

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	BUND Ravensburg	08.12.2021	Wir begrüßen die Einführung eines Tempolimits zur Minderung der Attraktivität des MIV im Stadtgebiet. Geschwindigkeitsbegrenzungen mindern den Lärm effektiv und haben weitere positive Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ erhöhen die Verkehrssicherheit ○ weniger Schadstoffausstoß ○ kostengünstige Umsetzung ○ greifen sofort 	Wird begrüßt.
I.2			Wir bitten jedoch darum, dass durch die neuen Vorschriften keine Nachteile für den ÖPNV entstehen, um diese genannten Effekte zu verschonen. Dieser ist essentiell für eine gelingende Verkehrswende und darf auf keinen Fall weiter an Attraktivität einbüßen. Daher fordern wir, dass die Stadt die möglichen Auswirkungen auf die Taktung in ihren Planungen berücksichtigt. Ausnahmeregelungen zum Tempolimit für den ÖPNV (zur Steigerung der Attraktivität, da schneller als MIV) oder finanzielle Zuschüsse für die Gewährleistung der bisherigen Taktung oder gar einer Verbesserung dieser, mögen in die Abwägungen miteinbezogen werden.	Es wird bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben. Allerdings sind die Fahrzeitverluste im Individualverkehr tendenziell höher als im Linienbusverkehr. Grundsätzlich sind die theoretisch errechneten Fahrzeitverluste ohnehin in Realität deutlich geringer, da bspw. Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc. maßgeblich Einflussfaktoren sind. Die realen Verlustzeiten liegen zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Die Stadt Ravensburg hat die Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV durch das

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.3			<p>Gerne möchten wir darauf hinweisen, dass der planerische Ansatz für die Lärmaktionsplanung generell zu kurz greift. Denn dieser geht lediglich auf die vorhandene Verkehrslast ein und stellt den Umfang des Verkehrs nicht in Frage. Eine Verbesserung der Lärmsituation ließe sich aber auch durch Maßnahmen der Verkehrsverminderung bzw. -verlagerung auf andere Verkehrsträger erzielen, wozu sich im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen finden. Daher bitten wir darum, den Lärmaktionsplan mit weiteren Maßnahmen auszustatten, sodass für die Bereiche Lärmaktionsplanung, Luftreinhaltplanung und Klimaschutz Synergieeffekte entstehen können.</p> <p>Für eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung sollte in der städtischen Verkehrspolitik neben den Tempobeschränkungen auch die Verkehrsvermeidung und -verlagerung des MIV auf andere Verkehrsträger zentral sein. Kleinräumige Verlegungen und Geschwindigkeitsbeschränkungen führen im schlechtesten Fall lediglich zu räumlichen Verlagerungen von Lärm- und Umweltproblemen.</p>	<p>Fachbüro plan:mobil, Kassel, zusätzlich gutachterlich untersuchen lassen. Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden. Um die Attraktivität des ÖPNVs insgesamt zu steigern, sieht der Verkehrsentwicklungsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (VEP GMS) verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit vor, u. a. Expressbusse, Taktverdichtungen, Busspuren. Unabhängig davon werden im Bereich der B32 Wangener Straße die im Planentwurf vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert, um die Fahrzeitverlängerungen zu minimieren.</p> <p>Verkehrsvermeidung und -verlagerung sind zentrale Bausteine der Verkehrswende. Diesbezügliche Maßnahmen werden häufig im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzepts entwickelt. In der Lärmaktionsplanung stehen entsprechend den rechtlichen Vorgaben Maßnahmen zur Lärminderung im Vordergrund. Somit können die aufgeführten Vorschläge nicht vordergründig berücksichtigt werden.</p> <p>Lärm verhält sich logarithmisch. Erst eine Halbierung des MIV (bei gleicher Geschwindigkeit) bewirkt eine Reduzierung der Lärmbelastung um 3 dB(A). Modale Verkehrsverlagerungen haben damit hinsichtlich der Lärminderung nur eine relativ geringe Wirkung.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Wir schlagen daher folgende Handlungsbereiche zur Ergänzung des Lärmaktionsplans vor:</p> <p>Verkehrsvermeidung Die Verkehrsvermeidung setzt an den Ursachen für Verkehrslärm an. Die Maßnahmen hierfür haben einen langfristigen Planungshorizont. Die Ansiedlung von Gewerbe und Baurechtschaffung für neue Gewerbegebiete beispielsweise wirkt sich auf das Pendleraufkommen und somit auf den täglichen Berufsverkehr aus (insbesondere auf die Pendler:innen aus dem ländlichen Raum). Im Falle der Stadt Ravensburg mit seiner extrem hohen Quote von Einpendler:innen muss hinterfragt werden, ob es sinnvoll ist, hier noch viele weitere Arbeitsplätze anzusiedeln. Wir empfehlen eine regionale Sicht auf die Entwicklung der Gewerbeflächen und eine Abstimmung mit anderen Zentren in der Region (ggf. verbunden mit Kooperations- und Finanzausgleichsmodellen).</p> <p>Verkehrsverlagerung Für eine Verkehrsverlagerung bedarf es einer Doppelstrategie aus Anreiz und Restriktionen. So sollte die Attraktivität des MIV (mehr Straßenraum, schnellere Verbindungen und mehr Parkplätze/ keine Gebühren) reduziert und stattdessen Maßnahmen für folgende Verkehrsträger in den Mittelpunkt gestellt werden: Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr, aber auch im Bereich des Berufsverkehrs, wie Fahrgemeinschaften und Betriebsbusysteme.</p> <p>Handlungsbereich ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelfahrscheine in Stadtbus generell 1 € pro Fahrt (das gibt es bisher nur als 'Samstagsticket', aber mit guter Nachfrage) - das könnte man als 	<p>Thema eines integrierten Mobilitätskonzepts. Synergien mit den Zielen der Lärminderung sind zumindest teilweise gegeben.</p> <p>Thema eines integrierten Mobilitätskonzepts. Synergien mit den Zielen der Lärminderung sind zumindest teilweise gegeben.</p> <p>Die Förderung des Umweltverbundes wird als langfristige Maßnahme im LAP angeregt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Sofortmaßnahme auf 2 Jahr befristet ausprobieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besserer Service für das Bezahlen (bisher nur beim Busfahrer möglich): Automaten im Bus, per Smartphone,... Einführung von Mehrfach-Fahrkarten, die im Bus abgestempelt werden können • Probetickets zum Ausprobieren – das senkt die Hemmschwelle von Menschen, die noch nie Bus gefahren sind (oder kostenlosen Busfahr-Tag einführen) • Schulungen der Busfahrer (Fahrverhalten, Kundenfreundlichkeit, usw.) sowie dafür förderliche Arbeitsbedingungen • Busse müssen direkt in die Innenstadt fahren (Marienplatz), wo der MIV nicht fahren darf – das erhöht die Attraktivität des ÖPNV. Eine Bus-Vor-rang-Ampel bei der Ein- und Ausfahrt zum nördlichen Marienplatz • P&R- System ausbauen, von P&R-Plätzen kostenloser Bustransfer im engen Zeittakt ins Stadtzentrum. Die Plätze sind vorhanden und können bei entsprechendem Willen und Mitteleinsatz kurzfristig in Nutzung gebracht werden. • Bessere Taktung DB – Stadtbus. • Eine 'Tramper- App' zur Ergänzung des ÖV-Angebots im ländlichen Raum einführen • (Mitfahrzentrale per Smartphone, einschließlich der Überweisung eines geringen • Unkostenbeitrags für den Fahrer und einer Personen- Insassenversicherung – zu • organisieren und betreiben durch die ÖV-Anbieter). • Attraktivere Bushaltestellen. 	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung und Eigenbetriebe gehen mit gutem Beispiel voran und fördern den Umstieg ihrer Mitarbeiter (auf Rad – ÖPNV – Elektroantrieb). • In Bebauungsplänen Anzahl der Parkplätze auf Gewerbeflächen reduzieren (zwingt die Betriebe zu eigenen Überlegungen, wie ihre Mitarbeiter an den Arbeitsplatz kommen, dient gleichzeitig auch der Flächensparnis). • Bei vierspurigen Strecken eine Spur für Fahrgemeinschaften (PKW mit mind. 2 Insassen) reservieren. • Einführung neuer Schnellbus- Linien nach dem Vorbild der Linie RV – Konstanz zu den Hauptverkehrszeiten (z.B. RV-Wangen-Isny). <p>Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität für den MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verknappung der Parkplätze in der Innenstadt, Erhöhung der Parkgebühren, Verkürzung der Parkzeiten. • Durch Wegfall von Fahrspuren und entsprechende Ampelschaltungen den MIV im Talbereich (Strecke Ri. Weingarten – Baienfurt) auf die Umgehungsstraße lenken, frei werdende Spuren für Bus und Fahrräder nutzen (evtl. im Berufsverkehr auch für Fahrgemeinschaften). • Pfortnerampeln zur Regulierung des Ein- und Auspendler- Verkehrs in Stoßzeiten. <p>Begleitende Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Verringerung des MIV in der Stadt dürfen nicht zu Lasten des Einzelhandels gehen: z.B. Rückerstattung von ÖPNV- Tickets im Einzelhandel (anstelle einer Vergütung von Parktickets), evtl. bei Vorlage des Fahrscheins von der 	<p>Thema eines integrierten Mobilitätskonzepts (Push-Maßnahmen MIV)</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.4			<p>Hinfahrt Rückfahr-Fahrschein ausgeben, dazu Rabatte für Besitzer von Jahreskarten für den ÖPNV.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadtgrün schluckt auch Stadtlärm: daher fordern wir mehr Grünflächen, Baumreihen an Straßen und kleine Stadtparks in der Innenstadt, Maßnahmen und Anreize zur Innenhof-, Fassaden- und Dachbegrünung,.. • Höchste Sorgfalt bei der Aufstellung bzw. Überarbeitung von Bebauungsplänen hinsichtlich der summarischen Lärmwirkung. <p>Ruhige Gebiete Trotz der im Bericht als ausreichend kommunizierten Rückzugsräume und „ruhiger Gebiete“ im Stadtgebiet bitten wir, ein Verschlechterungsverbot aufzustellen und dessen Einhaltung zu gewährleisten.</p> <p>Die Gesamtheit der Maßnahmen sollte als konzentriertes Maßnahmenpaket etabliert und kommuniziert werden. Die Lärmaktionsplanung, die Luftreinhalteplanung und der Klimaschutz sollten inhaltlich ineinandergreifen und Synergieeffekte ermöglichen.</p>	<p>Stadtgrün hat viele positive Wirkungen. Die Lärminderung ist aber sehr gering.</p> <p>In Ravensburg besteht kein Anlass für die Festlegung ruhiger Gebiete, da den Menschen genügend Rückzugsräume zur Verfügung stehen.</p> <p>Eine inhaltliche Abstimmung der unterschiedlichen Pläne wird grundsätzlich begrüßt. Die Maßnahmen des LAP unterstützen prinzipiell die Ziele eines integrierten Mobilitätskonzepts oder eines Luftreinhalteplans.</p>
II.1	Deutsche Bahn AG DB Immobilien	15.11.2021	<p>Gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der sich nur mit dem Straßenverkehr beschäftigt bestehen aus unserer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen werden hierdurch nicht berührt. Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig.</p>	Kenntnisnahme.
II.2				Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.	Nach Abschluss der Offenlage des Planentwurfs ist keine weitere Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgesehen. Bei den aus dem Lärmaktionsplan resultierenden Maßnahmen werden die TöB weiterhin beteiligt.
III.1	Stadtverwaltung Weingarten	16.12.2021	Aus Sicht der Stadt Weingarten werden die angestrebten Geschwindigkeitsbegrenzungen grundsätzlich begrüßt. Insbesondere die ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an der Gartenstraße ist von Interesse.	Wird begrüßt.
III.2			Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich ob die Maßnahme zu Verkehrsverlagerungen führt und ob diese ggf. Auswirkungen auf Weingarten hätten. Bitte teilen Sie uns Ihre Untersuchungsergebnisse dazu mit.	Der theoretisch bei Konstantfahrt errechnete Fahrzeitverlust ist in Realität wesentlich geringer. Die realen Verlustzeiten liegen zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Für die Gartenstraße werden daher keine relevanten Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz erwartet.
III.3			Wir möchten Sie darüber informieren, dass die Stadt Weingarten mit der Stufe 3 der Lärmaktionsplanung für die pflichtkartierten Straßenzüge (Ravensburger Straße/Waldseer Straße und Niederbieger Straße/Schussenstraße/Konrad-Huber-Straße/St.-Longinus-Straße/Wolfegger Straße) kurzfristig beginnen wird. Im Rahmen der Beteiligung der Nachbarkommunen werden Sie zu gegebener Zeit beteiligt werden.	Wird begrüßt.
IV.1	IHK Bodensee-Oberschwaben	02.12.2021	Die IHK Bodensee-Oberschwaben vertritt die Interessen von rund 40.000 Unternehmen mit ca. 260.000 Beschäftigten. Von den im Lärmaktionsplan Stufe 3 geplanten Maßnahmen sind zahlreiche unserer Mitglieds-	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>unternehmen unmittelbar (z.B. als Händler vor Ort, Logistik, ...) oder mittelbar (z.B. durch längere Fahrzeiten, Fahrplan- und Routenänderungen, ...) betroffen.</p> <p>Hinsichtlich unserer grundsätzlichen Anmerkungen verweisen wir auf unsere früheren Stellungnahmen vom 18.12. 2009 und 17.12.2010. Daran anknüpfend weisen wir für den vorliegenden Lärmaktionsplan Stufe 3 auf folgende Aspekte hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Analyse der mittelbaren negativen Wirkungen beschränkt sich auf fiskalische Interessen und verkehrsverlagernde Effekte. Die ermittelten – in der Praxis oft höher ausfallenden Verlustzeiten – führen jedoch zu weiteren mittelbaren Auswirkungen. Exemplarisch zu nennen ist die längere Bindung von LKW- oder Busfahrern auf Strecken, was im Zusammenspiel mit dem erheblichen Fachkräftemangel in diesen Bereichen zu steigenden Kosten, Belastungen durch Zeitdruck etc. führt. So haben uns Unternehmen beispielsweise mitgeteilt, dass die zulässigen Lenkzeiten angesichts des Mangels an Rastplätzen vielfach gerade noch eingehalten werden können. Selbst geringe Verlängerungen der Fahrzeiten können daher erhebliche negative Auswirkungen auf die Logistik haben. Auf die Begrenzung derartiger Auswirkungen sollte im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts besonderes Augenmerk gelegt werden. 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Annahme, dass die tatsächlichen Verlustzeiten höher sind als die errechneten entspricht nicht dem wissenschaftlichen Kenntnisstand. Die realen Fahrzeitverluste sind im Gegensatz häufig geringer und liegen laut Umweltbundesamt zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m. Konstantfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Ampeln, anderen Querungsvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Soweit gleichwohl eine Fahrzeitverlängerung auftritt und dies die von der IHK beschriebenen Nachteile auslöst, stehen diese aus Sicht der Stadt in keinem angemessenen Verhältnis zum hohen Schutzgut der menschlichen Gesundheit.</p>
IV.3			<ul style="list-style-type: none"> In den Hauptbelastungsbereichen wurden Belastungen oberhalb der Lärmpegel 65/55 dB(A) festgestellt, so dass die Betroffenen Anspruch auf eine ermessensfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme haben. Jedoch weisen wir auf die Möglichkeit von Maßnahmen 	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.4			<p>mit einer geringeren Lärminderung beispielsweise aufgrund der überregionalen Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion von Bundesstraßen gemäß Kooperationserlass Lärmaktionsplanung hin. Nach dem künftigen Einbau eines lärmindernden Belags sollte geprüft werden, inwieweit insbesondere auf den betroffenen Bundesstraßen-Abschnitten Geschwindigkeitsbeschränkungen zurückgenommen oder z.B. auf 40 km/h erhöht werden können.</p>	<p>Zustimmung. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbare Sofortmaßnahmen. Bei mittelfristig realisierten baulichen Maßnahmen wie bspw. einem lärmoptimierten Belag ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.</p>
IV.4			<ul style="list-style-type: none"> • Von Seite unserer Mitgliedsunternehmen wurde zudem angemerkt, dass im Falle von Geschwindigkeitsbeschränkungen unbedingt auf einen optimalen Verkehrsfluss hingewirkt werden muss, beispielsweise durch entsprechende Steuerung der Grünphasen von Ampeln. Sowohl der Lieferverkehr als auch viele Pendler sind zwingend auf die Nutzung der Fahrzeuge im Individualverkehr angewiesen und können nicht auf andere Verkehrsmittel ausweichen. 	<p>Zustimmung. Die Anpassung von Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) ist bei Bedarf zu überprüfen.</p>
IV.5			<ul style="list-style-type: none"> • Ein Mitgliedsunternehmen hat zudem angemerkt, dass sich die verlängerten Fahrzeiten auf die ÖPNV-Fahrpläne auswirken. Zudem erfordern Mehrkosten durch möglicherweise notwendige Kapazitätserweiterungen in Bezug auf Busse oder Fahrpersonal Verhandlungen mit den Kommunen. Dementsprechend sollten etwaige Maßnahmen zeitlich mit den Fahrplanumstellungen koordiniert werden, auch sollte eine ausreichende Vorlaufzeit eingeplant werden. 	<p>Siehe Wertung IV.2. Zudem sind die Fahrzeitverluste im ÖPNV zusätzlich geringer als im Individualverkehr, da dieser maßgeblich von Faktoren wie Lage und Abstand der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc. abhängig ist. Bei umfangreichen Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 – , juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>Die Stadt Ravensburg hat die Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV durch das Fachbüro plan:mobil, Kassel, zusätzlich gutachterlich untersuchen lassen. Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden. Um die Attraktivität des ÖPNVs insgesamt zu steigern, sieht der Verkehrsentwicklungsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (VEP/GMS) verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit vor, u. a. Expressbusse, Taktverdichtungen, Busspuren. Unabhängig davon werden im Bereich der B32 Wangener Straße die im Planentwurf vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert, um die Fahrzeitverlängerungen zu minimieren.</p>
V.1	RP Tübingen	21.12.2021	<p>I. Stellungnahme der Höheren Straßenbaubehörde Als Straßenbaulasträger geben wir folgende Stellungnahme ab: Die Stadt Ravensburg hat den Lärmaktionsplan Stufe 1 vom 01.07.2011 überprüft und fortgeschrieben. In den letzten Jahren konnten bereits mehrere Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Die noch nicht umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen aus der Stufe 1 sind weiterhin im aktuellen Lärmaktionsplan der Stufe 3 enthalten.</p> <p>Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Stadt Ravensburg, Stufe 3 vom 27. September 2021 werden mehrere Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. Hierzu zählt der Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge als auch passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung. Lärmindernde Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung sind grundsätzlich möglich. Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen ist unter anderem, dass die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind.</p> <p>Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge Die Stadt Ravensburg regt den Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen als vordringlichen Bedarf entlang der untersuchten Hauptbelastungsbereiche an, darunter sind auch Bundes- und Landesstraßen. Die L 313 im Bereich Ulmer-/Ravensburger Straße liegt in der Baulast der Stadt Ravensburg. Im Zuständigkeitsbereich des RP Tübingen (Baulast Bund oder Land) befinden sich die folgenden Straßenabschnitte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 32 Ulmer Straße • B 32 Schussenstraße • L 288 Nessenbach 	<p>Ist bekannt.</p> <p>Kennntnisnahme.</p>
V.3			<p>B 32, Ulmer Straße / Schussenstraße Das Regierungspräsidium Tübingen hat im Sommer 2021 von Juli bis September in der Ortsdurchfahrt Ravensburg auf einer Länge von rund einem Kilometer die Fahrbahndecke komplett erneuert und verstärkt. Eingebaut wurde ein AC 8 DS SP, der den Umgebungslärm um ca. 2 bis 2,5 dB(A) reduziert.</p>	<p>Trotz der Lärminderung ist eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung in der Schussenstraße erforderlich (Überschreitung der Richtwerte nach Ziff. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70/60 dB(A)).</p>
V.4			<p>L 288 Nessenbach Bei dem zuständigen Baureferat ist im aktuellen Bau-erhaltungsprogramm für das Jahr 2023 ff. die Fahr- bahndeckenerneuerung entlang der L 288 zwischen Horgenzell und Hübscher vorgesehen.</p>	<p>Wird begrüßt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.5			<p>Bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen wird geprüft, ob der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen möglich ist. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärmindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt.</p>	<p>Ist bekannt. Wird begrüßt.</p>
V.6			<p>Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung</p> <p>Die Stadt Ravensburg unterstützt die Eigentümer stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenster. Für Eigentümer von Gebäuden, die an Bundes- oder Landesstraßen in der Baulast des Bundes oder des Landes liegen, besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit im Rahmen der Lärmsanierung, Zuschüsse für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (in der Regel Schallschutzfenster) zu erhalten. Hierbei sind die derzeit geltenden Anspruchsvoraussetzungen zur Forderung zu beachten.</p> <p>Hinweise und Informationen sowie die Unterlagen für eine Beantragung von passiven Schallschutzmaßnahmen können im Internet unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx eingesehen und heruntergeladen werden.</p> <p>Die Antragsunterlagen können auch über den Postweg</p>	<p>Wird begrüßt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.7			<p>unter unten folgender Adresse angefordert werden. Die vollständig ausgefüllten Anträge zur Überprüfung der Lärmsituation, bzw. zur Forderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen müssen beim Regierungspräsidium Tübingen unter folgender Adresse eingereicht werden</p> <p>Regierungspräsidium Tübingen Referat 45 Postfach 2666 72016 Tübingen</p> <p>Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt dann durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist gewünscht.</p>	<p>Nach Abschluss der durchgeführten Offenlage des Planentwurfs ist keine weitere Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgesehen. Bei den aus dem Lärmaktionsplan resultierenden Maßnahmen werden die TöB weiterhin beteiligt.</p>
V.8			<p>I. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde:</p> <p>1. Allgemeines Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt. Dabei setzt § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht die Überschreitung einer bestimmten Immissionsgrenze voraus, sondern es kommt darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Detaillierte Erläuterungen zu den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO geben die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Auch verkehrsrechtliche Maßnahmen, die eine Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorsieht, müssen am Ende nach diesen Vorschriften durch die Verkehrsbehörde umgesetzt werden, um Wirksamkeit nach außen zu erlangen. Dabei ist die Verkehrsbehörde in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG verpflichtet, die Maßnahme umzusetzen, wenn die Kommune bereits eine den straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügende Abwägung vorgenommen und ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat. Die Untere Verkehrsbehörde muss die Zustimmung des Regierungspräsidiums als höherer Straßenverkehrsbehörde zu den verkehrsrechtlichen</p>	<p>Die vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg anerkannte Bindungswirkung gemäß §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG gilt unabhängig davon, ob es sich bei der betreffenden Straße um eine Hauptverkehrsstraße im Sinne des § 47b Nr. 3 BImSchG handelt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.9			<p>Anordnungen einholen und diese dann erlassen.</p> <p>Einzelheiten zur Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung finden sich im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 29.10.2018. Der Kooperationserlass gewährleistet, dass lärmbedingte verkehrsrechtliche Maßnahmen in Baden-Württemberg nach vergleichbaren Maßstäben festgesetzt werden.</p> <p>2. Allgemeine Teile des veröffentlichten Berichts der Rapp Trans AG</p> <p>Der veröffentlichte Bericht stellt die allgemeinen Grundlagen der Lärmaktionsplanung sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen zutreffend dar. Die Unterlagen sind auch grundsätzlich geeignet zur Ableitung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen. So enthalten sie gebäudescharf/fassadenbezogen die Lärmpegel nach RLS 90. Wir regen allerdings an, zur besseren Prüfbarkeit bei der Antragstellung zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen für jede einzelne Maßnahme eine Gebäudelärmkarte der maßgeblichen Strecke in einer lesbaren Größe und mit Straßennamen vorzulegen. Es bestehen aber auch inhaltliche Unklarheiten:</p>	<p>Ist bekannt.</p> <p>Wird begrüßt.</p> <p>Raster- und Gebäudelärmkarten mit den geforderten Angaben sind im Anhang des LAPs enthalten. Über die Zoom-Funktion können die gewünschten Bereiche vergrößert werden. Bei Bedarf können ergänzende Detailpläne erstellt werden.</p>
V.10			<p>2.1 Die Rasterlärmkarten und die Gebäudelärmkarten weisen laut Angabe im Bericht S. 20 <i>"die Anzahl der Bewohner der Gebäude - sofern vorhanden - in den jeweiligen Gebäuden"</i> aus. Insbesondere in den Grafiken sprechen Sie von <i>"Betroffenheiten"</i>. Bitte erläutern Sie zum einen, ob es sich um Bewohner oder Betroffene handelt, und zum anderen, wie Sie die Bewohner / Betroffene pro Gebäude ermittelt haben.</p>	<p>Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der BEB in Verbindung mit der 34. BImSchV, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert. Demnach entspricht die Anzahl der Betroffenen nicht der Anzahl der Einwohner:innen. In den Raster- und Gebäudelärmkarten ist die Anzahl der tatsächlichen Bewohner:innen der Gebäude angegeben. Die Bewohner:innenzahlen entsprechen dem LUBW-Modell zur landesweiten Lärmkartierung.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.11			<p>2.2 In Bezug auf die Ausführungen zum Einbau lärm-mindernder Fahrbahnbeläge stellt sich die Frage, ob der Bericht berücksichtigt, dass das Regierungspräsi-dium im vergangenen Sommer auf der B 32 im Bereich Ulmer Straße / Schussenstraße auf einer Länge von rund einem Kilometer die Fahrbahndecke komplett er-neuert und verstärkt hat. Eingebaut wurde ein Belag, der den Umgebungslärm um ca. 2 bis 2,5 dB(A) redu-ziert. Unter 12.2. sind Ulmer/Schussenstraße jedoch noch als zu prüfender Bereich aufgeführt. Wurde der erfolgte Einbau bei der Ermittlung der Werte nach RLS 90 berücksichtigt?</p>	<p>Die Lärmkartierung wurde im Sommer 2020 abgeschlossen. Die Belagserneuerung konnte daher noch nicht berücksichtigt werden. Abbildung 26 des Berichts vom 27.09.21 zeigt die ho-hen Betroffenheiten über den Richtwerten nach Ziff. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70/60 dB(A). Es werden am Tag bis über 75 dB(A) ermittelt. Die Lärminderung aufgrund der Belagserneuerung bewirkt daher alleine keine hinrei-chende Lärminderung. Ergänzend ist eine ganztägige Ge-schwindigkeitsbeschränkung erforderlich. Die realisierte Belagserneuerung wird im Abschlussbericht entsprechend berücksichtigt.</p>
V.12			<p>3. Ableitung verkehrsrechtlicher Maßnahmen Bei der Ableitung verkehrsrechtlicher Maßnahmen werden die vorgegebenen Maßstäbe im Ausgangs-punkt zutreffend berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, haben die Lärmbetroffenen einen An-spruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung • Ab 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts wird der gesund-heitskritische Bereich erreicht. • Deutliche Lärmbetroffenheiten über 70 dB(A) tags / 60 dB (A) nachts führen regelmäßig zu einer Ermes-sensreduzierung auf Null 	<p>Ist bekannt.</p>
V.13			<p>Auch benennt der Bericht in den allgemeinen Teilen zutreffend, welche Aspekte in die Abwägung einzube-ziehen sind (etwa Kapitel 9, 10).</p> <p>Bei den einzelnen Maßnahmen findet jedoch weder eine entsprechende Ermittlung und Zusammenstellung des Abwägungsmaterials noch eine echte Abwägung</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.14			<p>statt. Vielmehr wird von der Wirksamkeit einer Maßnahme zur Lärmreduktion letztlich auf ihre Verhältnismäßigkeit geschlossen; einzig der Fahrzeitverlust wird gegenübergestellt.</p> <p>Diese Vorgehensweise ist in keinem der genannten Pegelbereiche möglich. Es bedarf auch dort, wo Werte über 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts erreicht werden, der Ermittlung und Abwägung aller relevanten Umstände des Einzelfalls.</p> <p>Auch ist eine kleinteiligere Betrachtung der betroffenen Straßenzüge geboten: Gibt es Streckenanteile, wo es letztlich an relevanten Betroffenheiten fehlt, und wo daher eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht in Betracht kommt? Ist dort ggf. ein Lückenschluss im Sinne des Kooperationserlasses möglich (Erlass S. 17: bis 300 m)?</p>	<p>Bei der Abwägung wurden alle relevanten Aspekte berücksichtigt. Eine dezidierte Auflistung aller Abwägungsbelange erfolgte zusätzlich in einer Einzelfallabwägung, die dem Lärmaktionsplan zur Beschlussfassung beigelegt wird.</p> <p>Abbildung 41 des Berichts zeigt das Gesamtkonzept auf. Die Thematik der Lückenschlüsse wurde hierbei berücksichtigt.</p>
V.15			<p>Des Weiteren regen wir insbesondere die Beantwortung folgender Fragen an: Welche Verkehrsverlagerungen sind zu erwarten und was bewirken sie in den betroffenen nachgeordneten Straßen, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit? Welche Auswirkungen auf den ÖPNV sind zu erwarten? Wie wirken sich die Maßnahmen auf Verkehrsbedeutung und Funktion der klassifizierten Straßen aus, insbesondere: Wie gestaltet sich der Verkehrsfluss, auch unter Berücksichtigung von Lichtsignalanlagen? In welchem Zusammenhang steht die jeweilige verkehrliche Anordnung ggf. mit baulichen Maßnahmen?</p>	<p>Relevante Verlagerungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz werden durch die Umsetzung der Maßnahmen nicht erwartet.</p> <p>Die tatsächlichen Fahrzeitverluste, insbesondere für den ÖPNV werden geringer erwartet als die theoretisch errechneten. Die realen Verlustzeiten liegen zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Maßgebliche Faktoren der Umlaufzeit des ÖPNVs sind Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwin-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.16			<p>Auch fehlen Aussagen, die über die Einzelmaßnahmen hinaus zusätzlich die Gesamtsituation für den überörtlichen Verkehr in den Blick nehmen. Da die Summe der Einzelmaßnahmen letztlich zu flächenhaftem Tempo 30 im überwiegenden Kernstadtbereich führen würde, musste etwa der Fahrzeitverlust für den überörtlichen Verkehr bei der Durchfahrt durch Ravensburg und nicht nur streckenabschnittsweise in den Blick genommen werden.</p>	<p>digkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Die Stadt Ravensburg hat die Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV durch das Fachbüro plan:mobil, Kassel, zusätzlich gutachterlich untersuchen lassen. Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h kann unter bestimmten Voraussetzungen zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses beitragen. Ampelschaltungen sollten bei Bedarf angepasst werden.</p> <p>Bei mittelfristig realisierten baulichen Maßnahmen wie bspw. einem lärmoptimierten Belag ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.</p> <p>Eine entsprechende regionale Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung von möglichen Verlagerungseffekten aufgrund der Maßnahmen der LAP's wurde durch eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft LAP Bodensee-Oberschwaben in Stufe 1 durchgeführt. Diese Untersuchung zeigte insgesamt sehr geringe regionale Verlagerungen aufgrund von innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auf eine aufwändige Fortschreibung der Untersuchung wurde daher verzichtet.</p>
V.17			<p>4. Zu den Maßnahmen im Einzelnen</p> <p>Aussagen zu den vom Gemeinderat beschlossenen Einzelmaßnahmen sind in diesem Verfahrensstadium nicht möglich. Erforderlich ist die Vorlage vertiefender Ausführungen wie oben beschrieben.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.18			<p>Auf folgende Punkte weisen wir dennoch bereits jetzt hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die außerorts vorgesehene Beschränkung auf 50 km/h zwischen der Wangener Straße 169 und Knollengraben kann nicht auf Lärmschutzgründe gestützt werden. 	<p>Die Stadt Ravensburg hat die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Homogenisierung der Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang der B 32 Wangener Straße, ab Wangener Straße 169 bis Beginn Bebauung Knollengraben festgesetzt.</p>
V.19			<ul style="list-style-type: none"> • Im Abschnitt Georgstraße zwischen Schussenstraße und Ulmer Straße wird die Betroffenheit eines Gebäudes mit 71 dB(A) tags und laut Karte 9 Betroffenen herangezogen, um eine ganztägige Beschränkung auf 30 km/h zu begründen. Die Untere Verkehrsbehörde bittet hier um Überprüfung der Bewohnerzahl. 	<p>Die Bewohner:innenzahl in der Georgstraße Nr. 27 wurde von der Stadt Ravensburg überprüft. Es handelt sich um ein Geschäftsgebäude, in dem keine Bewohner:innen gemeldet sind. Tempo 30 wird folglich nur bis zur Einmündung Schussenstraße festgesetzt. Der Bericht zur Beschlussfassung wird diesbezüglich angepasst werden.</p>
V.20			<ul style="list-style-type: none"> • Die Betroffenheiten entlang der B 32 Wangener Straße sind so verteilt, dass eine durchgehende Beschränkung auf 30 km/h ganztags möglicherweise nicht begründbar ist. Auf die Notwendigkeit, die weiteren relevanten Aspekte wie oben ausgeführt zu ermitteln und zu bewerten, wird nochmals hingewiesen. 	<p>Entlang der B 32 Wangener Straße werden die Auslöse- und zum Teil auch die Pflichtwerte an den Gebäuden in erster Baureihe überschritten. Im weiteren Verfahrensverlauf wird auf die Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags im Bereich B 32 Wangener Straße 13 – 85 verzichtet.</p>
V.21			<p>5. Ergänzend verweisen wir auf die mit uns abgestimmte Stellungnahme der Unteren Verkehrsbehörde und die E-Mail von Frau Rogg an Frau Walser vom 14.12.2021.</p> <p>Unsere nach der VwV-StVO zu § 45 erforderliche Zustimmung zu lärmbedingten verkehrsrechtlichen Maßnahmen setzt einen Antrag der Unteren Verkehrsbehörde auf Zustimmung zu einer konkreten verkehrsrechtlichen Anordnung voraus.</p>	<p>Ist bekannt.</p>
VI.1	LRA Ravensburg	10.12.2021	Koordinierte Stellungnahme Landratsamt Ravensburg zu folgenden Belangen	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>A. Straßenrecht Beteiligung nicht erforderlich, da Kreisstraßen in der Baulast des Landkreises nicht betroffen sind.</p> <p>B. Naturschutz [X] keine Anregungen</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
VI.3			<p>C. Gewerbeaufsicht Tel. 0751 85-4170</p> <p>Hinweise Bürgerinformation zum Lärm und seinen Auswirkungen Von der Darstellung der Lärmbereiche wären noch die Lärmkartierungen im Soll Zustand interessant, da mit diesen in Zukunft gearbeitet werden muss.</p>	<p>Es bestehen Karten des Ist-Zustands und des Soll-Zustands (Wirkungsanalysen der untersuchten Maßnahmen). Die tatsächlich festgesetzten Maßnahmen werden erst nach Abschluss der Lärmaktionsplanung bekannt sein.</p>
VI.4			<p>Unter 1.4 wäre als Bürgerinformation ein Hinweis auf die DIN 18005 interessant und dass ab 45dB(A) ein ungestörtes Schlafen selbst bei teilweisegeöffnetem Fenster häufig nicht mehr möglich ist. Hier wird nur von den gesundheitskritischen Werten gesprochen, eine Beeinträchtigung findet aber deutlich früher statt. So wird der Pegel durch die Maßnahmen zwar gemindert, ist aber immer noch so hoch, dass nachts geschlossene Fenster mit entsprechenden Schalldämmmaßen und zusätzlichen Lüftungsmaßnahmen benötigt werden. Diese Information wäre für alle Neu- oder Umbau und Sanierungsvorhaben relevant. Eventuell könnte noch etwas zum möglichen Eigenschutz geschrieben werden. Verminderung des Pegels bei</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.3			<p>keitsbeschränkungen von 30 km/h aus Lärmschutzgründen auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen beschlossen.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass gleichzeitig mit Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechende Anpassungen des Gesamtverkehrskonzeptes nötig sind. Hier zu nennen wäre u.a. die Überprüfung der Ampelsteuerungen, der Takt- und Fahrzeiten im Busverkehr sowie die sich neu ergebenden Möglichkeiten im Radverkehr. Zudem müssen flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verstärkt werden. Da der Lärmmindernde Fahrbahnbelag das größte Lärminderungspotenzial von den technisch möglichen und zielführenden Maßnahmen besitzt, sollten auch die zuständigen Straßenbaulastträger hier verstärkt in die Pflicht genommen werden.</p>	<p>Anpassungen der Ampelschaltungen und der ÖPNV Fahrzeiten sind bei Bedarf zu überprüfen und umzusetzen.</p> <p>Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p> <p>Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags erfolgt im turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke.</p>
VII.4			<p>Weitere Anregungen und/oder Bedenken werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
VIII.1	Gemeindeverwaltung Grünkraut	14.12.2021	<p>Die Gemeinde Grünkraut könnte höchstens durch die vorgesehenen Maßnahmen auf der B32 Wangener Straße (Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztägig) betroffen sein. Sollte es durch diese Maßnahmen zu Verkehrsverlagerungen und daraus resultierend zu relevanten Mehrbelastungen auf Straßen der Gemeinde Grünkraut kommen, lehnen wir diese ab.</p> <p>Ansonsten werden keine Einwände vorgebracht.</p>	<p>Eine entsprechende regionale Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung von möglichen Verlagerungseffekten aufgrund der Maßnahmen der LAP's wurde durch eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft LAP Bodensee-Oberschwaben in Stufe 1 durchgeführt. Diese Untersuchung zeigte insgesamt sehr geringe regionale Verlagerungen aufgrund von innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auf eine aufwändige Fortschreibung der Untersuchung wurde daher verzichtet. Im weiteren Verfahrensverlauf wird ohnehin auf die Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags im Bereich B 32 Wangener Straße 13 – 85 verzichtet.</p>
VIII.2			<p>Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Nach Abschluss der durchgeführten Offenlage des Planentwurfs ist keine weitere Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgesehen. Bei den aus dem Lärmaktionsplan resultierenden Maßnahmen werden die TöB weiterhin beteiligt.
IX.1	Gemeinde Schlier	14.12.2021	Durch die verschiedenen, geplanten Geschwindigkeitsanpassungen auf 30 Km/h auch zur Tagzeit, bspw. in der B32 Schussenstraße und B32 Wangener Straße etc., möchten wir darauf hinweisen, dass es hierdurch zu keinen Verkehrsverlagerungen und sonstigen Nachteilen für und in der Gemeinde Schlier kommen darf.	Eine entsprechende regionale Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung von möglichen Verlagerungseffekten aufgrund der Maßnahmen der LAP's wurde durch eine interkommunale Arbeitsgemeinschaft LAP Bodensee-Oberschwaben in Stufe 1 durchgeführt. Diese Untersuchung zeigte insgesamt sehr geringe regionale Verlagerungen aufgrund von innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auf eine aufwändige Fortschreibung der Untersuchung wurde daher verzichtet.
X.1	Gemeinde Bodnegg	03.11.2021	Die Gemeinde Bodnegg ist nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
XI.1	Gemeinde Berg	08.11.2021	Keine Bedenken gegen die geplante Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Ravensburg.	Kenntnisnahme.
XII.1	Eisenbahn-Bundesamt	09.11.2021	Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren. Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass die im Zusammenhang mit der Lärmkartierung erhobenen Daten in Bezug auf Zugzahlen nicht zum Zwecke der Weitergabe an Dritte beim EBA vorgehalten werden. Auskünfte dazu erhalten Sie beim Bahn-Umweltzentrum (verkehrsdatenmanagement@deutschebahn.com).	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.1	Omnibus Grabherr GmbH	05.12.2021	<p>Die uns betreffende Straßen der Linie 10 liegt sind zwischen Haltestelle Polizeipräsidium und Bahnhof (2 KM). Wir passieren diesen Abschnitt bis zu etwa 30 x am Tag. Die Fahrplanzeiten liegen weitgehend im Takt, dies ist ein wesentliches Merkmal für kundenfreundlichen und somit qualitativen ÖPNV. Durch die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h und die Folgen daraus, kalkulieren wir einen Mehrzeitbedarf im genannten Streckenabschnitt von mind. 2 Minuten.</p> <p>Der Fahrplan ist bislang so ausgeklügelt, dass eine maximale Betriebswirtschaftlichkeit zu einem maximalen Fahrplanangebot zusammengeführt werden. Pufferzeiten sind zu verschiedenen Tageszeitlagen bereits vollkommen aufgebraucht. D.h. es geht nichts mehr zu kompensieren.</p> <p>Mehrzeitbedarf hat nun einen tiefen Einschnitt in den in das Fahrplanangebot. D.h. entweder kommt es durch den Mehrzeitbedarf zu einer Reduzierung des Fahrplanangebots oder es bedarf einen Ausgleich Dritter, da es dann einem Einsatz eines zusätzlichen Busses Bedarf und für den Takterhalt anfallende Lohnzeiten gibt (siehe WBO-Tarif für BusfahrerInnen).</p> <p><u>Fahrplänehrlichkeit</u> : Eine Nichtanpassung der Fahrpläne würde zu Lasten der erforderlichen Ehrlichkeit und Verlässlichkeit führen, dies hätte Auswirkung auf den gesamten Linienverlauf. Zu Teilen auch durch Addition des zeitlichen Mehrbedarfs in Umläufen. D.h. eine Anpassung ist unbedingt erforderlich.</p>	<p>Es wird bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben. Zum einen sind die Fahrzeitverluste im Individualverkehr tendenziell höher als im Linienbusverkehr. Zum anderen sind die theoretisch errechneten Fahrzeitverluste ohnehin in Realität deutlich geringer, da bspw. Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc. maßgeblich Einflussfaktoren sind. Die realen Verlustzeiten liegen zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m. Konstantfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Ampeln, anderen Querungsvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Die Stadt Ravensburg hat die Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV durch das Fachbüro plan:mobil, Kassel, zusätzlich gutachterlich untersuchen lassen. Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden. Um die Attraktivität des ÖPNVs insgesamt zu steigern, sieht der Verkehrsentwicklungsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (VEP GMS) verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit vor, u. a. Expressbusse, Taktverdichtungen, Busspuren. Unabhängig davon werden im Bereich der B32 Wange-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>ner Straße die im Planentwurf vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert, um die Fahrzeitverlängerungen zu minimieren.</p> <p><u>ÖPNV braucht Planung, Vorlauf und Transparenz:</u> Für eine Umsetzung dieser Auswirkung brauchen wir nach politischer Beschlusslage mind. 12 Monate Vorlauf. Mehrkosten durch möglicherweise notwendige Kapazitätserweiterungen - sofern das Fahrplanangebot unverändert bleiben sollte - benötigen Gespräche, Abstimmungen, Verhandlungen mit den Kommunen.</p> <p>Unterjährige Fahrplananpassungen sind nicht wünschenswert; weder beim Fahrgast, noch beim Verkehrsverbund bzw. in den betrieblichen Abläufen.</p> <p>Daher sollte der Wirkzeitpunkt auf das Datum der landesweiten Fahrplanumstellungen bezogen werden. Fahrplanänderungen sollen schließlich mit Schulzeiten, Zuganschlüssen Umsteigebeziehungen abgestimmt sein.</p> <p>Denken Sie an die gewünschte Mobilitätswende, diese ist nur mit qualitativem und verlässlichem ÖPNV zu erreichen.</p> <p>Die Darstellung beschreibt den Istzustand der Linie 10. Im Mobilitätskonzept des Landkreises ist eine Neukonzeption der Linie 10 hinterlegt, worin die Mehrzeit möglicherweise einkalkuliert werden kann, doch dazu können im Moment noch keine verbindlichen Aussagen zur Zeitschiene gegeben werden.</p>	<p>Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen ist mit der Stadt Ravensburg abzusprechen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Somit bleibt auf jeden Fall der Aspekt des ausreichenden Vorlaufs, der für die Linie 10 je nach dem, mehr oder weniger Auswirkung haben wird – zum jetzigen Zeitpunkt aber noch keine verbindlichen Aussagen gemacht werden.</p>	
XIV.1	Regionalverkehr Altbodensee GmbH (RAB)	07.12.2021	<p>Die Auswirkungen sind aufgrund der größeren Datenmasse und der Interdependenzen komplex und nicht schnell ausgeführt.</p> <p>Für die Linie 1 konnten wir schon die ersten Daten erzeugen (s. Anhang). Wie daraus zu erkennen ist, fahren unsere Busse in der Zeit von 6.00 – 22.00 Uhr heute nicht selten über 30 km/h.</p> <p>Vor dem Hintergrund unserer effizienten und kompakten Umlauf- und Dienstplanung ist zu erwarten, dass wir bei einer grundsätzlichen Reduzierung auf 30 km/h unseren Grundbedarf an Fahrzeugen und Fahrern erhöhen werden müssen.</p> <p>Hieraus bilden sich dann gleich folgende Fragestellungen:</p> <p>Attraktivitätsrückgang des Stadtbuses, da der Verkehrsfluss sich verlangsamt und Fahrräder, e-Bikes und Padelecs, die heute schon eine starke Konkurrenz zum ÖPNV darstellen, plötzlich ‚schneller‘ sind und eine bessere Reisezeit bieten.</p> <p>Auswirkungen auf Anschlussgewährleistungen an den zentralen Umsteigepunkten (ZUP) sind vorab nicht detailliert zu prognostizieren – ggf. bedarf es sogar eines</p>	<p>Wir bitten um Erläuterung der Tabelle.</p> <p>Es wird bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben. Jedoch sind zum einen die Fahrzeitverluste im Individualverkehr tendenziell höher als im Linienbusverkehr. Zum anderen sind die theoretisch errechneten Fahrzeitverluste ohnehin in Realität deutlich geringer, da bspw. Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc. maßgeblich Einflussfaktoren sind. Die realen Verlustzeiten liegen zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m. Konstantfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Ampeln, anderen Queurvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>komplett neuen Stadtbuskonzept, um bestehende ZUP beibehalten zu können</p> <p>Wer finanziert den erhöhten Betriebsaufwand? Der Kapazitätsbedarf im Betriebshof – ausgelöst durch die Fahrzeugmehrung muss für weitere Abstellplätze gesorgt werden - steigt. Unser Standort Weingarten ist kapazitätiv jetzt schon ausgeschöpft. Dies gilt insbesondere, sobald wir (ab 2022) E-Busse einsetzen, die in größeren Abständen abzustellen sind. Aktuell gehen wir – sofern die 30 km/h-Regelung greift - von einem Zusatzbedarf (bei unverändertem Fahrplanangebot) in Höhe von mindestens 3 zusätzlichen Fahrzeugen und damit 6 zusätzlichen Fahrer:innen aus.</p> <p>Diese Mehrkosten (ca. 400 TEUR/a) kann die RAB auf ihren eigenwirtschaftlichen Linien nicht tragen.</p> <p>Gerne können wir eine vollumfängliche Analyse für das gesamte Stadtbus-Gebiet angehen.</p> <p>Für diese Detailanalyse bräuchten wir zusätzlich die Parameter der RVV und anderen Verkehrsbetriebe, in den Bereichen wo diese Linieninhaber sind.</p>	<p>bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Die Stadt Ravensburg hat die Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV durch das Fachbüro plan:mobil, Kassel, zusätzlich gutachterlich untersuchen lassen. Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden. Um die Attraktivität des ÖPNVs insgesamt zu steigern, sieht der Verkehrsentwicklungsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (VEP GMS) verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit vor, u. a. Expressbusse, Taktverdichtungen, Busspuren. Unabhängig davon werden im Bereich der B32 Wangener Straße die im Planentwurf vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert, um die Fahrzeitverlängerungen zu minimieren.</p> <p>Wird begrüßt. Es wird vorgeschlagen, außerhalb des Lärmaktionsplans die tatsächlichen Fahrzeitverluste in Spitzen- und Schwachlastzeiten zu ermitteln und darauf basierend mögliche Kompensationsmaßnahmen abzustimmen.</p>
XV.1	Gemeinde Meckenbeuren	09.12.2021	Keine Einwände oder Anmerkungen.	Kenntnisnahme.
XVI.1	Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG	10.12.2021	<p>Einleitung: Die Stadt Ravensburg ist verpflichtet, für Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8200</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVI.2			<p>Kfz/24h, einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Hinzukommen Stadtstraßen, welche die Stadt Ravensburg ergänzend in den Lärmaktionsplan aufgenommen hat. Hierzu wurde im Dezember 2018 mit der Stufe 3 des Lärmaktionsplans die durch Straßenverkehr verursachte Lärmbelastung neu kartiert. Im Bericht zur förmlichen Beteiligung wurden Maßnahmen herausgearbeitet, um die Lärmbelastung zu senken. Eine Hauptmaßnahme, um die Ziele des Lärmaktionsplans zu realisieren, stellt die ganztägige Absenkung der Geschwindigkeit von bislang max. 50 km/h auf max. 30 km/h dar. Während sich die Verlustzeiten durch die neue Geschwindigkeitsbeschränkung für den MIV nur marginal auswirken, könnte die Reisezeit im Linienverkehr ansteigen, sodass eine geringere Fahrplanteue die Folge wäre.</p> <p>In den nachfolgenden Kapiteln soll praktisch untersucht werden, wie sich die Einführung von Tempo 30 auf den Hauptachsen des Linienverkehrs in Ravensburg auswirken. Hierfür wurden die Bestandsfahrpläne des Stadtbusses Ravensburg/Weingarten hinsichtlich der Fahrzeiten analysiert und mit den realen Fahrzeiten zu verschiedenen Tageszeiten bei Tempo 30 und Tempo 50 verglichen. Im Rahmen dessen wurde auch dokumentiert, wie lang die Haltestellenaufenthaltszeiten der Haltestellen entlang der geplanten Tempo 30-Achsen war. Die Haltestellenaufenthaltszeiten werden in der Auswertung nicht berücksichtigt, da davon ausgegangen werden kann, dass sich diese durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ändern. Die Fahrzeiten wurden für jede Stadtbuslinie in Ravens-</p>	<p>Fahrzeitverluste im Individualverkehr sind tendenziell höher als im Linienbusverkehr. Zum anderen sind die theoretisch errechneten Fahrzeitverluste ohnehin in Realität deutlich geringer, da bspw. Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc. maßgeblich Einflussfaktoren sind.</p> <p>Kenntnisnahme der sehr detaillierten Fahrzeitanalyse des ÖPNVs bei Tempo 50 und Tempo 30. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen wie in Ravensburg sind solche Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Die Stadt Ravensburg hat die Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen auf den ÖPNV durch das Fachbüro plan:mobil, Kassel, zusätzlich gutachterlich untersuchen las-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>burg erhoben und dokumentiert. Da die Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG im Besitz der Konzession für die Linien 20 und 21 ist, beschränkt sich die Auswertung des Datenmaterials und die Stellungnahme auf diese beiden Linien.</p> <p>Die Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG ist im Besitz der Linienkonzession der Buslinien 20 und 21. Beide Linien verkehren entlang zweier Hauptachsen des MIV und ÖPNV. Die Linie 20 verkehrt vom Bahnhof Ravensburg über die Schussenstraße und Gartenstraße in Richtung Weingarten und weiter nach Wolpertswende. In Gegenrichtung verkehrt die Linie sinngemäß.</p> <p>Die Linie 21 verkehrt vom Bahnhof Ravensburg über die Schussenstraße, Wilhelmstraße, Leonhardstraße, Wangener Straße entlang der B 32 über Knollengraben bis nach Bechenried und weiter Richtung Grünkraut und Bodnegg. In Gegenrichtung verkehrt die Linie sinngemäß.</p> <p>Auswertung: Fahrzeitauswirkungen von Tempo 30 auf die Linie 20: Bei Reduzierung des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h benötigt die Linie 20 auf der Relation Bahnhof bis Polizeipräsidium gemäß den Resultaten der Testfahrten im Durchschnitt 7 Minuten und 51 Sekunden und damit 1 Minute und 25 Sekunden länger als bei den Messungen mit Tempo 50. Die kürzeste Fahrt mit Tempo 50 dauerte 5 Minuten und 59 Sekunden, die kürzeste Fahrt mit Tempo 30, 7 Minuten und 42 Sekunden und damit 1 Minute und 43 Sekunden mehr als bei Tempo 50. Die längste Fahrt mit Tempo 50 dauerte</p>	<p>sen. Darauf basierend können mögliche Kompensationsmaßnahmen abgestimmt werden. Um die Attraktivität des ÖPNVs insgesamt zu steigern, sieht der Verkehrsentwicklungsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schussental (VEP GMS) verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit vor, u. a. Expressbusse, Taktverdichtungen, Busspuren. Unabhängig davon werden im Bereich der B32 Wangener Straße die im Planentwurf vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen reduziert, um die Fahrzeitverlängerungen zu minimieren.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>6 Minuten und 49 Sekunden, die längste Fahrt mit Tempo 30, 8 Minuten und 12 Sekunden und somit 1 Minute und 23 Sekunden länger. Auf dem Abschnitt Polizeipräsidium bis Bahnhof waren die Zeitunterschiede geringer. Durchschnittlich 22 Sekunden länger benötigt man mit Tempo 30 anstelle von Tempo 50. Die kürzeste Fahrt mit Tempo 30 dauerte 1 Minute und 17 Sekunden länger als mit Tempo 50. Die längste Fahrt mit Tempo 30 war mit 5 Minuten und 44 Sekunden 16 Sekunden kürzer als die längste Fahrt mit Tempo 50. Die große Diskrepanz zwischen den Relationen könnte darauf zurückzuführen sein, dass die Lastrichtung am Morgen und auch am frühen Vormittag Richtung Ravensburg-Zentrum besteht. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zeitunterschiede auf dem Abschnitt Polizeipräsidium bis Bahnhof je nach Messzeitraum ähnlich der gegenläufigen Richtung sein werden. Die absoluten Zeitwerte zeigen große Unterschiede im Zeitbedarf je Relation. Trotz Hauptverkehrszeit und Lastrichtung Richtung Bahnhof war der Zeitbedarf in Richtung Polizeipräsidium höher. Bei näherer Betrachtung stellt sich heraus, dass die LSA1 an der Haltestelle Schussenstraße in Richtung Gartenstraße (Permissivzeichenanlage) ursächlich hierfür war. Die untersuchten Busse standen in der Regel bis zu 2 Minuten nach dem Fahrgastwechsel an der LSA.</p> <p>Im Worst-Case-Szenario, also der Annahme der kürzesten gemessenen Fahrzeit mit Tempo 50 und der längsten gemessenen Fahrzeit mit Tempo 30 verlängert sich die Fahrzeit zwischen Bahnhof und Polizeipräsidium um 2 Minuten und 13 Sekunden. Auf dem</p>	<p>Eine Anpassung der LSA ist bei Bedarf wünschenswert.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Abschnitt Polizeipräsidium bis Bahnhof um 1 Minute und 29 Sekunden. Von diesem Szenario ausgehend benötigt die Linie 20 auf der Fahrt von Ravensburg nach Wolpertswende und zurück zum Bahnhof 3 Minuten und 42 Sekunden mehr als bisher. Um den 60-Minuten-Takt mit vorhandenem Personal und Fahrzeugen weiterhin anbieten zu können, darf eine Fahrt von Ravensburg nach Wolpertswende und zurück maximal 60 Minuten betragen. Aktuell beträgt die fahrplanmäßige Zeit nach Wolpertswende 28 Minuten und von Wolpertswende nach Ravensburg 29 Minuten. Dies entspricht einer Fahrzeit von 57 Minuten. Die übrigen 3 Minuten sind als Puffer in Wolpertswende (2 Minuten) und Ravensburg Bahnhof (1 Minute) vorgesehen. Schon heute sind die Fahrzeiten äußerst knapp kalkuliert. Bedingt durch die geringen Puffer an den Endhaltestellen summieren sich Verspätungen schnell auf, die Fahrplantreue ist entsprechend gering. Durch die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h könnten sich die Fahrzeiten um bis zu 3 Minuten und 42 Sekunden erhöhen. Die Folge wären höhere, sich aufsummierende Verspätungen, da die Puffer nicht ausreichen, den Fahrzeitmehrbedarf auszugleichen. Bei Unregelmäßigkeiten im Fahrbetrieb, etwa durch Baustellen oder Umleitungen, könnten die Verspätungen noch weiter zunehmen.</p> <p>Auswertung: Fahrzeitauswirkungen von Tempo 30 auf die Linie 21: Bei Reduzierung des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h benötigt die Linie 21 auf der Relation Bahnhof bis Knollengraben gemäß den Resultaten der Testfahrten im Durchschnitt 13 Minuten und 6 Sekunden und damit</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>4 Minuten und 13 Sekunden länger als bei den Messungen mit Tempo 50. Die kürzeste Fahrt mit Tempo 50 dauerte 7 Minuten und 39 Sekunden, die kürzeste Fahrt mit Tempo 30 12 Minuten und 44 Sekunden und damit 5 Minuten und 5 Sekunden mehr als bei Tempo 50. Die längste Fahrt mit Tempo 50 dauerte 10 Minuten und 5 Sekunden, die längste Fahrt mit Tempo 30 13 Minuten und 37 Sekunden und somit 3 Minuten und 32 Sekunden länger. Auf dem Abschnitt Knollengraben bis Bahnhof war die Messung aufgrund einer Baumaßnahme in der Wangener Straße eingeschränkt. Der Abschnitt zwischen den Haltestellen Abzw. Hinzistobel und Wilhelmstraße konnte aufgrund einer Umleitung nicht gemessen werden. Die aufgeführten Werte bezieht sich auf die Messungen der Umleitungsstrecke. ITCS2 –Auswertungen und Erfahrungen von Fahrern und der Betriebsleitung zeigen jedoch, dass der Zeitbedarf auf dem Abschnitt Abzw. Hinzistobel bis Wilhelmstraße tendenziell größer ist als auf dem gegenläufigen Abschnitt, da die LSA Wilhelmstraße/Schlierer Straße als Pförtnerrampe Rückstau erzeugt und somit die Fahrzeiten verlängert. Auf dem Abschnitt Knollengraben bis Bahnhof waren die gemessenen Fahrzeiten durch die Umleitung länger als in Gegenrichtung. Dies entspricht in etwa dem Fahrzeitmehrbedarf durch die genannte Gegebenheit, weshalb die Umleitungszeit als Fahrzeit zwischen Abzw. Hinzistobel und Wilhelmstraße herangezogen wurde. Auf der Relation Knollengraben bis Bahnhof wird die Fahrzeit um durchschnittlich 1 Minute und 22 Sekunden angehoben, wenn die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt wird. Die kürzeste Fahrt mit Tempo 30, dauerte 1 Minute und 36 Sekunden länger als mit Tempo 50. Die längste Fahrt</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>mit Tempo 30, war mit 13 Minuten und 16 Sekunden 27 Sekunden länger als die längste Fahrt mit Tempo 50. Im Worst-Case-Szenario, also der Annahme der kürzesten gemessenen Fahrzeit mit Tempo 50 und der längsten gemessenen Fahrzeit mit Tempo 30 verlängert sich die Fahrzeit zwischen Bahnhof und Knollengraben um 5 Minuten und 58 Sekunden. Auf dem Abschnitt Knollengraben bis Bahnhof um 2 Minuten und 38 Sekunden. Von diesem Szenario ausgehend benötigt die Linie 21 auf der Fahrt von Ravensburg nach Bodnegg und zurück zum Bahnhof 8 Minuten und 36 Sekunden mehr als bisher. Um den 30-Minuten-Takt mit vorhandenem Personal und Fahrzeugen weiterhin anbieten zu können, darf eine Fahrt von Ravensburg nach Bodnegg und zurück maximal 60 Minuten betragen. Aktuell beträgt die fahrplanmäßige Zeit nach Bodnegg 26 Minuten und von Bodnegg nach Ravensburg 28 Minuten. Dies entspricht einer Fahrzeit von 54 Minuten. Die übrigen 6 Minuten sind als Puffer in Bodnegg (2 Minuten) und Ravensburg Bahnhof (4 Minuten) vorgesehen. Schon heute sind die Fahrzeiten äußerst knapp kalkuliert. Bedingt durch die geringen Puffer an den Endhaltestellen summieren sich Verspätungen schnell auf, die Fahrplantreue ist entsprechend gering. Durch die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h könnten sich die Fahrzeiten um bis zu 8 Minuten und 36 Sekunden erhöhen. Die Folge wären höhere, sich aufsummierende Verspätungen, da die Puffer nicht ausreichen, den Fahrzeitmehrbedarf auszugleichen. Bei Unregelmäßigkeiten im Fahrbetrieb, etwa durch Baustellen oder Umleitungen, könnten die Verspätungen noch weiter zunehmen. Zusätzliche Ver-</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>stärkerfahrten auf dem Abschnitt Ravensburg Bahnhof/Wilhelmstraße – Grünkraut und zurück könnten in dieser Form nicht mehr verkehren, da diese Fahrten mit einer 0-Wende in Ravensburg und Grünkraut zwischen den Orten pendeln. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Haltestelle „Rinker-Areal“ vsl. Mitte 2022 in Betrieb genommen werden soll, die bedingt durch An- und Abfahrtszeiten sowie Haltestellenaufenthaltszeiten die Fahrzeit zusätzlich ausweiten wird.</p>	
XVII.1	Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe	13.12.2021	<p>Im Rahmen der Beteiligung am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Ravensburg Stufe 3 wurden die Ravensburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe (RVV) angeschrieben. Im Rahmen des Prozesses möchten wir folgendes mit auf den Weg geben:</p> <p>Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen ganztags in den innerstädtischen Bereichen hat Auswirkungen auf die Abwicklung des öffentlichen Busverkehrs. Die bestehenden Fahrpläne müssen überprüft werden, inwieweit bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von derzeit 50 auf 30 km/h Anpassungen an den Fahrzeiten erforderlich werden. Erforderlichenfalls sind von den Verkehrsunternehmen Anpassungen an den Dienst- und Umlaufplänen vorzunehmen, wodurch zusätzliche Kosten für die Erbringung der Fahrleistungen, z.B. durch einen Einsatz von zusätzlichem Personal, entstehen könnten.</p> <p>Wegen der notwendigen Anpassung der Fahrpläne benötigt eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf bei den</p>	Siehe Wertung der Stellungnahmen XIII, XIV und XVI.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Verkehrsunternehmen. Bei einer kurzfristigen Umsetzung können sich durch Fahrzeitverlängerungen und damit verbundenen Abweichungen vom veröffentlichten Fahrplan negative Auswirkungen auf die Fahrgäste ergeben. Aufgrund von Zu- und Ausstiegen im öffentlichen Busverkehr sind die Auswirkungen der Maßnahme differenzierter zu betrachten als im Falle des motorisierten Individualverkehrs. Der günstigste Zeitpunkt für eine Umsetzung ist der jährliche Fahrplanwechsel im Dezember, da zu diesem Zeitpunkt die Fahrpläne bei allen Verkehrsunternehmen regional und überregional überarbeitet und somit an die reduzierte Geschwindigkeit von 30 km/h tagsüber angepasst werden können.</p> <p>Dafür ist es notwendig, dass die neuen Fahrpläne bis Mitte Oktober des jeweiligen Jahres in der endgültigen Überarbeitung dem bodo Verkehrsverbund vorliegen. Die Überarbeitung der Fahrpläne benötigt dementsprechend Vorlauf.</p> <p>Aus Nutzersicht ist eine Terminierung zum Fahrplanwechsel vorteilhaft, da die Nutzer des ÖPNV's auf den Fahrplanwechsel eingestellt sind und dieser findet Akzeptanz, dies würde auch dem Lärmaktionsplan zu Gute kommen.</p> <p>Die im Stadtbus Ravensburg Weingarten zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen sind von den Auswirkungen der Einführung von 30 km/h ganztags unterschiedlich betroffen, da die Linien verschiedene Fahrwege haben. Aus diesem Grund werden die Verkehrsunternehmen RAB, Hagmann und Grabherr jeweils eine gesonderte Stellungnahme abgeben, in der sie die Auswirkungen auf ihre jeweiligen Linien darstellen.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVIII.1	Wirtschaftsforum pro Ravensburg	14.12.2021	Das Thema Tempo 30 in Ravensburg wird kontrovers diskutiert. Einerseits sollen die Lebensqualität und Verkehrssicherheit für die betroffenen Menschen so hoch wie möglich sein, andererseits soll die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft nicht eingeschränkt werden. Dieser Zweispalt ist dem Wifo bewusst, eine ausgewogene Lösung ist anzustreben, um bei notwendigen Verkehrsanordnungen eine möglichst hohe Akzeptanz bei allen Anspruchsgruppen zu erzeugen.	Kenntnisnahme.
XVIII.2			Die Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nachts (LAP Stufe1) auf ganztags (LAP Stufe 3) hätte aus Wifo Sicht nach vorliegendem Entwurf der Stadt Ravensburg deutliche negative Auswirkungen auf den Verkehr und die Funktion der Hauptverkehrsstraßen und damit auf die wichtige Erreichbarkeit der Innenstadt. Hauptverkehrsstraßen erfüllen eine zentrale Funktion im städtischen Straßennetz, ein Großteil des motorisierten Verkehrs sollte dort gebündelt werden. Dazu müssen diese Straßen aber leistungsfähig und attraktiv sein, damit Ausweichverkehre in Wohngebiete vermieden werden. Tempo 30 ganztags würde die Fahrtzeiten auf den genannten Straßen deutlich erhöhen mit Folgen auf die Attraktivität der Stadt als Ganzes. Die dadurch entstehenden Verlustzeiten für den gewerblichen Verkehr und auch für Pendler summieren sich und sind für den Wirtschaftsstandort nachteilig. Tempo 30 ganztags verringert eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt. Die Menschen wollen zügig von A nach B kommen, nicht notwendige oder spürbare Verlängerungen der Fahrdauer senken erfahrungsgemäß die Motivation den angestrebten Zielort weiterhin anzusteuern. Das Image von Ravensburg	Das Gutachten des Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertages zu „Umweltbedingten Verkehrsbeschränkungen in Kommunen - Auswirkungen und Alternativen“ aus 2017 schreibt: „Anhand von Modelluntersuchungen konnte festgestellt werden, dass durch die Maßnahme (Tempo 30) weder maßgebliche Verlängerungen der Reisezeiten noch eine Minderung der Leistungsfähigkeit oder eine gravierende Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Verkehr nachzuweisen sind. ... Ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss kann es, besonders bei stark belasteten Straßen, ermöglichen, dass das Fahrtziel trotz einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit schneller erreicht wird. ... Die flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann das Image der jeweiligen Kommunen als attraktive Wohn- und Einkaufsstandorte stärken.“

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVIII.3			<p>als gut erreichbare Stadt, hat sich in den letzten Monaten und Jahren durch viele und über länger andauernde Baustellen und durch die lang geschlossene Marienplatztiefgarage deutlich verschlechtert. Tempo 30 ganztags auf den Hauptverkehrsstraßen könnte diese Wahrnehmung in der Bevölkerung in Stadt und Region weiter verstärken und damit die Zentralität an Anziehungskraft von Ravensburg senken.</p> <p>Tempo 30 Zonen ganztags haben sich in Wohngebieten längst bewährt, eine Ausdehnung auf alle in Frage kommenden Straßen in diesen Bereichen ist aus Wifo Sicht sinnvoll und zielführend. Die Festlegung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen kann in begründeten Fällen auch ganztags erfolgen, wie vor Schulen, Kindergärten und Einrichtungen, die besondere Verkehrssicherheit erfordern, sowie an Stellen mit hohem Radverkehrsaufkommen oder Fußgänger-Querungsbedarf.</p>	<p>Neben den Auswirkungen der Fahrzeitverluste haben Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Vielzahl an positiven Effekten wie bspw. die Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Aufenthalts- und Lebensqualität, der Luftreinhaltung, eine Verstärkung des Verkehrsflusses, etc. Diese Faktoren erhöhen die Attraktivität der Stadt.</p> <p>In den betrachteten Straßen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund der Überschreitung der Auslöse- und Pflichtwerte ebenfalls begründet.</p>
XVIII.4			<p>Das Motorengeräusch bei Tempo 30 im dritten Gang unterscheidet sich nicht wesentlich von dem bei Tempo 50 im vierten Gang. Im Stadtverkehr sind vor allem hohe Drehzahlen für den Lärm verantwortlich. Diese können durch ein Tempolimit von 50 km/h auf 30km/h lediglich um 2 Dezibel (A) gesenkt werden. Laut ADAC haben das Messungen in Berlin ergeben; die Lärmreduktion ist nach diesen Ergebnissen eher gering.</p>	<p>Eine Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 bewirkt eine Lärmpegelminderung zwischen 2.5 und 3 dB(A). Eine solche Reduzierung der Lärmpegel bedeutet für die Anwohner:innen eine starke Entlastung und trägt zu dem Ziel der Lärmaktionsplanung bei, die Lärmpegel unter die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts zu senken.</p> <p>Die Aussage des ADAC ist fachlich vielfach widerlegt. Das Gutachten des Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertages zu „Umweltbedingten Verkehrsbeschränkungen in Kommunen - Auswirkungen und Alternativen“ aus 2017 schreibt: „Eine Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Verringerung des Mittelungspegels um ca. 3 dB(A). Eine Abnahme der Spitzenpegel um bis zu 6</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVIII.5			<p>Wifo fordert: Tagsüber weiterhin Tempo 50 km/h auf der B32 (Wangener Straße, Leonhard – Wilhelmstraße, Schussenstraße), in der Jahnstraße und Hindenburgstraße um vor allem eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt für die Menschen aus der Region zu gewährleisten. Die „Zuleitungsstrecken“ sind die Verkehrsadern zur Innenstadt bzw. zu den Parkhäusern.</p>	<p>dB(A) ist möglich, falls darüber hinaus eine Verstärkung des Verkehrsflusses und weniger Stop-and-go-Verkehr erzielt werden können. Bei höheren Geschwindigkeiten ist zudem die Anstiegsgeschwindigkeit des Schallpegels schneller. Lärm mit einer schnellen Schallpegelanstiegsgeschwindigkeit wird von den Betroffenen als störender empfunden. Insgesamt lässt sich sagen, dass sowohl Geschwindigkeit als auch Stetigkeit und Gleichmäßigkeit der Fahrten wichtige Einflussgrößen der Dimension des Lärms sind.“</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
XVIII.6			<p>Mit dem Bau des Molldietetunnels werden sich die Verkehrsmengen (vor allem Durchgangsverkehr) und damit auch die Lärmbelastungen auf der gesamten B32 deutlich reduzieren. Deshalb muss alle Kraft auf den baldigen Baubeginn konzentriert werden. Die Fertigstellung wird dennoch Jahre dauern, bis dahin sollten vordringlich lärmindernde Maßnahmen wie Einbau von Flüsterasphalt, Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern, Förderung Umweltverbund und Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Tempo 30 ganztags in den Stadtstraßen mit freiwilliger Kartierung zurückstellen, da es auch keine Pflichtaufgabe ist. Erst müssen die Lärmbelastungen in diesen Bereichen konkret gemessen werden; Berechnungen</p>	<p>Zustimmung.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbare Sofortmaßnahmen die zur direkten Entlastung der Bewohner:innen führen. Bauliche Maßnahmen (Lärmoptimierter Belag, Lärmschutzwand o.ä.) sind oftmals erst mittelfristig realisierbar. Kommt es zu einer Umsetzung solcher ist die</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVIII.7			<p>des Umgebungslärms auf Basis aktueller Verkehrszahlen sind nicht ausreichend.</p> <p>Zu klären bzw. zu berechnen ist auch, welche Auswirkungen Tempo 30 auf den Busverkehr und auf Einsätze bei Feuerwehr und Rettungsdiensten zu erwarten sind.</p>	<p>Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.</p> <p>Zustimmung. Anpassungen sind ggf. vorzunehmen.</p>
XVIII.8			<p>In allen Wohngebieten und Quartieren mit Mischnutzung in Ravensburg sollte Tempo 30 ganztags und flächendeckend geprüft werden.</p>	<p>Der Unterschied zwischen Tempo 30- Zone und einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung ist zu beachten. Auch die hier betrachteten Hauptverkehrsstraßen führen i.a. durch Wohn- und Mischgebiete.</p>
XVIII.9			<p>Fazit Tempo 30 ganztags als innerörtliche Regelgeschwindigkeit in den im Entwurf genannten Straßen ist aus Sicht des Wifo weder aus Lärm-, Sicherheits- noch aus Umweltgründen zielführend. Die verkehrliche Anordnung würde vor allem die wichtige Erreichbarkeit der Innenstadt schmälern und insgesamt den Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen beeinträchtigen.</p>	<p>Widerspruch: Tempo 30 ist fachlich unstrittig hinsichtlich Lärm-, Sicherheits- und Umweltgründen zielführend. Die Innenstadt ist auch bei Anordnung von Tempo 30 uneingeschränkt erreichbar.</p>