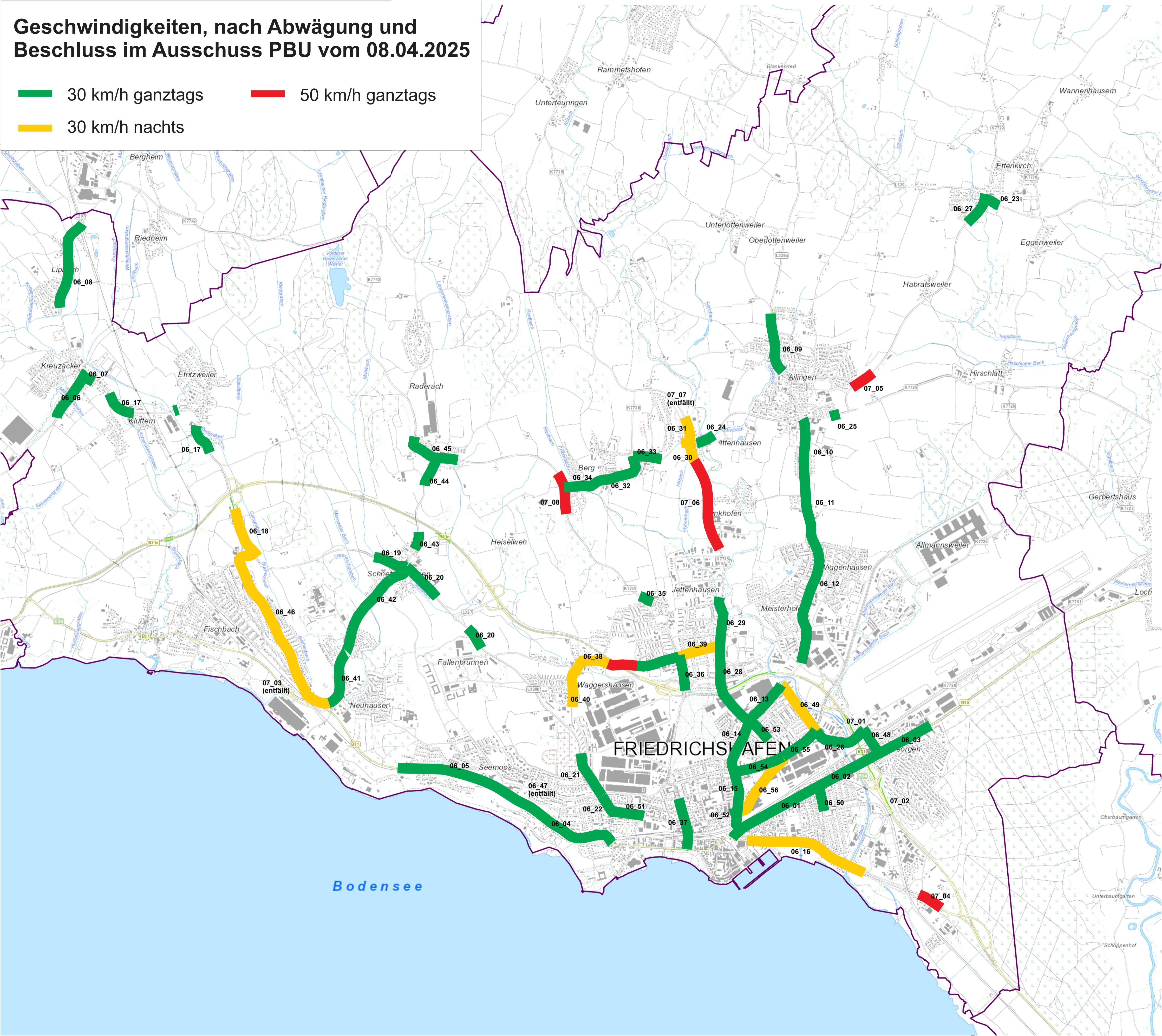


Geschwindigkeiten, nach Abwägung und Beschluss im Ausschuss PBU vom 08.04.2025

 30 km/h ganztags

 50 km/h ganztags

 30 km/h nachts



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



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

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



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 Lämminderungsmaßnahmen												
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		

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 30 Ravensburger Straße Nr. 06_03					
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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Nacht	84.0 dB(A)	82.6 dB(A)	-1.4 dB(A)	81.2 dB(A)	-2.8 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen						
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	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31alt Zeppelinstraße Ost Nr. 06_04					
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	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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz							
Nacht	81.5 dB(A)	80.2 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.9 dB(A)	-2.6 dB(A)							
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	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/Zeppelinstraße; 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 Lämminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfliktierend 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										

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31alt Zeppelinstraße Seemoos Nr. 06_05					
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 Lämminderungsmaßnahmen														
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														

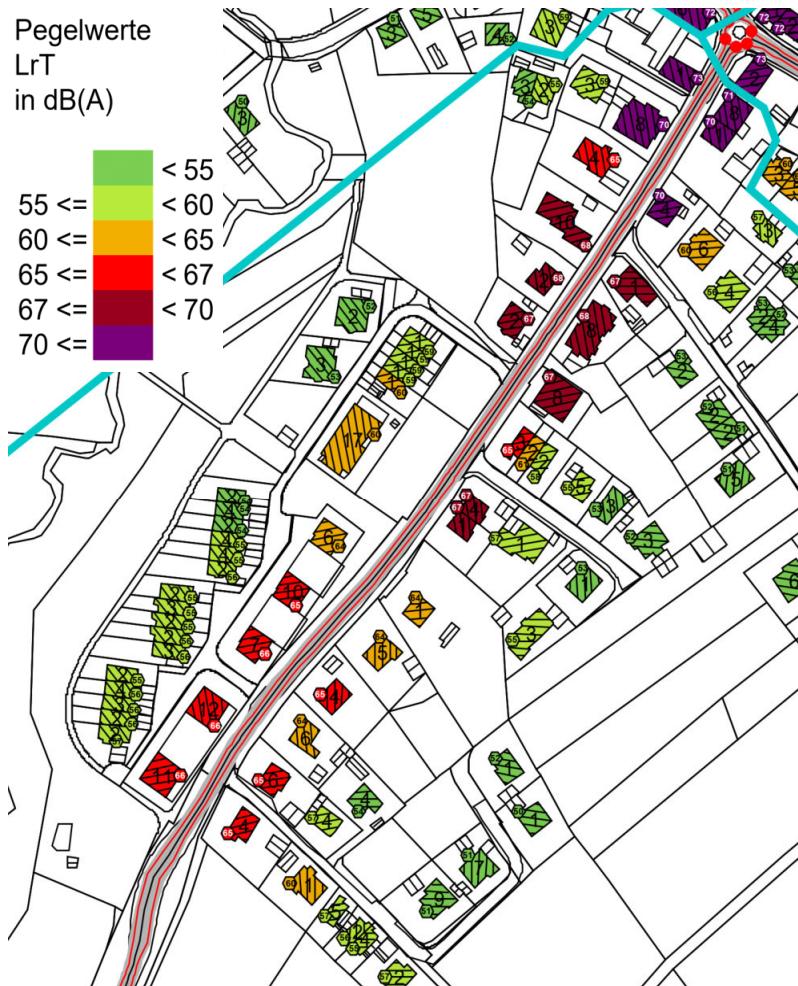
Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Die Lämminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfliktierend gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV wichtiger 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		

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

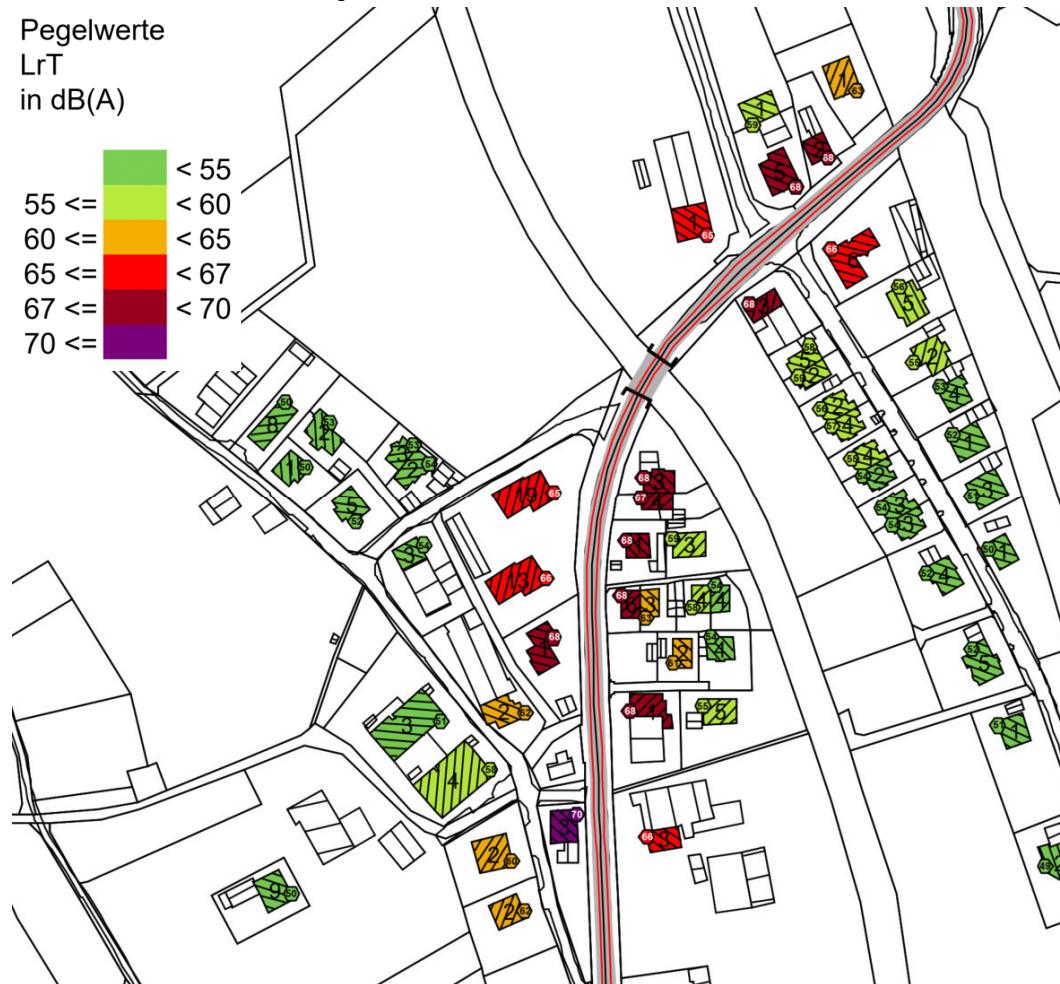
Lärmaktionsplan	Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:	L 207 Immenstaader Straße Nr. 06_06											
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T,	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.						
	46	22	1	97	40	14						
Reduzierung Betroffenh.	-62%	-63%	-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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		L 207 Markdorfer Straße Mitte Nr. 06_07					
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	$\geq 65 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 67 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 70 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 55 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 57 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 60 \text{ dB(A)}$ 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

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



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 Lämminderungsmaßnahmen												
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		

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen																	
Straße / Rechengebiet:	L 328A Hauptstraße Nr. 06_09																	
Verkehrsbelastung	8'240	Kfz/24h DTV	330	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.												
	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)	<table> <tr><td>< 55</td><td>green</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>light green</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>yellow</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>orange</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>red</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td>purple</td></tr> </table>						< 55	green	55 <=	light green	60 <=	yellow	65 <=	orange	67 <=	red	70 <=	purple
< 55	green																	
55 <=	light green																	
60 <=	yellow																	
65 <=	orange																	
67 <=	red																	
70 <=	purple																	
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags															
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Weinbirnenstraße / Sambethstraße		bis:	Ortsein-/ausgang													
	Länge (ca.)	530	m															

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:	L 328A Hauptstraße Nr. 06_09											
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	$\geq 65 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 67 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 70 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 55 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 57 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 60 \text{ dB(A)}$ 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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							
Lückenschluss:	von:	Hauptstraße 77		bis:	Ortsein-/ausgang							

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		L 328A Bodenseestraße Nr. 06_10					
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							
Pegelwerte LrT in dB(A)							
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.						
Schallleistungspegel 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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 Kreisverkehrplatz Unterailingen in Fahrtrichtung Süden												
Fußgängerüberweg am Kreisverkehrplatz 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 Lämminderungswirkung auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konfigierend 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:	Kreisverkehrplatz 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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen																								
Straße / Rechengebiet:		L 328A Bodenseestraße Nr. 6_11																								
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	<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td><td>Green</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>Light Green</td></tr> <tr><td>< 60</td><td>Yellow</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>Orange</td></tr> <tr><td>< 65</td><td>Red</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>Dark Red</td></tr> <tr><td>< 67</td><td>Very Dark Red</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>Maroon</td></tr> <tr><td>< 70</td><td>Purple</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td>Dark Purple</td></tr> </table>						< 55	Green	55 <=	Light Green	< 60	Yellow	60 <=	Orange	< 65	Red	65 <=	Dark Red	< 67	Very Dark Red	67 <=	Maroon	< 70	Purple	70 <=	Dark Purple
< 55	Green																									
55 <=	Light Green																									
< 60	Yellow																									
60 <=	Orange																									
< 65	Red																									
65 <=	Dark Red																									
< 67	Very Dark Red																									
67 <=	Maroon																									
< 70	Purple																									
70 <=	Dark Purple																									
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	31	30	0	51	31	10
Reduzierung Betroffenh.	-48%	-36%	-100%	0%	0%	0%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	17	Sek.	ÖPNV	7	Sek.
Schallleistungspegel bei Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Nacht	82.1 dB(A)	81.1 dB(A)	-1.0 dB(A)	80.1 dB(A)	-2.0 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	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 konfigierend gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV gewichtiger als der Lärmschutz. Die Maßnahme wird mit folgenden Änderungen gegenüber dem Maximalkonzept festgesetzt:

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

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



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.								
Schallleistungspegel bei Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz									
Nacht	83.8 dB(A)	82.6 dB(A)	-1.3 dB(A)	81.3 dB(A)	-2.5 dB(A)									
	75.3 dB(A)	74.0 dB(A)	-1.3 dB(A)	72.8 dB(A)	-2.5 dB(A)									
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen														
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. Wiggenhauser 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 Lärmreduzierungsmaßnahmen auf der einen und die Belange des ÖPNV auf der anderen Seite stehen sich hier konträr gegenüber. In diesem Falle sind die Interessen des ÖPNV wichtiger 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. Wiggenhauser Weg

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		L 328A Ailinger Straße Nord Nr. 06_13					
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)							
Maximalkonzept:	30 km/h	ganztags					
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von: Mühlöschstraße		bis: Meistershofener 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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	

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen																
Straße / Rechengebiet:		L 328A Ailinger Straße Mitte Nr. 06_14																
Verkehrsbelastung	10'800 Quelle:	Kfz/24h DTV	432 Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil												
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. 347	≥ 67 dB(A) T. 317	≥ 70 dB(A) T, 248	≥ 55 dB(A) N. 347	≥ 57 dB(A) N. 347	≥ 60 dB(A) N. 304											
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich		≥ 65 dB(A) T. 38	≥ 67 dB(A) T. 36	≥ 70 dB(A) T, 27	≥ 55 dB(A) N. 38	≥ 57 dB(A) N. 38	≥ 60 dB(A) N. 34											
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag																		
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td></td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=	
< 55																		
55 <=	< 60																	
60 <=	< 65																	
65 <=	< 67																	
67 <=	< 70																	
70 <=																		
Maximalkonzept: (Grundlage der Wirkungsanalyse)	30 von: Länge (ca.)	km/h Meistershofener Straße 510 m	ganztags bis: Keplerstraße															

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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:		L 328A Ailinger Straße Süd Nr. 06_15											
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													
<p>Pegelwerte L_rT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>< 60</td></tr> <tr><td>< 65</td></tr> <tr><td>< 67</td></tr> <tr><td>< 70</td></tr> <tr><td>> 70</td></tr> </table>								< 55	< 60	< 65	< 67	< 70	> 70
< 55													
< 60													
< 65													
< 67													
< 70													
> 70													
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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							

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen									
Straße / Rechengebiet:		L 328A Eckenerstraße Nr. 06_16									
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											
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <= < 60</td></tr> <tr><td>60 <= < 65</td></tr> <tr><td>65 <= < 67</td></tr> <tr><td>67 <= < 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>						< 55	55 <= < 60	60 <= < 65	65 <= < 67	67 <= < 70	70 <=
< 55											
55 <= < 60											
60 <= < 65											
65 <= < 67											
67 <= < 70											
70 <=											
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 Lämminderungsmaßnahmen						
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

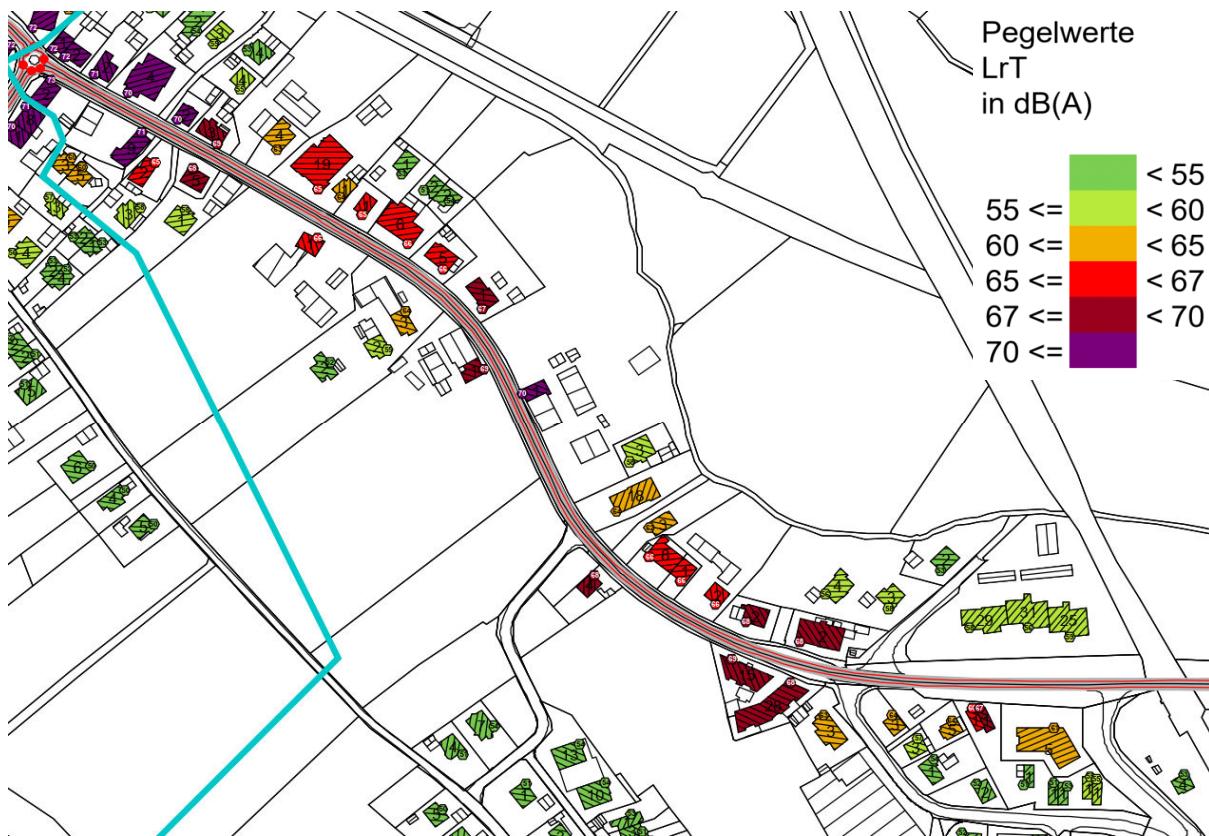
Die Maßnahme ist im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärm betroffenen im Tageszeitraum (88 Personen mit Lärmpegel ≥ 67 dB(A) tags im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von rund 1,2 km rechtfertigen keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Insbesondere 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		L 328B Markdorfer Straße Ost / Klufterner Straße Nr. 06_17					
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



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	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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Nacht	81.1 dB(A)	79.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.6 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	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						

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

Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Der Streckenabschnitt zwischen Bahnhofstraße und der Brücke Brunnisach (380 Meter) ist gekennzeichnet durch Mischgebiets- und Gewerbebenutzung. 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	
(Ergebnis der Abwägung)	von:	Immenstaader Straße	bis:	Bahnhofstraße
	Länge (ca.)	560	m	
	30	km/h	ganztags	
	von:	Brücke Brunnisach	bis:	bestehender Tempo-30-Beschränkung Klufterner Straße
	Länge (ca.)	70	m	
	30	km/h	ganztags	
	von:	bestehender Tempo-30-Beschränkung Klufterner Straße	bis:	Ortsein-/ausgang Süd Efrizweiler
	Länge (ca.)	300	m	
	30	km/h	ganztags	
Lückenschluss:	von:	Bahnhofstraße	bis:	Brücke Brunnisach
	Länge (ca.)	380	m	

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen															
Straße / Rechengebiet:		L 328B Klufterner Straße Spaltenstein Nr. 06_18															
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																	
<p>Pegelwerte L_rT in dB(A)</p> <table> <tr> <td>< 55</td> </tr> <tr> <td>55 <=</td> <td>< 60</td> </tr> <tr> <td>60 <=</td> <td>< 65</td> </tr> <tr> <td>65 <=</td> <td>< 67</td> </tr> <tr> <td>67 <=</td> <td>< 70</td> </tr> <tr> <td>70 <=</td> </tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=
< 55																	
55 <=	< 60																
60 <=	< 65																
65 <=	< 67																
67 <=	< 70																
70 <=																	
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	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 Lämminderungsmaßnahmen												
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 Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum (2 Personen mit Lärmpegel ≥ 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		L 328B Obere Mühlbachstraße Nr. 06_19					
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	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 Lämminderungsmaßnahmen														
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									
Lückenschluss:	von:	Ortsein-/ausgang West		bis:	Höhe Gebäude Manzeller Straße 10/4									

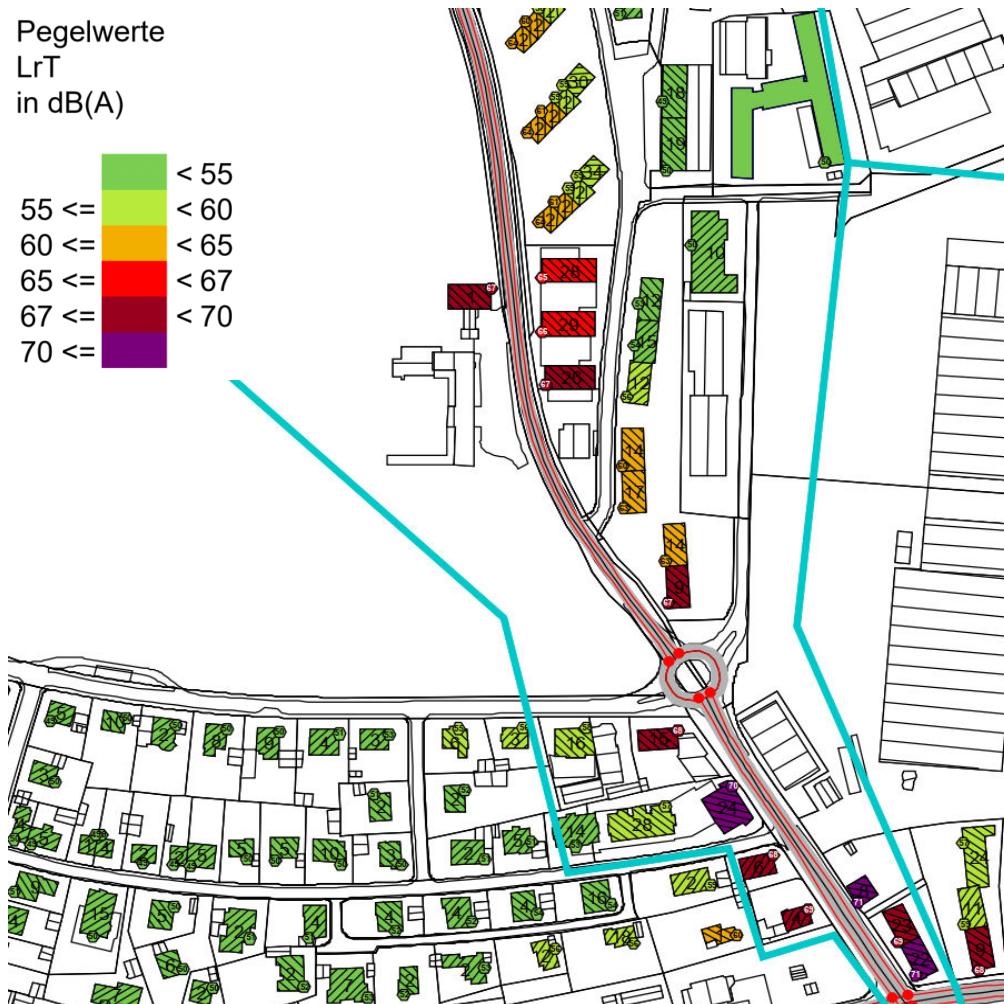
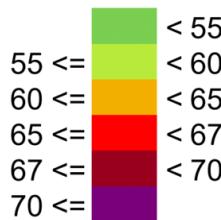
Lärmaktionsplan		Friedrichshafen																
Straße / Rechengebiet:		L 328B Untere Mühlbachstraße / Sparbrück Nr. 06_20																
Verkehrsbelastung	8'720	Kfz/24h DTV	349	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil												
Quelle:		Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe																
Korrektur Fahrbahnbelag	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																		
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td></td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=	
< 55																		
55 <=	< 60																	
60 <=	< 65																	
65 <=	< 67																	
67 <=	< 70																	
70 <=																		
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 / Sparbrück Nr. 06_20					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	199	≥ 67 dB(A) T.	146	24	≥ 70 dB(A) T., ≥ 55 dB(A) N.
Reduzierung Betroffenh.	-15%	-27%	-69%	-17%	-15%	-75%
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	29	Sek.	ÖPNV	12	Sek.
Schallleistungspegel bei Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz	
Nacht	82.0 dB(A)	80.7 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.5 dB(A)	-2.5 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme von -13% (1.100 Kfz/24h) erwartet						
Auswirkungen auf den ÖPNV						
Buslinien auf der Strecke:	11					
Haltestellen	Sparbrück					
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 Sparbrück: 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 Sparbrück		bis:	Ortsein-/ausgang Sparbrück	
	Länge (ca.)	220	m			

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		L 328B Hochstraße Nr. 06_21					
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.	
	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)



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	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 Lämminderungsmaßnahmen												
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

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen				
Straße / Rechengebiet:		L 328B Hoch Süd / Werastraße Nr. 06_22				
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	193	193	177	193	193	148
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	14	14	11	14	14	8

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



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	$\geq 65 \text{ dB(A)}$ T. $\geq 67 \text{ dB(A)}$ T. $\geq 70 \text{ dB(A)}$ T. $\geq 55 \text{ dB(A)}$ N. $\geq 57 \text{ dB(A)}$ N. $\geq 60 \text{ dB(A)}$ 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 Lämminderungsmaßnahmen														
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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen															
Straße / Rechengebiet:		L 329 Brochenzeller Straße Nr. 06_23															
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																	
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr> <td>< 55</td> </tr> <tr> <td>55 <=</td> </tr> <tr> <td>< 60</td> </tr> <tr> <td>60 <=</td> </tr> <tr> <td>< 65</td> </tr> <tr> <td>65 <=</td> </tr> <tr> <td>< 67</td> </tr> <tr> <td>67 <=</td> </tr> <tr> <td>< 70</td> </tr> <tr> <td>70 <=</td> </tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=
< 55																	
55 <=																	
< 60																	
60 <=																	
< 65																	
65 <=																	
< 67																	
67 <=																	
< 70																	
70 <=																	
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	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 Lämminderungsmaßnahmen												
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												

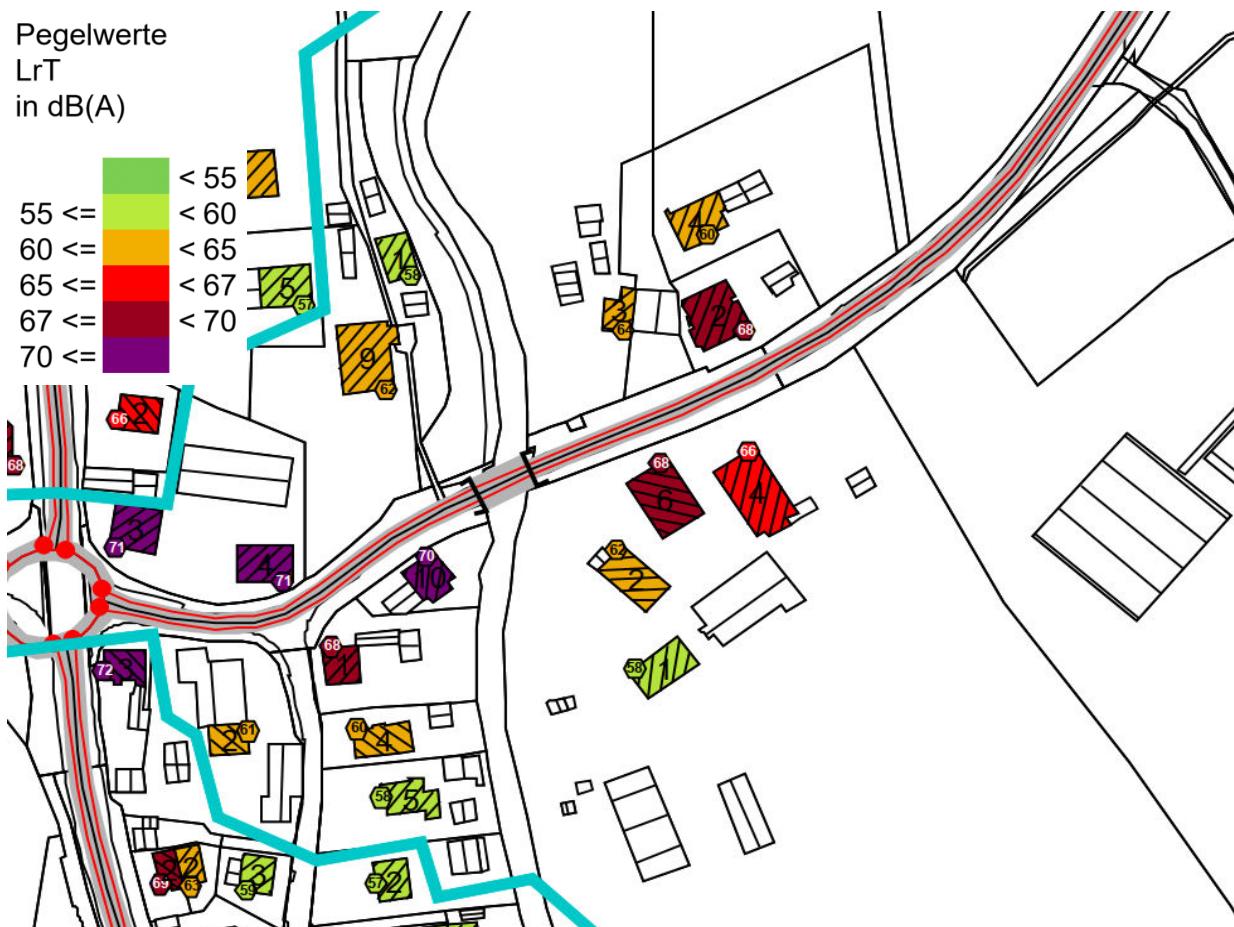
Ergebnis der Abwägung

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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7725 Rotachstraße Nr. 06_24					
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 $\geq 65 \text{ dB(A)}$ T. $\geq 67 \text{ dB(A)}$ T. $\geq 70 \text{ dB(A)}$ T, $\geq 55 \text{ dB(A)}$ N. $\geq 57 \text{ dB(A)}$ N. $\geq 60 \text{ dB(A)}$ N.												
mit Maßnahme	26	17	0	30	26	17						
Reduzierung Betroffenh.	-13%	-35%	-100%	-14%	-13%	-35%						
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.						
Schalleistungspegel 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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 Fahrtrichtung 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:		K 7725 Hirschlatter Straße Nr. 06_25											
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. 36	≥ 67 dB(A) T. 17	≥ 70 dB(A) T, 0	≥ 55 dB(A) N. 36	≥ 57 dB(A) N. 36	≥ 60 dB(A) N. 0							
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T. 4	≥ 67 dB(A) T. 2	≥ 70 dB(A) T, 0	≥ 55 dB(A) N. 4	≥ 57 dB(A) N. 4	≥ 60 dB(A) N. 0							
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag													
<p style="text-align: center;">Pegelwerte L_{rT} in dB(A)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>< 55</td> </tr> <tr> <td>55 <= < 60</td> </tr> <tr> <td>60 <= < 65</td> </tr> <tr> <td>65 <= < 67</td> </tr> <tr> <td>67 <= < 70</td> </tr> <tr> <td>70 <=</td> </tr> </table>								< 55	55 <= < 60	60 <= < 65	65 <= < 67	67 <= < 70	70 <=
< 55													
55 <= < 60													
60 <= < 65													
65 <= < 67													
67 <= < 70													
70 <=													
Maximalkonzept:	30 km/h	ganztags											
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von: Fohlenstraße	bis: Ortsein-/ausgang Ost											
Länge (ca.)		170 m											

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen													
Straße / Rechengebiet:	K 7725 Hirschlatter Straße Nr. 06_25													
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	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 Lämminderungsmaßnahmen														
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		

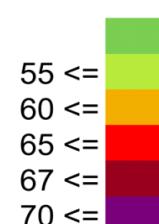
Lärmaktionsplan		Friedrichshafen															
Straße / Rechengebiet:		K 7728 Flugplatzstraße Nr. 06_26															
Verkehrsbelastung	18'160	Kfz/24h DTV	726	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil											
	Quelle: Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe																
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	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																	
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td></td></tr> </table>							< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=	
< 55																	
55 <=	< 60																
60 <=	< 65																
65 <=	< 67																
67 <=	< 70																
70 <=																	
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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							
Pegelwerte LrT in dB(A)							
< 55							
55 <=							
60 <=							
65 <=							
67 <=							
70 <=							
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	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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz							
	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 Lämminderungsmaßnahmen												
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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen				
Straße / Rechengebiet:		K 7735 Meistershofener Straße Nr. 06_28				
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						
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags			
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Waggershauser Straße			bis:	Ailinger 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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	

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7735 Teuringer Straße Süd Nr. 06_29					
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)							
<p>Legend for noise levels (LrT) in dB(A):</p> <ul style="list-style-type: none"> < 55 (light green) 55 <= < 60 (yellow-green) 60 <= < 65 (orange) 65 <= < 67 (red) 67 <= < 70 (dark red) 70 <= (dark purple) 							
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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 / Waggershauser Straße / Teuringer Straße												
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)												
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Meistershofener Straße / Waggershauser 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:	Waggershauser Straße			bis:	Müllerstraße						
	Länge (ca.)	430	m									
Lückenschluss:	von:	Müllerstraße			bis:	Höhe Gebäude Teuringer Straße 40/1						
	Länge (ca.)	90	m									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7735 Teuringer Straße Mitte Nr. 06_30					
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. 7	≥ 67 dB(A) T. 7	≥ 70 dB(A) T, 3	≥ 55 dB(A) N. 16	≥ 57 dB(A) N. 7	≥ 60 dB(A) N. 7	
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T. 3	≥ 67 dB(A) T. 3	≥ 70 dB(A) T, 1	≥ 55 dB(A) N. 6	≥ 57 dB(A) N. 3	≥ 60 dB(A) N. 3	
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag							Pegelwerte LrT in dB(A)
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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 Lärm betroffenen im Tageszeitraum (7 Personen mit Lärmpegel ≥ 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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen															
Straße / Rechengebiet:		K 7735 Teuringer Straße NordNr. 06_31															
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																	
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=
< 55																	
55 <=	< 60																
60 <=	< 65																
65 <=	< 67																
67 <=	< 70																
70 <=																	
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 Lämminderungsmaßnahmen						
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 Lärmberroffenheiten im Tageszeitraum (2 Personen mit Lärmpegel ≥ 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen				
Straße / Rechengebiet:		K 7737 Grötzelstraße Nr. 06_32				
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	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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7737 Dekan-Rogg-Straße / An der Steige Nr. 06_33					
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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz						
Nacht	79.2 dB(A)	77.9 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.7 dB(A)	-2.5 dB(A)						
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	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																	
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=
< 55																	
55 <=	< 60																
60 <=	< 65																
65 <=	< 67																
67 <=	< 70																
70 <=																	
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen															
Straße / Rechengebiet:		K 7739 Jettenhauser Straße / Waldstraße / Berger Straße Süd Nr. 06_35															
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																	
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=
< 55																	
55 <=	< 60																
60 <=	< 65																
65 <=	< 67																
67 <=	< 70																
70 <=																	
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		$\geq 65 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 67 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 70 \text{ dB(A)}$ T,	$\geq 55 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 57 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 60 \text{ dB(A)}$ 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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz		
Nacht	79.7 dB(A)	78.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	77.2 dB(A)	-2.5 dB(A)		
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	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 Wagershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße							
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)							
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Wagershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße						
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich							

Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig. Im Streckenabschnitt K 7739 Jettenhauser Straße, zwischen Hägleweg und Wagershauer Straße, findet sich ein Hauptwohngebäude (6 Personen) mit Lärmpegeln $\geq 67/57 \text{ dB(A)}$ tags/nachts. Die Anzahl der Lärm betroffenheiten 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen															
Straße / Rechengebiet:		K 7739 Colsmanstraße Nr. 06_36															
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																	
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td></tr> <tr><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td></tr> <tr><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td></tr> <tr><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td></tr> <tr><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=
< 55																	
55 <=																	
< 60																	
60 <=																	
< 65																	
65 <=																	
< 67																	
67 <=																	
< 70																	
70 <=																	
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7739 Riedleparkstraße Nr. 06_37					
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							
Pegelwerte LrT in dB(A)							
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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz		
Nacht	78.7 dB(A)	77.4 dB(A)	-1.3 dB(A)	76.2 dB(A)	-2.5 dB(A)		
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten	Verkehrsabnahme 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7740 Waggershauser Straße West Nr. 06_38					
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:	Colsmannstraße
	Länge (ca.)	715	m	

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	K 7740 Waggershauser Straße West Nr. 06_38					
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	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 Lämminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme 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 Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße						
Fußgängerüberweg Höhe Ludwig-Dürr-Schule						
Fußgängerüberweg Höhe Haltestelle Waggershausen						
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)						
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Waggershauer Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße					
Anpassung der Signalsteuerung erforderlich						

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen
Straße / Rechengebiet:	K 7740 Waggershauser Straße West

Ergebnis der Abwägung

Die Maßnahme ist gerechtfertigt und notwendig.

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

Entlang der K 7740 Waggershauser Straße, zwischen der Sonnenbergstraße und dem Ortsein-/ausgang Waggershausen, 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 Lärmbetroffenheiten 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 Verstetigung des Verkehrsflusses und um unnötige Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge zu vermeiden wird aus verkehrlichen Gründen der Lückenschluss zwischen Ortsein-/ausgang Waggershausen 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 Waggershausen
	Länge (ca.)	315	m	
Lückenschluss:	50	km/h	ganztags	
	von:	Ortsein-/ausgang Waggershausen	bis:	Susostraße
	Länge (ca.)	280	m	

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:		K 7740 Waggershauser Straße Ost Nr. 06_39											
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> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <= < 60</td></tr> <tr><td>60 <= < 65</td></tr> <tr><td>65 <= < 67</td></tr> <tr><td>67 <= < 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>								< 55	55 <= < 60	60 <= < 65	65 <= < 67	67 <= < 70	70 <=
< 55													
55 <= < 60													
60 <= < 65													
65 <= < 67													
67 <= < 70													
70 <=													
Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags										
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Colsmanstraße		bis:	Teuringer Straße								
Länge (ca.)	380	m											

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:	K 7740 Waggershauser Straße Ost Nr. 06_39											
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	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 Lämminderungsmaßnahmen												
keine Belagserneuerung vorgesehen												
Bewertung von Verlagerungseffekten												
Verkehrssabahme 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 Waggershauser Straße / Jettenhauser Straße / Colsmanstraße Fußgängerüberweg Kreuzung Meistershofener Straße / Waggershauser Straße / Teuringer Straße												
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)												
LSA auf der Strecke:	Kreuzung Waggershauser 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 Lärmbetroffenheiten im Tageszeitraum (13 Personen mit Lärmpegeln ≥ 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:	Colsmanstraße		bis:	Teuringer Straße
	Länge (ca.)	380	m		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen																
Straße / Rechengebiet:		K 7741 Henri-Dunant-Straße Nr. 06_40																
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. 34	≥ 67 dB(A) T. 3	≥ 70 dB(A) T, 0	≥ 55 dB(A) N. 69	≥ 57 dB(A) N. 54	≥ 60 dB(A) N. 1												
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T. 7	≥ 67 dB(A) T. 2	≥ 70 dB(A) T, 0	≥ 55 dB(A) N. 12	≥ 57 dB(A) N. 9	≥ 60 dB(A) N. 1												
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag																		
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td></td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=	
< 55																		
55 <=	< 60																	
60 <=	< 65																	
65 <=	< 67																	
67 <=	< 70																	
70 <=																		
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	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 Lämminderungsmaßnahmen												
keine Belagserneuerung vorgesehen												
Bewertung von Verlagerungseffekten												
Verkehrsabnahme 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 Lärm betroffenen im Tageszeitraum (3 Personen mit Lärmpegeln ≥ 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 Lärm betroffenen $\geq 65/55$ 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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen															
Straße / Rechengebiet:		K 7742 Schnetzenhauser Straße Nr. 06_41															
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																	
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>< 60</td></tr> <tr><td>< 65</td></tr> <tr><td>< 67</td></tr> <tr><td>< 70</td></tr> <tr><td>55 <=</td></tr> <tr><td>60 <=</td></tr> <tr><td>65 <=</td></tr> <tr><td>67 <=</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>								< 55	< 60	< 65	< 67	< 70	55 <=	60 <=	65 <=	67 <=	70 <=
< 55																	
< 60																	
< 65																	
< 67																	
< 70																	
55 <=																	
60 <=																	
65 <=																	
67 <=																	
70 <=																	
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 Lämminderungsmaßnahmen												
keine Belagserneuerung vorgesehen												
Bewertung von Verlagerungseffekten												
Verkehrsabnahme 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							
Lückenschluss:	von:	Diamantstraße		bis:	Virchowstraße							

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7742 Manzeller Straße Nr. 06_42					
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							
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 Lämminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme 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



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	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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz							
Nacht	82.3 dB(A)	81.0 dB(A)	-1.3 dB(A)	79.8 dB(A)	-2.5 dB(A)							
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	keine Belagserneuerung vorgesehen											
Bewertung von Verlagerungseffekten	Verkehrsabnahme 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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7742 Tannenburgstraße 06_44					
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	



Maximalkonzept: (Grundlage der Wirkungsanalyse)	30	km/h	ganztags	
	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 Lämminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7742 Raderacher Straße / Berger Str. West 06_45					
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)							
<img alt="Map of Friedrichshafen showing sound level contours (LrT) in dB(A) for buildings. The map includes street names like Tannenburgstraße, Berger Straße, and Schmalholzstraße. Contours are labeled with values such as 55, 60, 65, 70, 69, 67, 61, 63, 68, 65, 64, 62, 66, 68, 69, 71, 73, 75, 77, 79, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 93, 95, 97, 99, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 115, 117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 157, 159, 161, 163, 165, 167, 169, 171, 173, 175, 177, 179, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 195, 197, 199, 201, 203, 205, 207, 209, 211, 213, 215, 217, 219, 221, 223, 225, 227, 229, 231, 233, 235, 237, 239, 241, 243, 245, 247, 249, 251, 253, 255, 257, 259, 261, 263, 265, 267, 269, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 291, 293, 295, 297, 299, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 313, 315, 317, 319, 321, 323, 325, 327, 329, 331, 333, 335, 337, 339, 341, 343, 345, 347, 349, 351, 353, 355, 357, 359, 361, 363, 365, 367, 369, 371, 373, 375, 377, 379, 381, 383, 385, 387, 389, 391, 393, 395, 397, 399, 401, 403, 405, 407, 409, 411, 413, 415, 417, 419, 421, 423, 425, 427, 429, 431, 433, 435, 437, 439, 441, 443, 445, 447, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 461, 463, 465, 467, 469, 471, 473, 475, 477, 479, 481, 483, 485, 487, 489, 491, 493, 495, 497, 499, 501, 503, 505, 507, 509, 511, 513, 515, 517, 519, 521, 523, 525, 527, 529, 531, 533, 535, 537, 539, 541, 543, 545, 547, 549, 551, 553, 555, 557, 559, 561, 563, 565, 567, 569, 571, 573, 575, 577, 579, 581, 583, 585, 587, 589, 591, 593, 595, 597, 599, 601, 603, 605, 607, 609, 611, 613, 615, 617, 619, 621, 623, 625, 627, 629, 631, 633, 635, 637, 639, 641, 643, 645, 647, 649, 651, 653, 655, 657, 659, 661, 663, 665, 667, 669, 671, 673, 675, 677, 679, 681, 683, 685, 687, 689, 691, 693, 695, 697, 699, 701, 703, 705, 707, 709, 711, 713, 715, 717, 719, 721, 723, 725, 727, 729, 731, 733, 735, 737, 739, 741, 743, 745, 747, 749, 751, 753, 755, 757, 759, 761, 763, 765, 767, 769, 771, 773, 775, 777, 779, 781, 783, 785, 787, 789, 791, 793, 795, 797, 799, 801, 803, 805, 807, 809, 811, 813, 815, 817, 819, 821, 823, 825, 827, 829, 831, 833, 835, 837, 839, 841, 843, 845, 847, 849, 851, 853, 855, 857, 859, 861, 863, 865, 867, 869, 871, 873, 875, 877, 879, 881, 883, 885, 887, 889, 891, 893, 895, 897, 899, 901, 903, 905, 907, 909, 911, 913, 915, 917, 919, 921, 923, 925, 927, 929, 931, 933, 935, 937, 939, 941, 943, 945, 947, 949, 951, 953, 955, 957, 959, 961, 963, 965, 967, 969, 971, 973, 975, 977, 979, 981, 983, 985, 987, 989, 991, 993, 995, 997, 999, 1001, 1003, 1005, 1007, 1009, 1011, 1013, 1015, 1017, 1019, 1021, 1023, 1025, 1027, 1029, 1031, 1033, 1035, 1037, 1039, 1041, 1043, 1045, 1047, 1049, 1051, 1053, 1055, 1057, 1059, 1061, 1063, 1065, 1067, 1069, 1071, 1073, 1075, 1077, 1079, 1081, 1083, 1085, 1087, 1089, 1091, 1093, 1095, 1097, 1099, 1101, 1103, 1105, 1107, 1109, 1111, 1113, 1115, 1117, 1119, 1121, 1123, 1125, 1127, 1129, 1131, 1133, 1135, 1137, 1139, 1141, 1143, 1145, 1147, 1149, 1151, 1153, 1155, 1157, 1159, 1161, 1163, 1165, 1167, 1169, 1171, 1173, 1175, 1177, 1179, 1181, 1183, 1185, 1187, 1189, 1191, 1193, 1195, 1197, 1199, 1201, 1203, 1205, 1207, 1209, 1211, 1213, 1215, 1217, 1219, 1221, 1223, 1225, 1227, 1229, 1231, 1233, 1235, 1237, 1239, 1241, 1243, 1245, 1247, 1249, 1251, 1253, 1255, 1257, 1259, 1261, 1263, 1265, 1267, 1269, 1271, 1273, 1275, 1277, 1279, 1281, 1283, 1285, 1287, 1289, 1291, 1293, 1295, 1297, 1299, 1301, 1303, 1305, 1307, 1309, 1311, 1313, 1315, 1317, 1319, 1321, 1323, 1325, 1327, 1329, 1331, 1333, 1335, 1337, 1339, 1341, 1343, 1345, 1347, 1349, 1351, 1353, 1355, 1357, 1359, 1361, 1363, 1365, 1367, 1369, 1371, 1373, 1375, 1377, 1379, 1381, 1383, 1385, 1387, 1389, 1391, 1393, 1395, 1397, 1399, 1401, 1403, 1405, 1407, 1409, 1411, 1413, 1415, 1417, 1419, 1421, 1423, 1425, 1427, 1429, 1431, 1433, 1435, 1437, 1439, 1441, 1443, 1445, 1447, 1449, 1451, 1453, 1455, 1457, 1459, 1461, 1463, 1465, 1467, 1469, 1471, 1473, 1475, 1477, 1479, 1481, 1483, 1485, 1487, 1489, 1491, 1493, 1495, 1497, 1499, 1501, 1503, 1505, 1507, 1509, 1511, 1513, 1515, 1517, 1519, 1521, 1523, 1525, 1527, 1529, 1531, 1533, 1535, 1537, 1539, 1541, 1543, 1545, 1547, 1549, 1551, 1553, 1555, 1557, 1559, 1561, 1563, 1565, 1567, 1569, 1571, 1573, 1575, 1577, 1579, 1581, 1583, 1585, 1587, 1589, 1591, 1593, 1595, 1597, 1599, 1601, 1603, 1605, 1607, 1609, 1611, 1613, 1615, 1617, 1619, 1621, 1623, 1625, 1627, 1629, 1631, 1633, 1635, 1637, 1639, 1641, 1643, 1645, 1647, 1649, 1651, 1653, 1655, 1657, 1659, 1661, 1663, 1665, 1667, 1669, 1671, 1673, 1675, 1677, 1679, 1681, 1683, 1685, 1687, 1689, 1691, 1693, 1695, 1697, 1699, 1701, 1703, 1705, 1707, 1709, 1711, 1713, 1715, 1717, 1719, 1721, 1723, 1725, 1727, 1729, 1731, 1733, 1735, 1737, 1739, 1741, 1743, 1745, 1747, 1749, 1751, 1753, 1755, 1757, 1759, 1761, 1763, 1765, 1767, 1769, 1771, 1773, 1775, 1777, 1779, 1781, 1783, 1785, 1787, 1789, 1791, 1793, 1795, 1797, 1799, 1801, 1803, 1805, 1807, 1809, 1811, 1813, 1815, 1817, 1819, 1821, 1823, 1825, 1827, 1829, 1831, 1833, 1835, 1837, 1839, 1841, 1843, 1845, 1847, 1849, 1851, 1853, 1855, 1857, 1859, 1861, 1863, 1865, 1867, 1869, 1871, 1873, 1875, 1877, 1879, 1881, 1883, 1885, 1887, 1889, 1891, 1893, 1895, 1897, 1899, 1901, 1903, 1905, 1907, 1909, 1911, 1913, 1915, 1917, 1919, 1921, 1923, 1925, 1927, 1929, 1931, 1933, 1935, 1937, 1939, 1941, 1943, 1945, 1947, 1949, 1951, 1953, 1955, 1957, 1959, 1961, 1963, 1965, 1967, 1969, 1971, 1973, 1975, 1977, 1979, 1981, 1983, 1985, 1987, 1989, 1991, 1993, 1995, 1997, 1999, 2001, 2003, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015, 2017, 2019, 2021, 2023, 2025, 2027, 2029, 2031, 2033, 2035, 2037, 2039, 2041, 2043, 2045, 2047, 2049, 2051, 2053, 2055, 2057, 2059, 2061, 2063, 2065, 2067, 2069, 2071, 2073, 2075, 2077, 2079, 2081, 2083, 2085, 2087, 2089, 2091, 2093, 2095, 2097, 2099, 2101, 2103, 2105, 2107, 2109, 2111, 2113, 2115, 2117, 2119, 2121, 2123, 2125, 2127, 2129, 2131, 2133, 2135, 2137, 2139, 2141, 2143, 2145, 2147, 2149, 2151, 2153, 2155, 2157, 2159, 2161, 2163, 2165, 2167, 2169, 2171, 2173, 2175, 2177, 2179, 2181, 2183, 2185, 2187, 2189, 2191, 2193, 2195, 2197, 2199, 2201, 2203, 2205, 2207, 2209, 2211, 2213, 2215, 2217, 2219, 2221, 2223, 2225, 2227, 2229, 2231, 2233, 2235, 2237, 2239, 2241, 2243, 2245, 2247, 2249, 2251, 2253, 2255, 2257, 2259, 2261, 2263, 2265, 2267, 2269, 2271, 2273, 2275, 2277, 2279, 2281, 2283, 2285, 2287, 2289, 2291, 2293, 2295, 2297, 2299, 2301, 2303, 2305, 2307, 2309, 2311, 2313, 2315, 2317, 2319, 2321, 2323, 2325, 2327, 2329, 2331, 2333, 2335, 2337, 2339, 2341, 2343, 2345, 2347, 2349, 2351, 2353, 2355, 2357, 2359, 2361, 2363, 2365, 2367, 2369, 2371, 2373, 2375, 2377, 2379, 2381, 2383, 2385, 2387, 2389, 2391, 2393, 2395, 2397, 2399, 2401, 2403, 2405, 2407, 2409, 2411, 2413, 2415, 2417, 2419, 2421, 2423, 2425, 2427, 2429, 2431, 2433, 2435, 2437, 2439, 2441, 2443, 2445, 2447, 2449, 2451, 2453, 2455, 2457, 2459, 2461, 2463, 2465, 2467, 2469, 2471, 2473, 2475, 2477, 2479, 2481, 2483, 2485, 2487, 2489, 2491, 2493, 2495, 2497, 2499, 2501, 2503, 2505, 2507, 2509, 2511, 2513, 2515, 2517, 2519, 2521, 2523, 2525, 2527, 2529, 2531, 2533, 2535, 2537, 2539, 2541, 2543, 2545, 2547, 2549, 2551, 2553, 2555, 2557, 2559, 2561, 2563, 2565, 2567, 2569, 2571, 2573, 2575, 2577, 2579, 2581, 2583, 2585, 2587, 2589, 2591, 2593, 2595, 2597, 2599, 2601, 2603, 2605, 2607, 2609, 2611, 2613, 2615, 2617, 2619, 2621, 2623, 2625, 2627, 2629, 2631, 2633, 2635, 2637, 2639, 2641, 2643, 2645, 2647, 2649, 2651, 2653, 2655, 2657, 2659, 2661, 2663, 2665, 2667, 2669, 2671, 2673, 2675, 2677, 2679, 2681, 2683, 2685, 2687, 2689, 2691, 2693, 2695, 2697, 2699, 2701, 2703, 2705, 2707, 2709, 2711, 2713, 2715, 2717, 2719, 2721, 2723, 2725, 2727, 2729, 2731, 2733, 2735, 2737, 2739, 2741, 2743, 2745, 2747, 2749, 2751, 2753, 2755, 2757, 2759, 2761, 2763, 2765, 2767, 2769, 2771, 2773, 2775, 2777, 2779, 2781, 2783, 2785, 2787, 2789, 2791, 2793, 2795, 2797, 2799, 2801, 2803, 2805, 2807, 2809, 2811, 2813, 2815, 2817, 2819, 2821, 2823, 2825, 2827, 2829, 2831, 2833, 2835, 2837, 2839, 2841, 2843, 2845, 2847, 2849, 2851, 2853, 2855, 2857, 2859, 2861, 2863, 2865, 2867, 2869, 2871, 2873, 2875, 2877, 2879, 2881, 2883, 2885, 2887, 2889, 2891, 2893, 2895, 2897, 2899, 2901, 2903, 2905, 2907, 2909, 2911, 2913, 2915, 2917, 2919, 2921, 2923, 2925, 2927, 2929, 2931, 2933, 2935, 2937, 2939, 2941, 2943, 2945, 2947, 2949, 2951, 2953, 2955, 2957, 2959, 2961, 2963, 2965, 2967, 2969, 2971, 2973, 2975, 2977, 2979, 2981, 2983, 2985, 2987, 2989, 2991, 2993, 2995, 2997, 2999, 3001, 3003, 3005, 3007, 3009, 3011, 3013, 3015, 3017, 3019, 3021, 3023, 3025, 3027, 3029, 3031, 3033, 3035, 3037, 3039, 3041, 3043, 3045, 3047, 3049, 3051, 3053, 3055, 3057, 3059, 3061, 3063, 3065, 3067, 3069, 3071, 3073, 3075, 3077, 3079, 3081, 3083, 3085, 3087, 3089, 3091, 3093, 3095, 3097, 3099, 3101, 3103, 3105, 3107, 3109, 3111, 3113, 3115, 3117, 3119, 3121, 3123, 3125, 3127, 3129, 3131, 3133, 3135, 3137, 3139, 3141, 3143, 3145, 3147, 3149, 3151, 3153, 3155, 3157, 3159, 3161, 3163, 3165, 3167, 3169, 3171, 3173, 3175, 3177, 3179, 3181, 3183, 3185, 3187, 3189, 3191, 3193, 3195, 3197, 3199, 3201, 3203, 3205, 3207, 3209, 3211, 3213, 3215, 3217, 3219, 3221, 3223, 3225, 3227, 3229, 3231, 3233, 3235, 3237, 3239, 3241, 3243, 3245, 3247, 3249, 3251, 3253, 3255, 3257, 3259, 3261, 3263, 3265, 3267, 3269, 3271, 3273, 3275, 3277, 3279, 3281, 3283, 3285, 3287, 3289, 3291, 3293, 3295, 3297, 3299, 3301, 3303, 3305, 3307, 3309, 3311, 3313, 3315, 3317, 3319, 3321, 3323, 3325, 3327, 3329, 3331, 3333, 3335, 3337, 3339, 3341, 3343, 3345, 3347, 3349, 3351, 3353, 3355, 3357, 3359, 3361, 3363, 3365, 3367, 3369, 3371, 3373, 3375, 3377, 3379, 3381, 3383, 3385, 3387, 3389, 3391, 3393, 3395, 3397, 3399, 3401, 3403, 3405, 3407, 3409, 3411, 3413, 3415, 3417, 3419, 3421, 3423, 3425, 3427, 3429, 3431, 3433, 3435, 3437, 3439, 3441, 3443, 3445, 3447, 3449, 3451, 3453, 3455, 3457, 3459, 3461, 3463, 3465, 3467, 3469, 3471, 3473, 3475, 3477,							

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 Lämminderungsmaßnahmen						
keine Belagserneuerung vorgesehen						
Bewertung von Verlagerungseffekten						
Verkehrsabnahme 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						
gemeiner 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			

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen																
Straße / Rechengebiet:		K 7743 Dornierstraße 06_46																
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																		
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tbody> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td></td></tr> </tbody> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=	
< 55																		
55 <=	< 60																	
60 <=	< 65																	
65 <=	< 67																	
67 <=	< 70																	
70 <=																		
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	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 Lämminderungsmaßnahmen														
keine Belagserneuerung vorgesehen														
Bewertung von Verlagerungseffekten														
Verkehrsabnahme 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 Lärm betroffenen 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:	Klufterner Straße									
	Länge (ca.)	1'580	m											
Lückenschluss:	von:	Schnetzenhauser Straße		bis:	Höhe Gebäude Schnetzenhauser Str. 2									

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Albrechtstraße Nr. 06_47					
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.		
Reduzierung Betroffenh.	0 0 0			-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 Lämminderungsmaßnahmen								
keine Belagserneuerung vorgesehen								
Bewertung von Verlagerungseffekten								
Verkehrsabnahme 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.

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen										
Straße / Rechengebiet:		Barbarossastraße Nr. 06_48										
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												
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td></tr> <tr><td>60 <=</td></tr> <tr><td>65 <=</td></tr> <tr><td>67 <=</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>							< 55	55 <=	60 <=	65 <=	67 <=	70 <=
< 55												
55 <=												
60 <=												
65 <=												
67 <=												
70 <=												
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	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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz												
Nacht	81.0 dB(A)	79.8 dB(A)	-1.3 dB(A)	78.5 dB(A)	-2.5 dB(A)												
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	keine Belagserneuerung vorgesehen																
Bewertung von Verlagerungseffekten	Verkehrsabnahme von -56% (4.000 Kfz/24h) erwartet																
Auswirkungen auf den ÖPNV	keine Auswirkungen auf den ÖPNV																
Buslinien auf der Strecke:	keine																
Haltestellen	keine																
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														

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen														
Straße / Rechengebiet:		Mühlöschstraße Nr. 06_49														
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																
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td>< 75</td></tr> </table>								< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 70	70 <=	< 75
< 55																
55 <=	< 60															
60 <=	< 65															
65 <=	< 70															
70 <=	< 75															
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 Lämminderungsmaßnahmen						
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 Lärm betroffenen 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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:		Eberhardstraße Nr. 06_50											
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													
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table border="1"> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <= < 60</td></tr> <tr><td>60 <= < 65</td></tr> <tr><td>65 <= < 67</td></tr> <tr><td>67 <= < 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>								< 55	55 <= < 60	60 <= < 65	65 <= < 67	67 <= < 70	70 <=
< 55													
55 <= < 60													
60 <= < 65													
65 <= < 67													
67 <= < 70													
70 <=													
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	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 Lämminderungsmaßnahmen						
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		

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		Eugenstraße Nr. 06_51					
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							
Pegelwerte LrT in dB(A)							
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

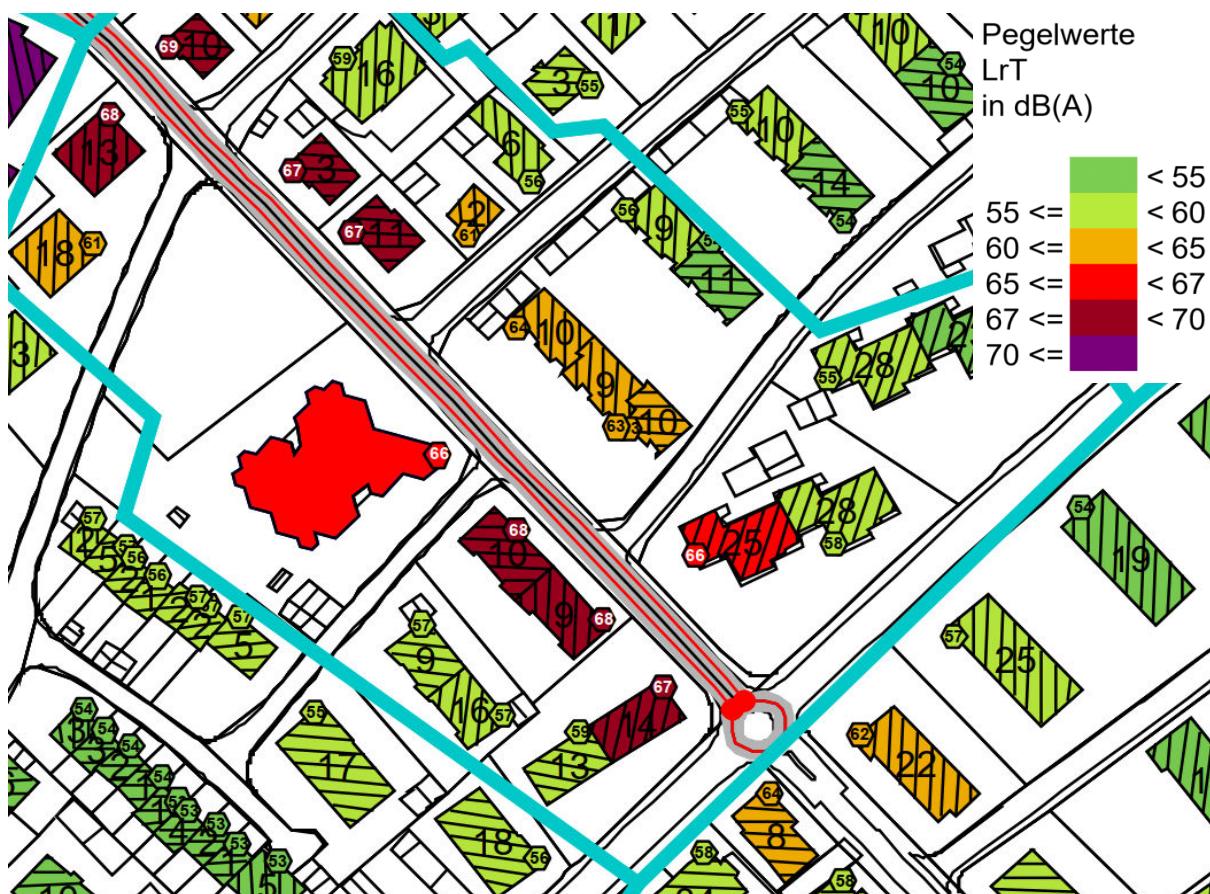
Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		Charlottenstraße Nr. 06_52					
Verkehrsbelastung	8'800 Kfz/24h DTV	352 SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil			
Quelle:		Verkehrsmodell Friedrichshafen, Bernard Gruppe					
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw ---	dB(A)	Lkw ---	dB(A)			
Geschwindigkeit Bestand	Tag 50 km/h	Nacht 50 km/h					
Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T. 127	≥ 67 dB(A) T. 127	≥ 70 dB(A) T. 127	≥ 55 dB(A) N. 127	≥ 57 dB(A) N. 127	≥ 60 dB(A) N. 127	
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T. 8	≥ 67 dB(A) T. 8	≥ 70 dB(A) T. 8	≥ 55 dB(A) N. 8	≥ 57 dB(A) N. 8	≥ 60 dB(A) N. 8	
Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag							
Pegelwerte LrT in dB(A)							
Maximalkonzept:	30 km/h	ganztags					
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von: Allmandstraße	bis: Ailinger 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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 Lärbetroffenheiten 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									

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	Goethestraße Nr. 06_53					

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	

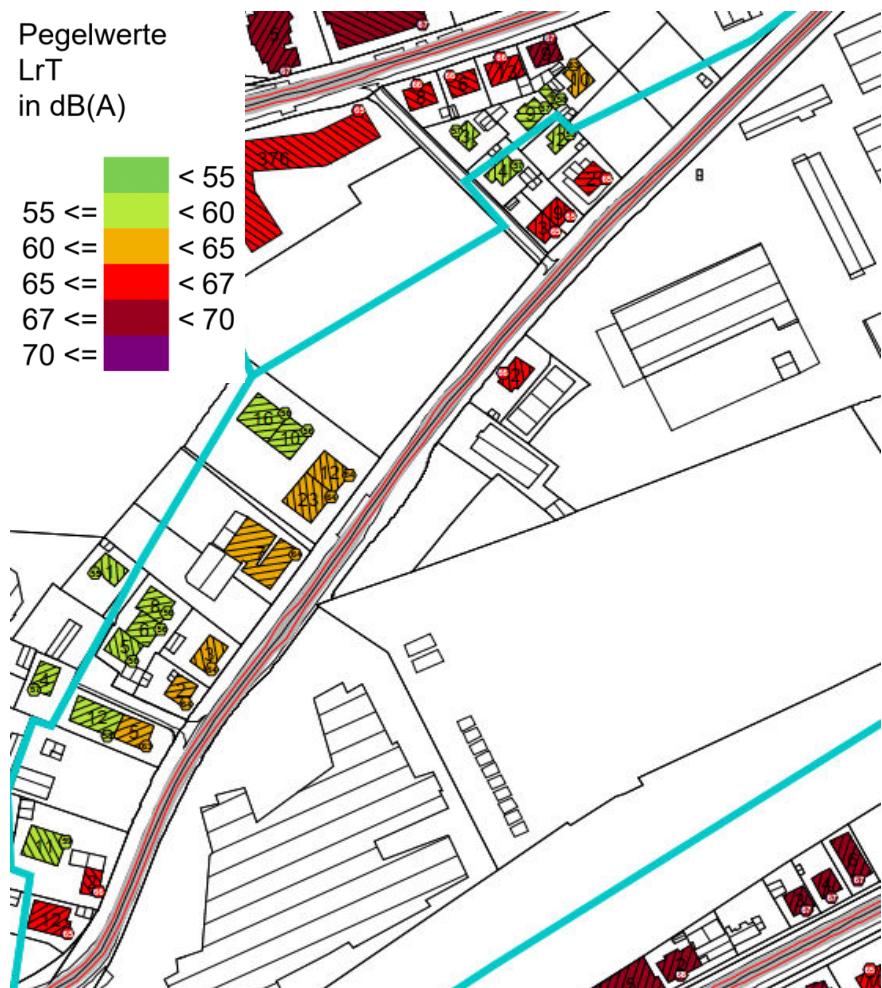
Lärmaktionsplan	Friedrichshafen											
Straße / Rechengebiet:	Goethestraße Nr. 06_53											
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	59	10	0	95	59	0						
Reduzierung Betroffenh.	-38%	-86%		-25%	-38%	-100%						
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	12	Sek.	ÖPNV	5	Sek.						
Schallleistungspegel 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 Lämminderungsmaßnahmen												
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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen														
Straße / Rechengebiet:		Ehlersstraße Nr. 06_54														
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																
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td></tr> <tr><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td></tr> <tr><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td></tr> <tr><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td></tr> <tr><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td></tr> </table>							< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=
< 55																
55 <=																
< 60																
60 <=																
< 65																
65 <=																
< 67																
67 <=																
< 70																
70 <=																
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	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 Tag	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz							
Nacht	79.8 dB(A)	78.7 dB(A)	-1.1 dB(A)	77.7 dB(A)	-2.1 dB(A)							
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen	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 Fußgängerüberweg Höhe 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									

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		Ehlersstraße Nr. 06_55					
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					

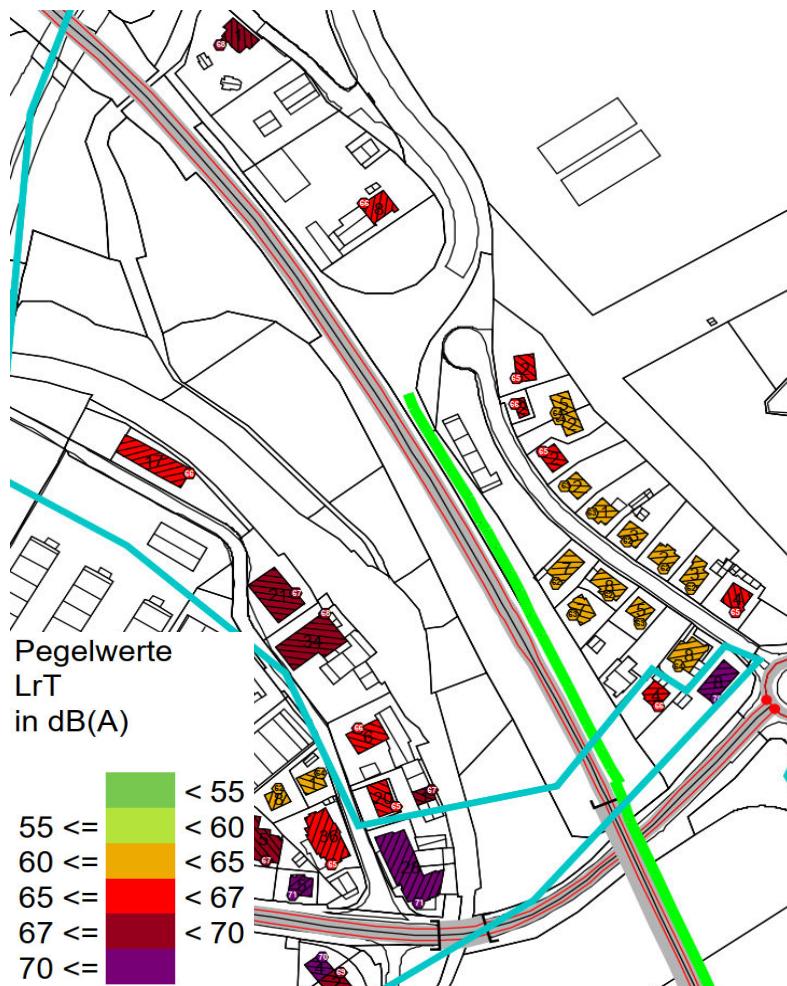
Lärmaktionsplan	Friedrichshafen													
Straße / Rechengebiet:	Ehlersstraße Nr. 06_55													
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme														
	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T,	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.								
	250	48	0	292	250	22								
Reduzierung Betroffenh.	-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 Lämminderungsmaßnahmen														
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											

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		Löwentaler Straße Nr. 06_56					
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.								
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 Lämminderungsmaßnahmen														
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 Lärmberührungen im Tageszeitraum (30/0 Personen mit Lärmpegeln $\geq 65/67$ 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



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 $\geq 65 \text{ dB(A) T.}$ $\geq 67 \text{ dB(A) T.}$ $\geq 70 \text{ dB(A) T,}$ $\geq 55 \text{ dB(A) N.}$ $\geq 57 \text{ dB(A) N.}$ $\geq 60 \text{ dB(A) N.}$						
mit Maßnahme	9	1	0	100	64	1
Reduzierung Betroffenh.	-93%	-98%		-54%	-65%	-98%
Zeitverlust (T80 > T50)	MIV (theoret.)	22	Sek.			
Schallleistungspegel 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 Lämminderungsmaßnahmen						
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

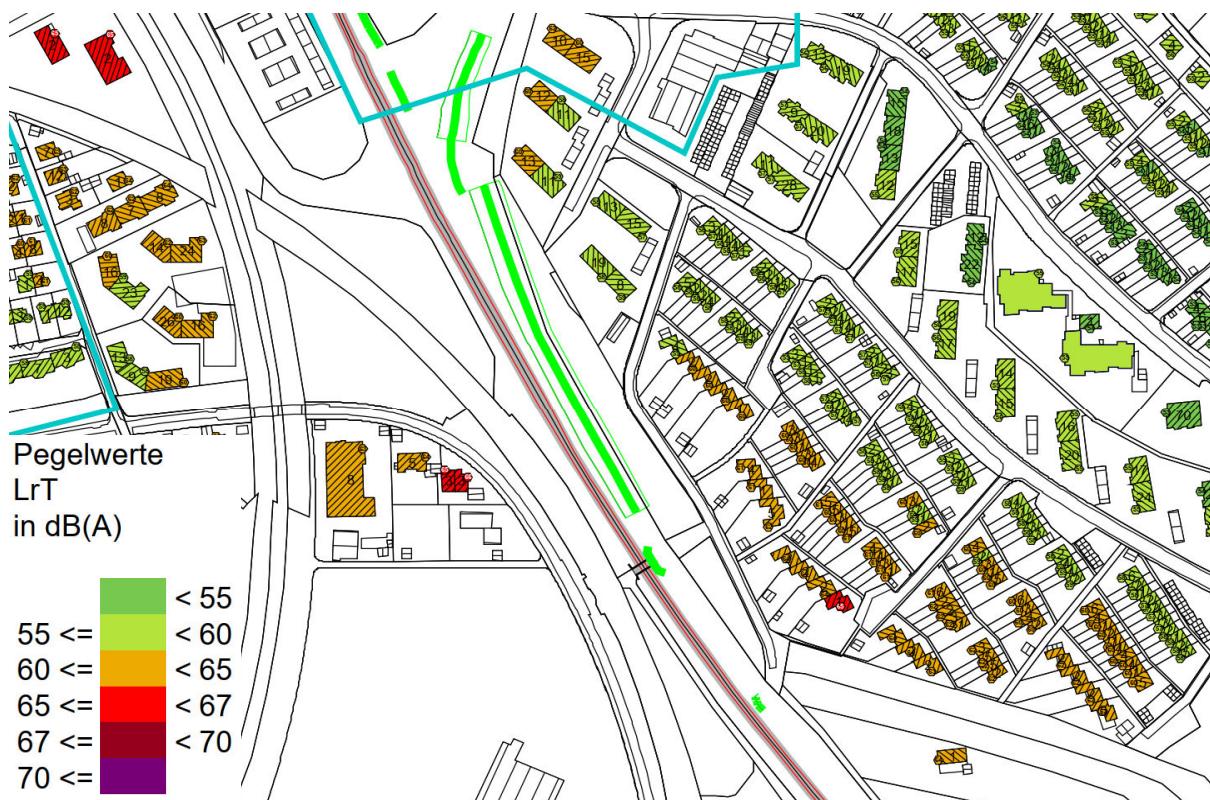
Zur sofortigen Lärmreduzierung ist die Maßnahme im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärbetroffenen im Tageszeitraum (57 Personen in 4 Hauptwohngebäuden mit Lärmpegeln $\geq 67 \text{ dB(A)}$) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 830 Metern und Verkehrsfunktion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

Zur langfristigen Lärmreduzierung 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.

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:	B 31 Ost Nr. 07_02					
Verkehrsbelastung	23'160	Kfz/24h DTV	2'285	SV/24h DTV	9.9%	SV-Anteil
Quelle:	Verkehrsmode Modell 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	$\geq 65 \text{ dB(A)}$ T. $\geq 67 \text{ dB(A)}$ T. $\geq 70 \text{ dB(A)}$ T, $\geq 55 \text{ dB(A)}$ N. $\geq 57 \text{ dB(A)}$ N. $\geq 60 \text{ dB(A)}$ N.																	
	0	0	0	2	2	0												
Reduzierung Betroffenh.	-100%		-99%		-97%													
Zeitverlust (T80 > T50)	MIV (theoret.)	20	Sek.															
Schallleistungspegel 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 Lämminderungsmaßnahmen																		
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

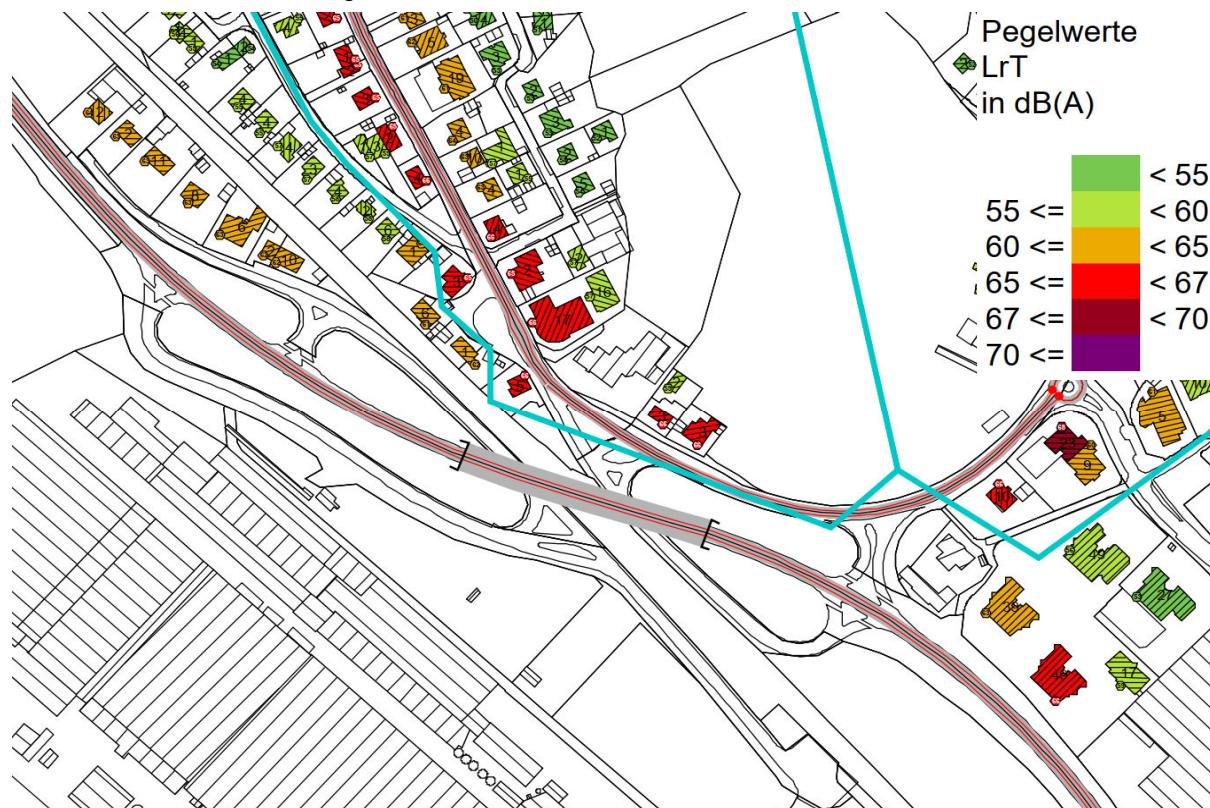
Zur sofortigen Lärmreduktion ist die Maßnahme im Nachtzeitraum gerechtfertigt und notwendig. Die Anzahl der Lärmexponenzen im Tageszeitraum (14 Personen in 7 Hauptwohngebäuden mit Lärmpegeln $\geq 65 \text{ dB(A)}$) im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes von 750 Metern und Verkehrsfunktion der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

Zur langfristigen Lärmreduktion 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.

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		
Quelle:	Verkehrsmode Modell 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 31 alt Zeppelinstraße Manzell Nr. 07_03					
<hr/>						
Verkehrsschaltung	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 Tag	60 km/h	50 km/h	Differenz			
	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 Lämminderungsmaßnahmen						
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

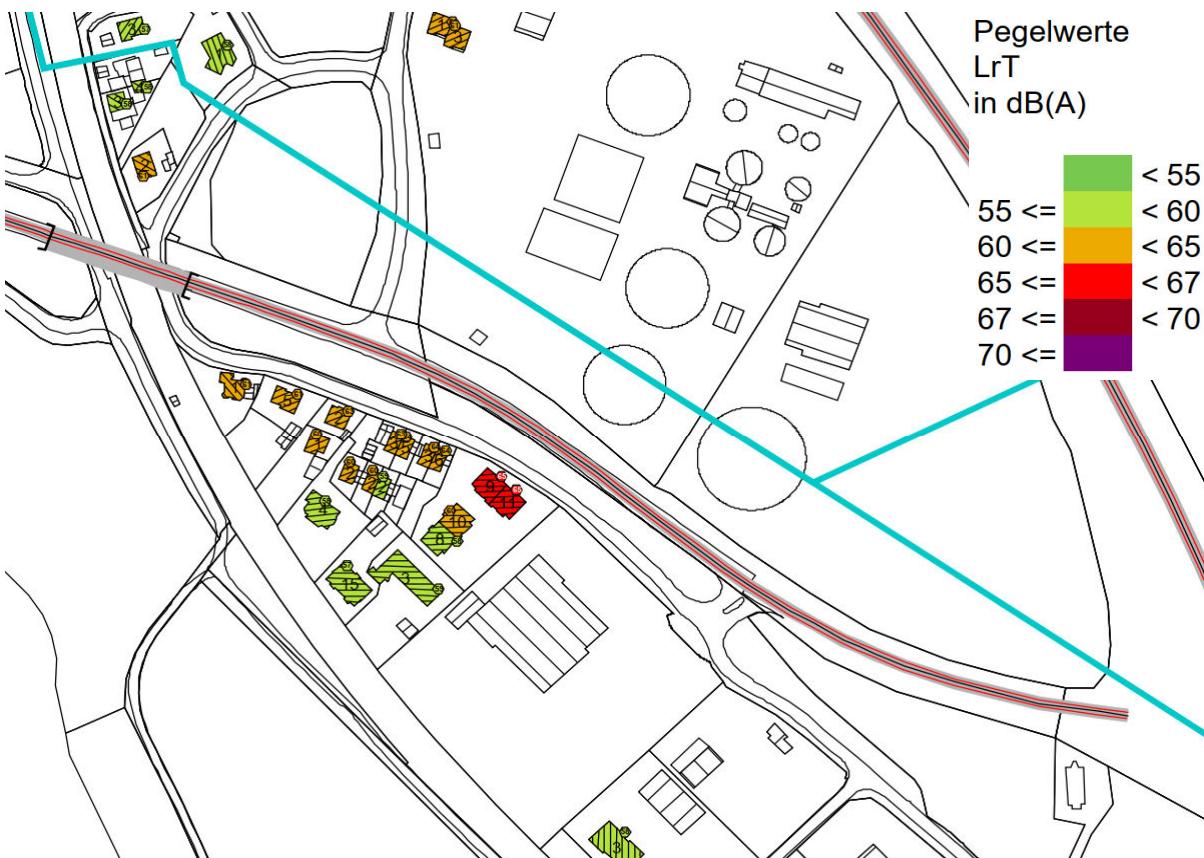
Die Notwendigkeit der Maßnahme wird in Frage gestellt. Die Anzahl betroffener Hauptwohngebäude für den 640 Meter langen Streckenabschnitt der B 31 alt Zeppelinstraße erscheinen zu gering, als dass eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung von ganztags 60 km/h auf ganztags 50 km/h notwendig ist.

Die Maßnahme wird gegenüber dem Maximalkonzept nicht festgesetzt.

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

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.
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	20	0	0	39	20	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	$\geq 65 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 67 \text{ dB(A)}$ T.	$\geq 70 \text{ dB(A)}$ T,	$\geq 55 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 57 \text{ dB(A)}$ N.	$\geq 60 \text{ dB(A)}$ N.										
Reduzierung Betroffenh.	-100%		-49%		-100%											
Zeitverlust (T70 > T50)	MIV (theoret.)	7	Sek.													
Schalleistungspegel 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 Lämminderungsmaßnahmen																
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.

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen																	
Straße / Rechengebiet:		K 7729 Habratsweilerstraße / Waltenweilerstraße Nr. 07_05																	
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																			
<p>Pegelwerte LrT in dB(A)</p> <table> <tr> <td>< 55</td> <td></td> </tr> <tr> <td>55 <=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>60 <=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>65 <=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>67 <=</td> <td></td> </tr> <tr> <td>70 <=</td> <td></td> </tr> </table>								< 55		55 <=		60 <=		65 <=		67 <=		70 <=	
< 55																			
55 <=																			
60 <=																			
65 <=																			
67 <=																			
70 <=																			
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 Lämminderungsmaßnahmen						
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.

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen					
Straße / Rechengebiet:		K 7735 Teuringer Straße Mitte Nr. 07_06					
Verkehrsbelastung	9'840 Kfz/24h DTV	394 SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil			
Quelle:		Verkehrsmode Modell 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						
Tag	70 km/h	50 km/h	Differenz			
	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 Lämminderungsmaßnahmen						
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.						

Lärmaktionsplan		Friedrichshafen																
Straße / Rechengebiet:		K 7735 Teuringer Straße Nord Nr. 07_07																
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																		
Pegelwerte LrT in dB(A)	<table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>$55 \leq$</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>$60 \leq$</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>$65 \leq$</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>$67 \leq$</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>$70 \leq$</td><td></td></tr> </table>							< 55	$55 \leq$	< 60	$60 \leq$	< 65	$65 \leq$	< 67	$67 \leq$	< 70	$70 \leq$	
< 55																		
$55 \leq$	< 60																	
$60 \leq$	< 65																	
$65 \leq$	< 67																	
$67 \leq$	< 70																	
$70 \leq$																		
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 $\geq 65 \text{ dB(A) T.}$ $\geq 67 \text{ dB(A) T.}$ $\geq 70 \text{ dB(A) T,}$ $\geq 55 \text{ dB(A) N.}$ $\geq 57 \text{ dB(A) N.}$ $\geq 60 \text{ dB(A) N.}$												
mit Maßnahme	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 Lämminderungsmaßnahmen												
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.

Lärmaktionsplan	Friedrichshafen																
Straße / Rechengebiet:	K 7739 Berger Straße Nr. 07_08																
Verkehrsbelastung	8'320	Kfz/24h DTV	333	SV/24h DTV	4.0%	SV-Anteil											
Quelle:	Verkehrsmode Modell 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																	
Pegelwerte LrT in dB(A)	<table> <tr><td>< 55</td></tr> <tr><td>55 <=</td><td>< 60</td></tr> <tr><td>60 <=</td><td>< 65</td></tr> <tr><td>65 <=</td><td>< 67</td></tr> <tr><td>67 <=</td><td>< 70</td></tr> <tr><td>70 <=</td><td></td></tr> </table>						< 55	55 <=	< 60	60 <=	< 65	65 <=	< 67	67 <=	< 70	70 <=	
< 55																	
55 <=	< 60																
60 <=	< 65																
65 <=	< 67																
67 <=	< 70																
70 <=																	
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 Lämminderungsmaßnahmen												
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.