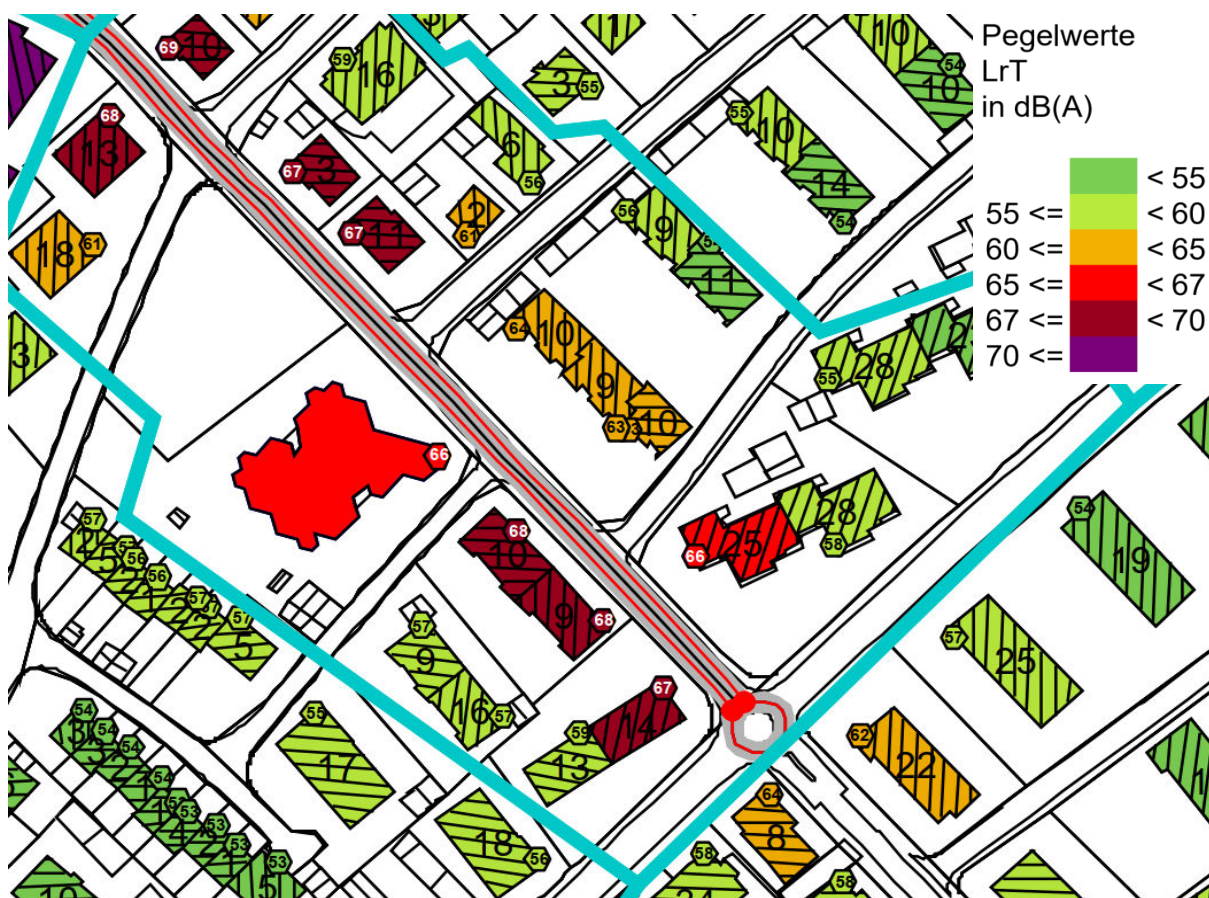
Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Allmandstraße		bis:	Ailinger Straße
	Länge (ca.)	95	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Goethestraße Nr. 06_53</b>

Verkehrsbelastung	4'320	Kfz/24h DTV	173	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	95	70	0	126	95	56
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	9	7	0	13	9	5

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ailinger Straße	bis: Schwabstraße
	Länge (ca.)	250	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Goethestraße Nr. 06_53					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	59	10	0	95	59	0
Reduzierung Betroffenh.	-38%	-86%		-25%	-38%	-100%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	78.9 dB(A)	77.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	70.9 dB(A)	69.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	68.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -23% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
keine Beschilderung für den Radverkehr Fußgängerüberweg Goethestraße Fußgängerüberweg Höhe Hauffstraße Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Goethestraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Ailinger Straße / Goethestraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ailinger Straße		bis:	Schwabstraße
	Länge (ca.)	250	m		

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Ehlersstraße Nr. 06_54</b>

Verkehrsbelastung	8'160	Kfz/24h DTV	326	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	2.7	dB(A)	Lkw	1.9	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	493	84	15	511	493	33
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	12	7	2	14	12	3

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ailinger Straße	bis:	Hadwigstraße
	Länge (ca.)	320	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Ehlersstraße Nr. 06_54					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	84	15	0	493	92	15
Reduzierung Betroffenh.	-83%	-82%	-100%	-4%	-81%	-55%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	15	Sek.	ÖPNV	6	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.8 dB(A)	78.7 dB(A)	-1.1 dB(A)	77.7 dB(A)	-2.1 dB(A)	
Nacht	72.1 dB(A)	71.0 dB(A)	-1.1 dB(A)	70.0 dB(A)	-2.1 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme von +11% (900 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	5					
Haltestellen	Goethestraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Radstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Ailinger Straße / Ehlersstraße FußgängerüberwegHöhe Schwabstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Ailinger Straße / Ehlersstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ailinger Straße		bis:	Hadwigstraße
	Länge (ca.)	320	m		



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Ehlersstraße Nr. 06_55</b>

Verkehrsbelastung	14'560	Kfz/24h DTV	582	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	292	250	34	295	292	242
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	13	10	4	14	13	9

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Hadwigstraße	bis: Flugplatzstraße
	Länge (ca.)	550	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Ehlersstraße Nr. 06_55					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	250	48	0	292	250	22
Reduzierung Betroffenh.	-14%	-81%	-100%	-1%	-14%	-91%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	26	Sek.	ÖPNV	11	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	84.1 dB(A)	82.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	81.7 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	76.3 dB(A)	75.1 dB(A)	-1.3 dB(A)	73.9 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -11% (1.600 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	5					
Haltestellen	Goethestraße; ZF Werk 1 / Ehlerstraße					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Radstreifen beidseitig						
Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Löwentaler Straße						
Fußgängerüberweg Höhe Ekkehardstraße						
Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Flugplatzstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Maßnahme wird ohne Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Hadwigstraße		bis:	Flugplatzstraße
	Länge (ca.)	550	m		

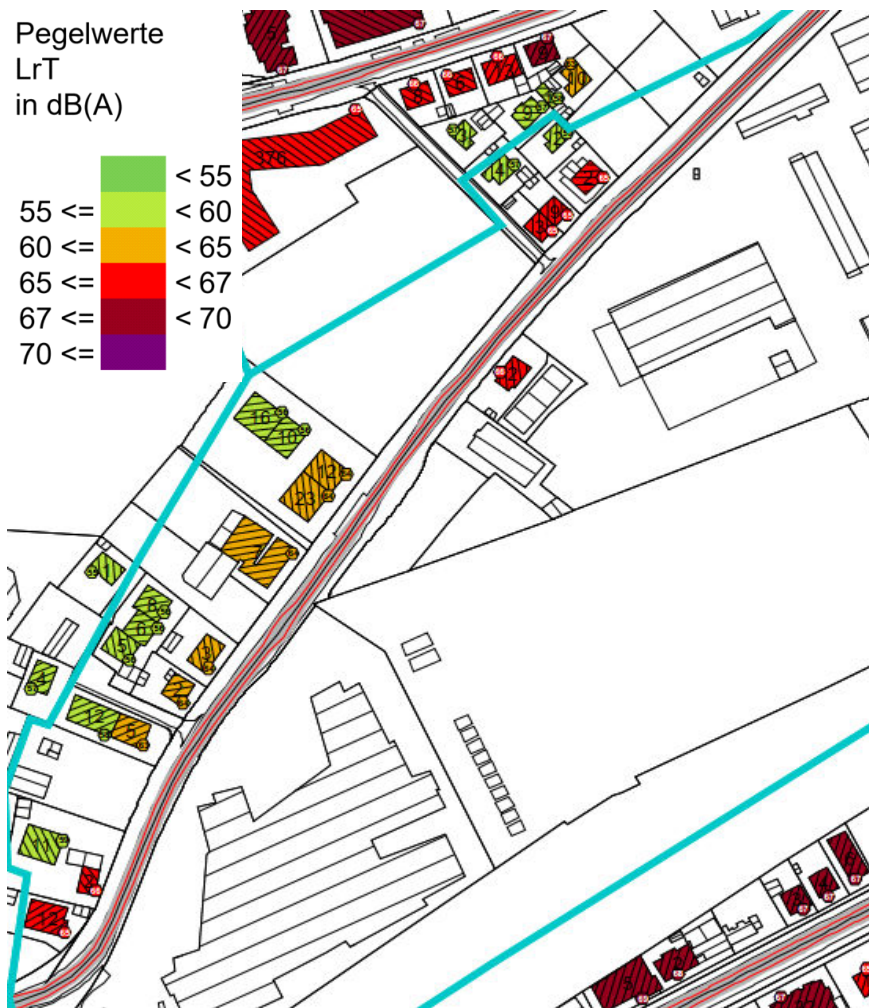
<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>Löwentaler Straße Nr. 06_56</b>

Verkehrsbelastung	5'360	Kfz/24h DTV	214	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	30	0	0	82	30	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	6	0	0	12	6	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag

Pegelwerte  
LrT  
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Ailinger Straße	bis:	Ehlersstraße
	Länge (ca.)	750	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Löwentaler Straße Nr. 06_56					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	6	0	0
Reduzierung Betroffenh.	-100%			-93%	-100%	
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	36	Sek.	ÖPNV	15	Sek.
Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Tag	79.8 dB(A)	78.5 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.3 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Nacht	71.9 dB(A)	70.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	69.4 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -11% (600 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	5					
Haltestellen	ZF-Forum					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Schutzstreifen beidseitig Fußgängerüberweg Höhe ZF Fußgängerüberweg Kreisverkehrsplatz Ehlersstraße Fußgängerüberweg Löwentaler Straße (Einbahnstraße)						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

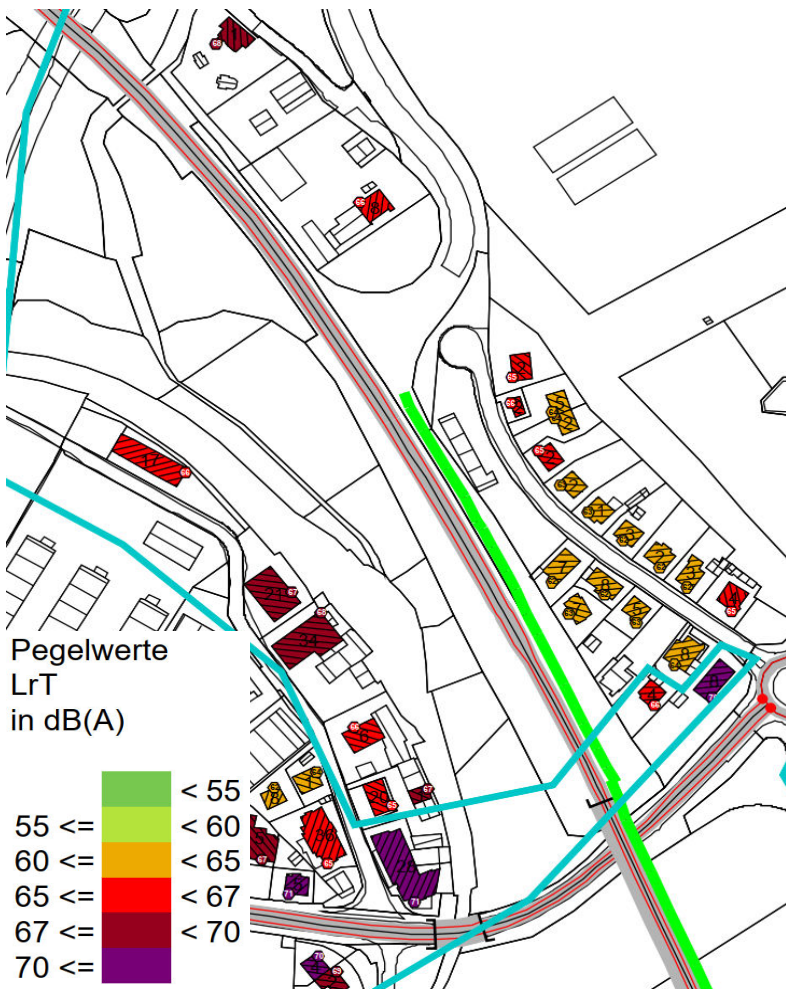
### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (30/0 Personen mit Lärmpegeln ≥ 65/67 dB(A)) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 750 Metern rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere da der Streckenabschnitt Löwentaler Straße grösstenteils einseitig und recht lückenhaft bebaut ist.

Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

Festsetzung:	30	km/h	nachts		
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Ailinger Straße		bis:	Ehlersstraße
	Länge (ca.)	750	m		



Lärmaktionsplan		Friedrichshafen				
Straße / Rechengebiet:		B 31 bei Flugplatzstraße Nr. 07_01				
Verkehrsbelastung	26'400	Kfz/24h DTV	2'620	SV/24h DTV	9.9%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	80	km/h	Nacht	80	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	132	57	0	216	181	57
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	17	4	0	33	25	4
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag						
<div><div><div><div></div><div>&lt; 55</div></div><div><div></div><div>55 &lt;=</div></div><div><div></div><div>60 &lt;=</div></div><div><div></div><div>65 &lt;=</div></div><div><div></div><div>67 &lt;=</div></div><div><div></div><div>70 &lt;=</div></div></div><div><div><div></div><div>&lt; 55</div></div><div><div></div><div>&lt; 60</div></div><div><div></div><div>&lt; 65</div></div><div><div></div><div>&lt; 67</div></div><div><div></div><div>&lt; 70</div></div></div></div> 						
Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	AS FN-Messe		bis:	AS FN Nordost	
	Länge (ca.)	830	m			

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31 bei Flugplatzstraße Nr. 07_01					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	9	1	0	100	64	1
Reduzierung Betroffenh.	-93%	-98%		-54%	-65%	-98%
Zeitverlust (T80 > T50)	MIV (theoret.)	22	Sek.			
Schalleistungspegel bei	80 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	91.7 dB(A)	87.1 dB(A)	-4.6 dB(A)			
Nacht	85.1 dB(A)	80.4 dB(A)	-4.8 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme +10% (2.600 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
keine Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Zur sofortigen Lärminderung ist die Maßnahme im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (57 Personen in 4 Hauptwohngebäuden mit Lärmpegeln  $\geq 67$  dB(A)) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 830 Metern und Verkehrsfunktion der B 31 rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h.

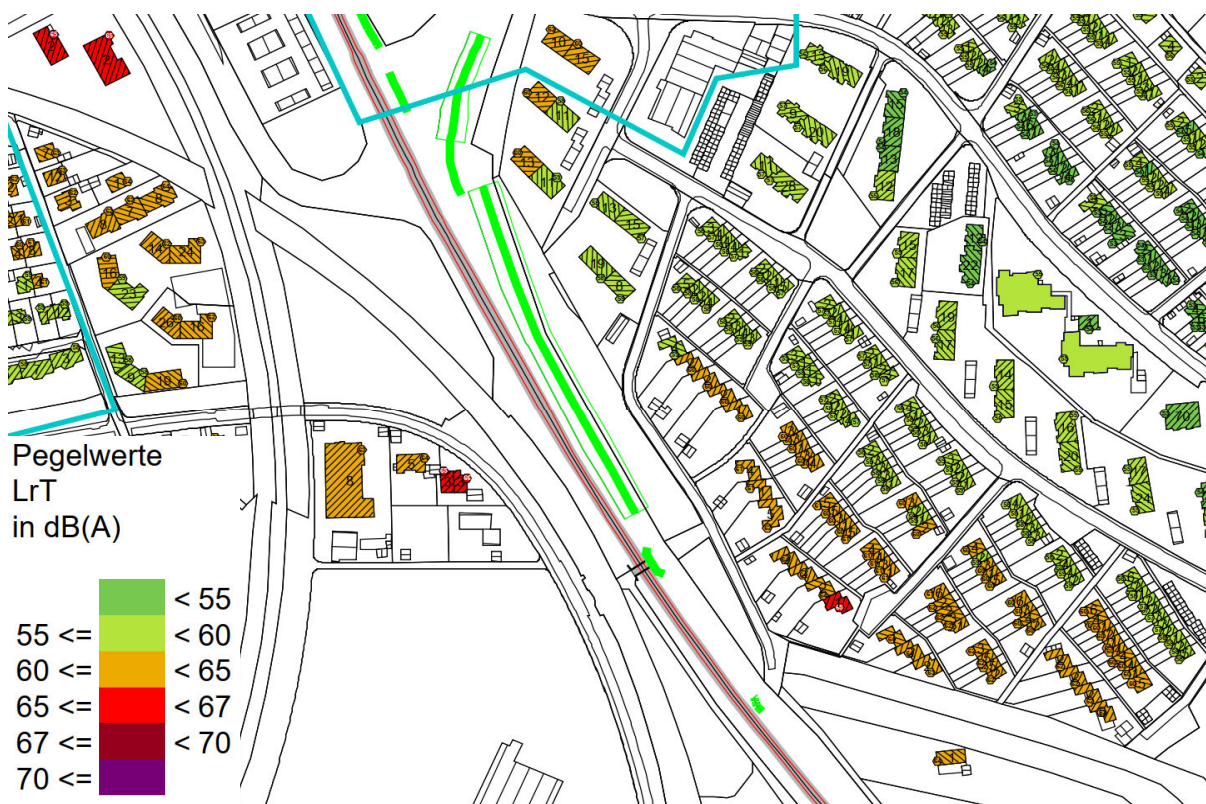
Zur langfristigen Lärminderung entlang der B 31 kommen bauliche Maßnahmen, wie bspw. die Verlängerung und/oder Erhöhung der bereits bestehenden Lärmschutzwand, in Frage.

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 31 neu 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. Die Maßnahme Tempo 50 nachts wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>B 31 Ost Nr. 07_02</b>

Verkehrsbelastung	23'160	Kfz/24h DTV	2'285	SV/24h DTV	9.9%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	1.9	dB(A)	Lkw	2.1	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	80 / 100	km/h	Nacht	80 / 100	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	14	0	0	193	69	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	0	0	44	18	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	AS FN-Nordost	bis:	Höhe Am Klärwerk
	Länge (ca.)	750	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31 Ost Nr. 07_02					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	2	2	0
Reduzierung Betroffenh.	-100%			-99%	-97%	
Zeitverlust (T80 > T50)	MIV (theoret.)	20	Sek.			
Schalleistungspegel bei	80 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	89.3 dB(A)	84.3 dB(A)	-5.0 dB(A)			
Nacht	82.6 dB(A)	77.6 dB(A)	-5.0 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrszunahme +10% (2.300 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
keine Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Zur sofortigen Lärminderung ist die Maßnahme im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmbetroffenen im Tageszeitraum (14 Personen in 7 Hauptwohngebäuden mit Lärmpegeln  $\geq 65$  dB(A)) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 750 Metern und Verkehrsfunktion der B 31 rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h.

Zur langfristigen Lärminderung entlang der B 31 kommen bauliche Maßnahmen, wie bspw. die Verlängerung und/oder Erhöhung der bereits bestehenden Lärmschutzwand, in Frage.

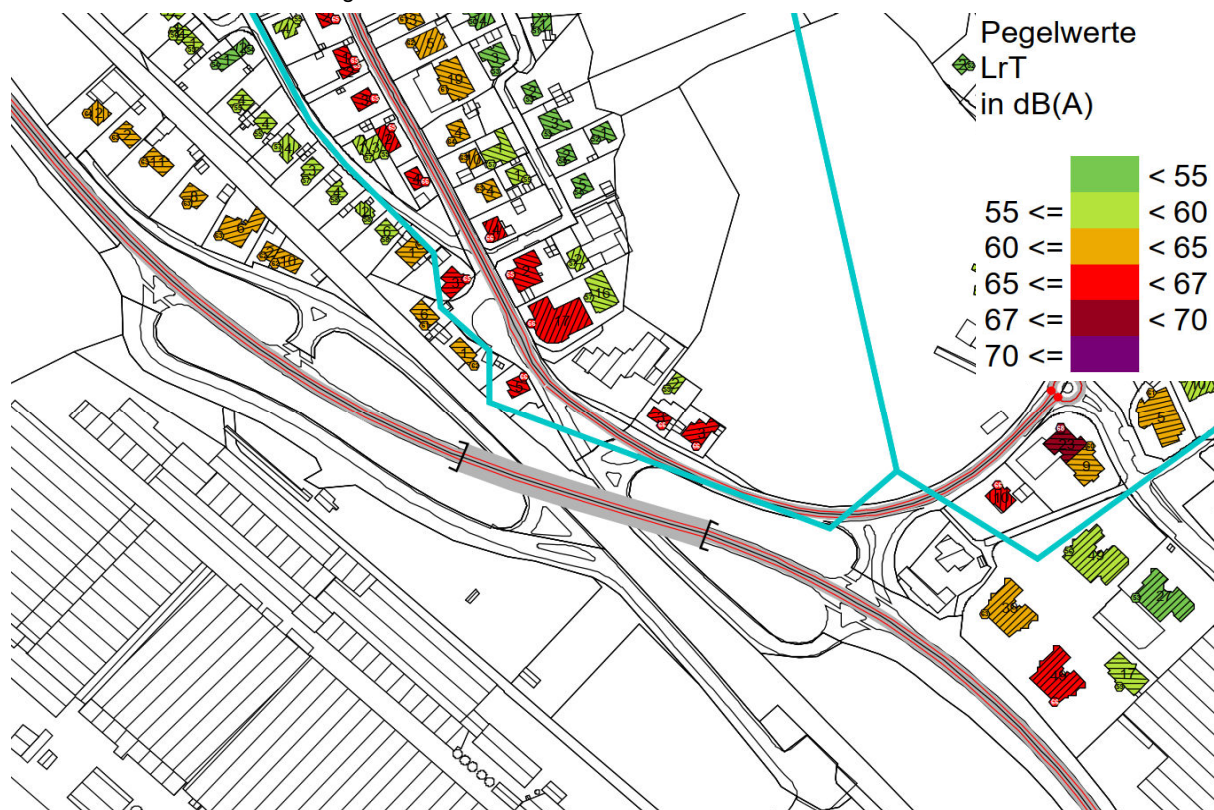
Der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt hat sich in seiner Sitzung vom 08. April 2025 gegen die Maßnahme Tempo 50 nachts entlang der B 31 neu zwischen AS FN-Messe und Höhe Am Klärwerk ausgesprochen. In diesem Bereich der B 31, am östlichen Ortseingang der Stadt, sollen bauliche Maßnahmen vorrangig umgesetzt werden anstatt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 nachts. Die Maßnahme Tempo 50 nachts wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>B 31alt Zeppelinstraße Manzell Nr. 07_03</b>

Verkehrsbelastung	10'000	Kfz/24h DTV	1'093	SV/24h DTV	10.9%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	60	km/h	Nacht	60	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	49	0	0	120	51	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	1	0	0	9	2	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	bestehender Tempo 50-Beschränkung	bis: Domänenstraße
	Länge (ca.)	640	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31alt Zeppelinstraße Manzell Nr. 07_03					
Verkehrsbelastung	10'000	Kfz/24h DTV	1'093	SV/24h DTV	10.9%	SV-Anteil
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	49	0	0	51	49	0
Reduzierung Betroffenh.	0%			-58%	-4%	
Zeitverlust (T60 > T50)	MIV (theoret.)	5	Sek.	ÖPNV	3	Sek.
Schalleistungspegel bei	60 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	84.6 dB(A)	83.0 dB(A)	-1.6 dB(A)			
Nacht	77.2 dB(A)	75.6 dB(A)	-1.6 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme -20% (2.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
Radstreifen beidseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

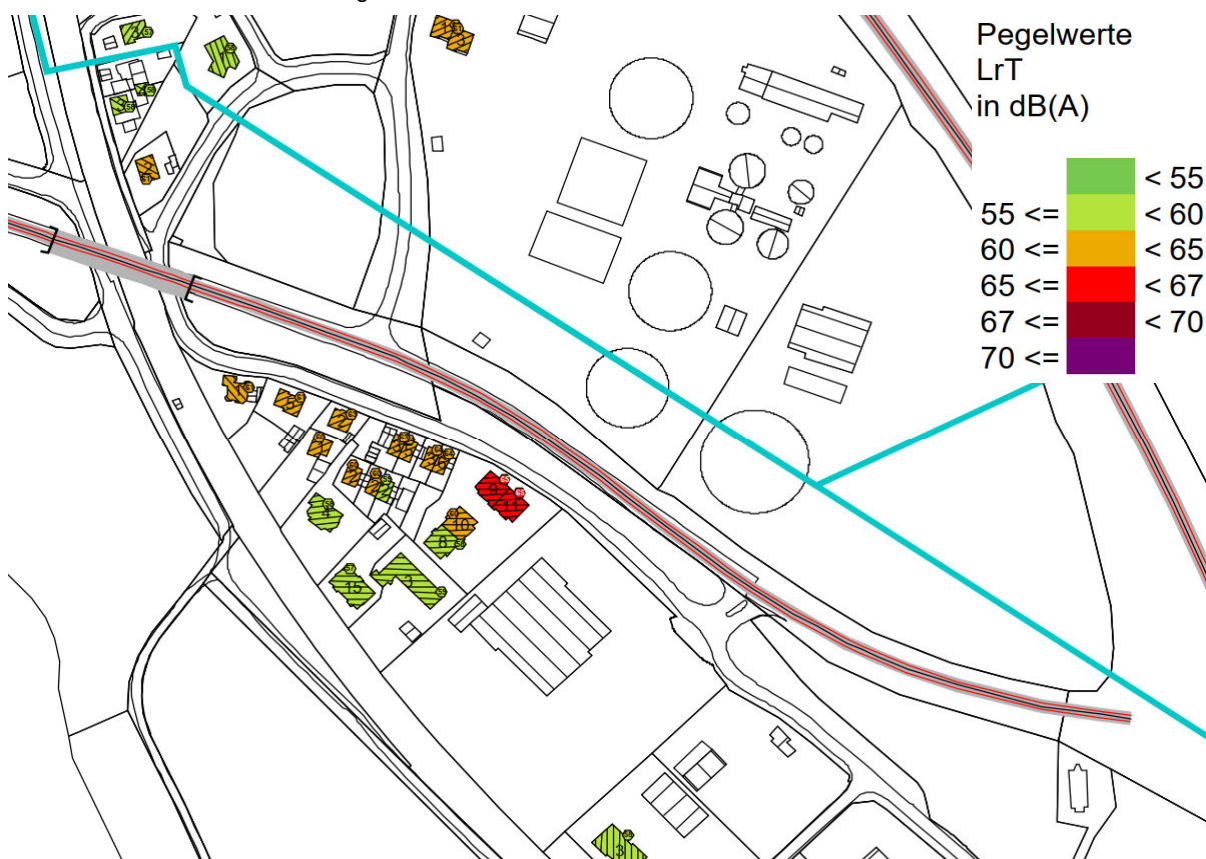
Die Notwendigkeit der Maßnahme wird in Frage gestellt. Die Anzahl betroffener Hauptwohngebäude für den 640 Meter langen Streckenabschnitt der B 31 alt Zeppelinstraße erscheinen zu gering, als dass eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung von ganztags 60 km/h auf ganztags 50 km/h notwendig ist.

Die Maßnahme wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>L 328A Lindauer Straße Nr. 07_04</b>

Verkehrsbelastung	8'080	Kfz/24h DTV	323	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw		dB(A)	Lkw		dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	70	km/h	Nacht	70	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	20	0	0	39	20	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	2	0	0	7	2	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	bestehender Tempo-50-Beschränkung	bis:	Abzw. Gewerbegebiet Ost 1 / Gartencenter
	Länge (ca.)	330	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	L 328A Lindauer Straße					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	20	0	0
Reduzierung Betroffenh.	-100%			-49%	-100%	
Zeitverlust (T70 > T50)	MIV (theoret.)	7	Sek.			
Schallleistungspegel bei	70 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	84.7 dB(A)	81.6 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Nacht	76.4 dB(A)	73.3 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme -10% (800 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig.

Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung vom 20. Oktober 2025 gegen die Maßnahme Tempo 50 ganztags entlang der L 328A Lindauer Straße ausgesprochen.  
Die Maßnahme Tempo 50 ganztags wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7729 Habratsweilerstraße / Waltenweilerstraße Nr. 07_05</b>					

Verkehrsbelastung	5'520	Kfz/24h DTV	221	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	70	km/h	Nacht	70	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	7	4	0	16	7	4
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	3	1	0	4	3	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Haldenweg	bis:	50m vor / nach Gebäude Habratsweilerstraße 41
	Länge (ca.)	340	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7729 Habratsweilerstraße / Waltenweilerstraße					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	4	0	0	15	4	0
Reduzierung Betroffenh.	-43%	-100%		-6%	-43%	-100%
Zeitverlust (T70 > T50)	MIV (theoret.)	7	Sek.	ÖPNV	2	Sek.
Schallleistungspegel bei	70 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	83.0 dB(A)	79.9 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Nacht	75.0 dB(A)	71.9 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme -14% (800 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	13; 14					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig.

Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung vom 20. Oktober 2025 gegen die Maßnahme Tempo 50 ganztags entlang der K 7729 Habratsweilerstraße ausgesprochen.  
Die Maßnahme Tempo 50 ganztags wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>					
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7735 Teuringer Straße Mitte Nr. 07_06</b>					

Verkehrsbelastung	9'840	Kfz/24h DTV	394	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	70	km/h	Nacht	70	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	21	17	3	27	21	11
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	9	7	1	12	9	5

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags		
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Höhe Gebäude Siemensstraße 4	bis:	Bunkhofener Straße	
	Länge (ca.)	310	m		

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7735 Teuringer Straße Mitte					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	11	0	0	17	11	0
Reduzierung Betroffenh.	-48%	-100%	-100%	-37%	-48%	-100%
Zeitverlust (T70 > T50)	MIV (theoret.)	7	Sek.	ÖPNV	2	Sek.
Schallleistungspegel bei	70 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	85.5 dB(A)	82.4 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Nacht	77.5 dB(A)	74.4 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme -10% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	3					
Haltestellen	Bunkhofen					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig Fußgängerüberweg Höhe Siemensstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig.

Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung vom 20. Oktober 2025 gegen die Maßnahme Tempo 50 ganztags entlang der K 7735 Teuringer Straße ausgesprochen.

Die Maßnahme Tempo 50 ganztags wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.



<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7735 Teuringer Straße Nord Nr. 07_07</b>

Verkehrsbelastung	4'480	Kfz/24h DTV	179	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	70	km/h	Nacht	70	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	23	0	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	7	0	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Alter Weinberg	bis: Berger Halde
	Länge (ca.)	430	m

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7735 Teuringer Straße Nord Nr. 07_07					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	1	0	0
Reduzierung Betroffenh.	-96%					
Zeitverlust (T70 > T50)	MIV (theoret.)	9	Sek.			
Schallleistungspegel bei	70 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	82.1 dB(A)	79.0 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Nacht	74.0 dB(A)	70.9 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme -10% (500 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	keine					
Haltestellen	keine					
keine Auswirkungen auf den ÖPNV						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
keine Anpassung erforderlich						

### Ergebnis der Abwägung

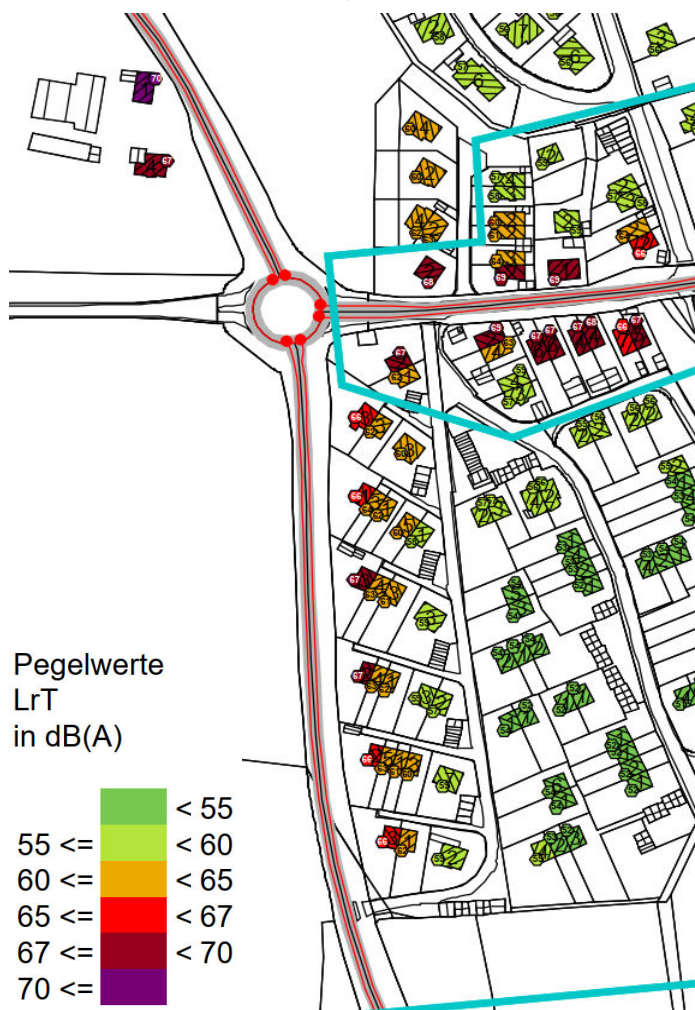
Die Notwendigkeit der Maßnahme wird in Frage gestellt. Die Anzahl betroffener Hauptwohngebäude für den 430 Meter langen Streckenabschnitt der K 7735 Teuringer Straße erscheinen zu gering, als dass eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung von ganztags 70 km/h auf ganztags 50 km/h notwendig ist.

Die Maßnahme wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.

<b>Lärmaktionsplan</b>	<b>Friedrichshafen</b>
<b>Straße / Rechengebiet:</b>	<b>K 7739 Berger Straße Nr. 07_08</b>

Verkehrsbelastung	8'320	Kfz/24h DTV	333	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil
	Quelle:	Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	70	km/h	Nacht	70	km/h
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	19	10	1	35	19	1
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	8	4	1	12	8	1

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	50	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Egelsee	bis:	Höhe Gebäude Langenloch 1
	Länge (ca.)	350	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7739 Berger Straße					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	5	1	0	19	8	1
Reduzierung Betroffenh.	-74%	-90%	-100%	-46%	-58%	0%
Zeitverlust (T70 > T50)	MIV (theoret.)	7	Sek.	ÖPNV	2	Sek.
Schallleistungspegel bei	70 km/h	50 km/h	Differenz			
Tag	84.8 dB(A)	81.7 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Nacht	77.0 dB(A)	73.9 dB(A)	-3.1 dB(A)			
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme -13% (1.000 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	X14; 16					
Haltestellen	keine					
wird gesondert untersucht						
Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr						
gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig Fußgängerüberweg Höhe Kreisverkehrsplatz Berger Straße / Grötzelstraße						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	keine					
kein Anpassungsbedarf						

### Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig.

Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung vom 20. Oktober 2025 gegen die Maßnahme Tempo 50 ganztags entlang der K 7739 Berger Straße ausgesprochen.

Die Maßnahme Tempo 50 ganztags wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.