

BESCHLUSS - VORLAGE

Dezernat/Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
V/ Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	07.03.2018

Betreff:

Lärmaktionsplan Freiburg i. Br.

h i e r :

Stadtweites Geschwindigkeitskonzept im Hauptstraßennetz für die Nachtstunden

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. VK	13.03.2018		X	X	
2. HA	16.04.2018		X	X	
3. GR	24.04.2018	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): ja - durchgeführt in
 - Opfingen am 09.04.2018
 - Waltershofen am 10.04.2018
 - Munzingen am 11.04.2018
 - Hochdorf am 16.04.2018
 - Kappel am 17.04.2018
 - Tiengen am 17.04.2018
 - Ebnet am 18.04.2018
 - Lehen am 18.04.2018

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: ja - abgestimmt mit
 Freiburger Verkehrs AG

Finanzielle Auswirkungen: ja - siehe Anlage 1

Beschlussantrag:

- Der Gemeinderat nimmt den Bericht zum stadtweiten Geschwindigkeitskonzept im Hauptstraßennetz für die Nachtstunden gemäß Drucksache G-18/052 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gemäß Ziffer 4 der Drucksache G-18/052 unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV.**

2. **Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit einer Evaluation der vorgenommenen Änderungen der Geschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz und einem entsprechenden Bericht zu gegebener Zeit im Verkehrsausschuss.**
-

Anlagen:

1. Finanzielle Auswirkungen
2. Bestehende Tempo-30-Zonen in Freiburg
3. Verwaltungsvorschlag für Tempo-30-Zonen von 22:00 bis 6:00 Uhr

1. Ausgangslage

Die Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten auf den Hauptverkehrsstraßen mit hohen Lärmbelastungen („Belastungsachsen“) ist eine der wichtigsten Maßnahmen im 2015 verabschiedeten Lärmaktionsplan der Stadt Freiburg. Gemäß Lärmaktionsplan sollen diese Geschwindigkeitsreduzierungen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für die Nachtstunden (zwischen 22:00 - 6:00 Uhr) und als Regelungen für ganztags geprüft und umgesetzt werden.

Im Zuge der Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan hat der Gemeinderat am 17.03.2015 (Drucksache G-15/039) auf Antrag der Fraktionsgemeinschaft Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 17.03.2015 den folgenden Beschluss gefasst:

"Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, im Rahmen der Lärmaktionsplanung ein stadtweit geltendes Geschwindigkeitskonzept zu erarbeiten und - nach Vorberatung im Verkehrsausschuss - dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Zielsetzung ist eine möglichst flächendeckende nächtliche Tempo-30-Regelung (22:00 bis 6:00 Uhr) – mit begründeten Ausnahmen, wo ausreichend Abstand zur Wohnbebauung gegeben ist."

Eine flächendeckende Tempo-30-Regelung ist weder in den Nachtstunden noch ganztags durch die Stadtverwaltung einfach anzuordnen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind immer an bestimmte, durch Gesetze, Richtlinien oder Verordnungen festgelegte Voraussetzungen (siehe auch Ziffer 2 dieser Drucksache) geknüpft, bei deren Vorliegen die Verkehrsbehörde diese Temporeduzierungen anordnen kann.

Unabhängig vom gemeinderätlichen Beschluss, zunächst vordringlich nachts eine flächendeckende Tempo-30-Regelung umzusetzen, bezieht sich die Aufgabe, bei Überschreiten bestimmter Immissionspegel Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen und umzusetzen, nicht nur auf die Nachtstunden. Allerdings ist die Beurteilung möglicher Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen tagsüber wegen der höheren Verkehrsmengen, der bei hoher Auslastung schwierigeren Koordinierung in der Verkehrssteuerung („grüne Welle“), der stärkeren Betroffenheit des Wirtschaftsverkehrs und wegen vorhandener oder möglicher Ausweichverkehre zur Umgehung stark belasteter Hauptverkehrsstraßen ungleich komplexer als für die Nachtstunden.

Für die Tagstunden wird die Verwaltung die Auswirkungen einer Tempo-30-Regelung auf bestimmten Strecken zunächst – auch mit Unterstützung durch das neue Verkehrsmodell – hinsichtlich Verkehrsablauf und Verkehrslenkung genauer prüfen. Ebenfalls wird die Verwaltung bezüglich der Auswirkungen eines Tempolimits in den Tagstunden die Aussagen verschiedener Gutachten zum Luft-

reinalhalteplan abwarten, die derzeit im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg erarbeitet werden.

Um jedoch in den Nachtstunden im Sinne des o. a. Gemeinderatsbeschlusses möglichst zeitnah zu einer Verringerung der Lärmbelastungen zu kommen, schlägt die Verwaltung vor, in einem ersten Schritt nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen dort umzusetzen, wo diese fachlich sinnvoll und rechtlich möglich sind. Damit tragen sie auch dem Umstand Rechnung, dass Verkehrslärm wegen der Störung der Nachtruhe und der damit verbundenen Beeinträchtigungen von Gesundheit und Lebensqualität in den Nachtstunden als besonders belastend wahrgenommen wird.

Zur Umsetzung des o. g. Gemeinderatsbeschlusses legt die Verwaltung mit dieser Drucksache einen Konzeptvorschlag für die Nachtstunden (22:00 bis 6:00 Uhr) vor, nach dem in großen Teilen des Hauptstraßennetzes eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden soll. Das Nebennetz ist in Freiburg im Bereich der Wohngebiete ohnehin quasi flächendeckend als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

2. Rechtliche Grundlagen

Trotz verschiedener Initiativen – u. a. des Deutschen Städtetages – und einzelner Gesetzesanpassungen gilt in Deutschland nach wie vor die innerstädtische Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Alle anderen Geschwindigkeitsanordnungen stellen Ausnahmen von dieser Regel dar und sind nur unter bestimmten Voraussetzungen rechtlich möglich.

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen bedarf zwingend der Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg. Bewertungsmaßstab hierbei sind die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Verkehr der Straße herrührende Schallpegel an den Außenfassaden die Immissionsrichtwerte von

- 70 dB(A) tags zwischen 6:00 und 22:00 Uhr bzw.
- 60 dB(A) nachts zwischen 22:00 und 6:00 Uhr

überschreitet. Für Gewerbegebiete liegen die Richtwerte um 5 dB(A) höher.

Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld sozialer Einrichtungen

Im März 2017 trat eine Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld sozialer Einrichtungen in Kraft.

Nach dieser Regelung „ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).“ In die Gesamtabwägung sind dabei u. a. „Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen“.

Die Verwaltung hat deshalb – unabhängig vom Konzeptvorschlag für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen – ebenfalls geprüft, welche Konsequenzen sich aus der neuen Regelung für Tempo 30 im Umfeld sozialer Einrichtungen ergeben.

Überlagerung unterschiedlicher Regelungen zur Geschwindigkeit

Soweit Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld der sozialen Einrichtungen vorgenommen werden sollen, sind sie auf die jeweilige Betriebszeit beschränkt (z. B. von Montag bis Freitag, jeweils 7:00 – 17:00 Uhr). Die nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gelten grundsätzlich täglich von 22:00 bis 6:00 Uhr.

Derzeit wird u. a. mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) geklärt, ob bei räumlicher Überlagerung von Geschwindigkeitsbeschränkungen z. B. vor einer Schule tagsüber und lärmbedingten Beschränkungen nachts Geschwindigkeitsbeschränkungen auch ohne zeitliche Einschränkung (also ganztags) angeordnet werden können, weil die Beschilderung mit vielen Zusatzzeichen und den verschiedenen zeitlichen Regelungen für Verkehrsteilnehmer_innen sehr unübersichtlich und missverständlich würde.

3. Rechnerische Grundlagen

Verkehrslärmbelastungen werden im Zusammenhang mit den gesetzlichen Immissionsrichtwerten nicht gemessen, sondern auf Basis der örtlichen Voraussetzungen berechnet.

Schallpegelmessungen eignen sich zur Beurteilung einer Situation nicht, da die Messergebnisse immer von den jeweils gerade in den Stunden der Messung vorherrschenden Randbedingungen abhängen (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare Schwankungen der Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen an einzelnen Messorten widerspiegeln. Die Verkehrslärmschutzverordnung fordert daher ausdrücklich, die Schallimmissionen zu berechnen. Die Berechnungsverfahren setzen dabei jeweils die ungünstigsten örtlichen Rahmenbedingungen (z. B. hin-

sichtlich Windrichtung und Luftfeuchtigkeit) an und sind deshalb so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen rechnerisch höhere als die tatsächlichen durchschnittlichen Schallpegel ermittelt werden, die Berechnungsergebnisse also regelmäßig höher sind als entsprechende Vergleichsmessungen.

Für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie der europäischen Union sind andere Lärmberechnungsverfahren anzuwenden als für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen.

Die Verwaltung hat deshalb für alle im Lärmaktionsplan (nach dem EU-Berechnungsverfahren) festgestellten „Belastungsachsen“ erneute Lärmberechnungen - nach dem hierfür anzuwendenden Berechnungsverfahren („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, RLS-90) – vornehmen lassen, um zu prüfen, ob die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen vorliegen. Die wichtigsten Faktoren in diesen Berechnungen sind die Gesamtverkehrsmenge, das Aufkommen an Lkw-Verkehr, die zulässigen Geschwindigkeiten sowie der Abstand zwischen der Lärmquelle (Fahrbahnachse) und dem Immissionsort, also den Hausfassaden. Der letztgenannte Faktor spielt eine sehr große Rolle und führt dazu, dass in Straßen mit zwar mäßiger Verkehrsbelastung, aber dicht an der Straße stehenden Gebäuden mitunter die o. g. Immissionswerte von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts überschritten werden, während an anderen Straßen mit deutlich höheren Verkehrsmengen keine Überschreitungen festgestellt werden, weil dort die Abstände zwischen Straße und Gebäude größer sind. Letzteres ist zum Beispiel trotz hoher Lärmemissionen entlang den meisten Abschnitten der besonders stark frequentierten Verkehrsachsen wie den Autobahzubringern oder der Westrandstraße der Fall, obwohl der Lärm dieser Straßen von vielen Bewohner_innen aus der (weiteren) Umgebung als sehr störend wahrgenommen wird. Ebenfalls gehen der Straßenzustand, die Lage von Lichtsignalanlagen, die Straßenlängsneigung und vieles andere in die Berechnung mit ein.

4. Konzeptvorschlag für nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen

Nach den Berechnungsergebnissen sind im Stadtgebiet Freiburg, überwiegend in der Kernstadt und dabei vor allem in den innenstadtnahen Stadtteilen, auf vielen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes die Voraussetzungen für nächtliche Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen gegeben. Allerdings liegen dazwischen auch immer wieder Abschnitte, in denen die Voraussetzungen nicht durchgängig erfüllt sind, abhängig vor allem von den baulichen Strukturen. Eine Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen allein anhand dieser Berechnungsergebnisse würde zu einem Flickenteppich von Tempolimits führen, der weder der Bewohnerschaft noch den Verkehrsteilnehmer_innen vermittelbar wäre.

Die Verwaltung schlägt daher - vorbehaltlich der abschließenden Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde - vor, im Rahmen des verkehrsbehördlichen Ermessensspielraums nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen möglichst für größere zusammenhängende Bereiche oder wenigstens längere zusammenhängende Straßenzüge anzuordnen. Dies entspricht auch der oben zitierten Be-

schlusslage des Gemeinderates vom März 2015, eine möglichst „flächendeckende nächtliche Tempo-30-Regelung“ zu erreichen. Die Anlagen 2 und 3 zu dieser Drucksache zeigen in Überlagerung mit den bestehenden Tempo-30-Regelungen, auf welchen Hauptverkehrsstraßen nach dem Vorschlag der Verwaltung die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden reduziert werden soll.

Unter den folgenden Ziffern 4.1 bis 4.3 sind einige Besonderheiten des Konzeptvorschlages der Verwaltung gesondert dargestellt.

4.1 Sundgauallee, Elsässer Straße, Besançonallee sowie Lehener Straße

An der Sundgauallee in Betzenhausen, der Elsässer Straße im Stadtteil Mooswald, der Besançonallee in St. Georgen (zwischen Basler Landstraße und Alice-Salomon-Straße), der Lehener Straße im Stühlinger (zwischen Fehrenbachallee und Eschholzstraße) sowie der Friedhofstraße (Stadtteil Brühl-Beurbarung) sind die Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV anteilig an deutlich weniger Gebäuden überschritten als bei den anderen im Konzept enthaltenen Straßen. Die Verwaltung hält es trotzdem für richtig, auch in diesen Straßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden auf 30 km/h zu beschränken und beantragt deshalb auch für diese Streckenabschnitte eine nächtliche Tempobeschränkung bei der höheren Verkehrsbehörde.

Für die Elsässer Straße im Stadtteil Mooswald hat die Verkehrsbehörde darüber hinaus eine Tempobeschränkung aufgrund der vielen dortigen Schulen bzw. Kindertageseinrichtungen zwischen 7:00 und 17:00 Uhr angeordnet (siehe auch Ziffer 4.3).

4.2 Habsburgerstraße

An der Habsburgerstraße (Stadtteil Herdern) sind die o. a. Immissionsrichtwerte bei nahezu allen Wohngebäuden mitunter deutlich überschritten. Anders als bei vielen anderen Straßen, für die die Verwaltung eine nächtliche Tempobeschränkung vorschlägt, gibt es im Falle der Habsburgerstraße mit der Route Hauptstraße – Mozartstraße eine potenzielle Ausweichroute durch eine bestehende Tempo-30-Zone, bei der die Gefahr von Verkehrsverlagerungen infolge einer Geschwindigkeitsbeschränkung besteht. An der Habsburgerstraße soll die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung deshalb zunächst versuchsweise umgesetzt und dabei anhand von Verkehrszählungen untersucht werden, ob und in welcher Größenordnung es zu Verkehrsverlagerungen kommt. Danach ist über die Beibehaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung zu entscheiden. Die Umsetzung der versuchsweisen nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung soll erst nach Abschluss der Bauarbeiten an Friedrichring und Siegesdenkmal erfolgen.

4.3 Tempo 30 im Umfeld von sozialen Einrichtungen

Aus der neuen Regelung zu Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld bestimmter sozialer Einrichtungen (siehe auch Ziffer 2 dieser Drucksache) resultieren im Stadtgebiet einige - teilweise auch schon umgesetzte - Anordnungen von Tempo 30 (Montag bis Freitag, i. d. R. von 7:00 - 18:00 Uhr). Überschneidungen mit den gemäß dieser Drucksache vorgeschlagenen nächtlichen Geschwindig-

keitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gibt es auf den folgenden Straßenabschnitten:

- Kronenstraße zwischen B 31 und Mattenstraße,
- Elsässer Straße zwischen Berliner Allee und der Straße Im Rehwinkel,
- Hansjakobstraße zwischen Schwarzwaldstraße und Haltestelle Emil-Gött-Straße.

Wie unter Ziffer 2 ausgeführt, befürwortet die Verwaltung in diesen Fällen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne zeitliche Einschränkung. Hierzu ist abzuwarten, ob die höhere Verkehrsbehörde bzw. das Verkehrsministerium Baden-Württemberg diesem Vorschlag zustimmt.

5. Auswirkungen auf den ÖPNV

Durch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem Straßennetz ist auch der diese Streckenabschnitte mitnutzende ÖPNV betroffen. Dies gilt selbstverständlich für den auf der Straße fahrenden Buslinienverkehr, aber auch in den Fällen für die Stadtbahn, wenn diese nicht auf einem eigenen, baulich abgegrenzten Bahnkörper unterwegs ist. Dies ist in Freiburg auf den verschiedenen sog. dynamischen Streckenabschnitten und in Bereichen der Friedhofstraße, der Zähringer Straße, sowie auf der gesamten Länge der Hansjakobstraße der Fall.

Somit betreffen die in dieser Drucksache aufgeführten Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierungen im Freiburger Hauptstraßennetz bei der Freiburger Verkehrs AG (VAG) neben den Buslinien 10, 14 und 27 (ggf. auch Anschlussverkehre der Buslinie 17) auch den Stadtbahnbetrieb aller Linien.

Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im ÖPNV bedeutet aufgrund der verlängerten Fahrzeiten nicht nur einen in seinen Auswirkungen schwer quantifizierbaren Attraktivitätsverlust für den ÖPNV, sondern kann auch infolge ungünstiger Umlaufzeiten den Mehrbedarf von Fahrzeugen (ggf. sogar im Anschlussbusverkehr) und damit höhere Betriebskosten beim Verkehrsunternehmen verursachen.

Ziel muss es im weiteren Verfahren sein, gemeinsam von VAG und Garten- und Tiefbauamt (GuT) zu prüfen, wie die Auswirkungen genau sind und wie diesen am besten begegnet werden kann, um finanzielle Auswirkungen und Attraktivitätsverluste in Grenzen zu halten. Nach Umsetzung der Maßnahmen wird die Verwaltung die Erfahrungen eruieren und dem Gemeinderat zu gegebener Zeit berichten.

6. Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung des Konzeptes steht, wie erwähnt, auch mit Gemeinderatsbeschluss unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die höhere Verkehrsbehörde. Aufgrund der Vielzahl betroffener Straßenabschnitte ist davon auszugehen, dass die Prüfung des Antrags einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Über den Stand wird die Verwaltung in den gemeinderätlichen Gremien berichten.

Die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen soll dann sukzessive erfolgen. Dabei müssen auf Strecken, an denen die Lichtsignalanlagen (LSA) koordiniert sind („grüne Welle“), zeitgleich die Signalschaltungen angepasst werden, was entsprechenden zeitlichen Vorlauf, größere personelle Ressourcen sowie auch weitere Finanzmittel erfordert. Allein die Umstellung der vorhandenen Lichtsignalanlagen der 2010 umgesetzten nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung im Zuge der Dreisamuferstraßen (B 31) hatte Kosten in Höhe von knapp 20.000,00 € verursacht. Ebenfalls sind – wie unter Ziffer 5 erläutert – die Auswirkungen auf den ÖPNV zu prüfen und im Einzelfall (auch technische) Maßnahmen zur Verringerung der Fahrzeitverluste zu erarbeiten und mit umzusetzen.

Im aktuellen Doppelhaushalt sind im Jahr 2018 Mittel in Höhe von 50.000,00 € für die Umsetzung des Lärmaktionsplanes eingestellt. Diese Mittel reichen voraussichtlich nicht aus, um alle im Konzept vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen mit den begleitenden Maßnahmen in der Beschilderung und an den LSA umzusetzen. Die ggf. darüber hinausgehenden Mittel werden aus dem Budget des GuT bereitgestellt. Weitere Mittel für die Folgejahre werden bei der Haushaltsplanung 2019/2020 beantragt.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen mittels mobiler und stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen lt. den Vorgaben des Regierungspräsidiums im Rahmen des Lärmaktionsplanes zu überwachen sind. Hierfür entstehen beim Gemeindevollzugsdienst und in der Bußgeldbehörde Personal- und Sachkosten, die anhand eines Gesamtkonzeptes für den Doppelhaushalt 2019/2020 noch zu ermitteln sind.

Bei der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Habsburgerstraße wird die Verwaltung nach Abschluss der Bauarbeiten am Friedrichring / Siegesdenkmal und angemessener Zeit für die Anpassung der Verkehrsabwicklung an eine weitgehend baustellenfreie Situation zunächst Verkehrszählungen ohne Tempolimit durchführen, um später belastbare Aussagen über Ausweichverkehre zu erhalten.

Sobald das neue Verkehrsmodell funktionsfähig vorliegt, wird die Verwaltung für Streckenabschnitte, in denen auch tagsüber die Immissionsrichtwerte überschritten sind, mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne zeitliche Einschränkungen auf ihre Auswirkungen prüfen und dem Gemeinderat zur Beratung vorlegen.

Ansprechpartner sind beim Garten-und Tiefbauamt Herr Herffs, Tel.: 0761/201-4670, und Herr Schmitt-Nagel, Tel.: 0761/201-4680.

- Bürgermeisteramt -

Teilhaushalt / Teilbudget: Garten- und Tiefbauamt Produktgruppe(n): 56.10.26	Seite 773 im Haushaltsplan des DHH 2017/2018
---	---

Ergebnishaushalt	2017	2018
<u>Aufwendungen</u>		
- Sach- und Transferaufwendungen	0 EUR	- 50.000 EUR
Nettoressourcenbedarf/-überschuss	0 EUR	- 50.000 EUR

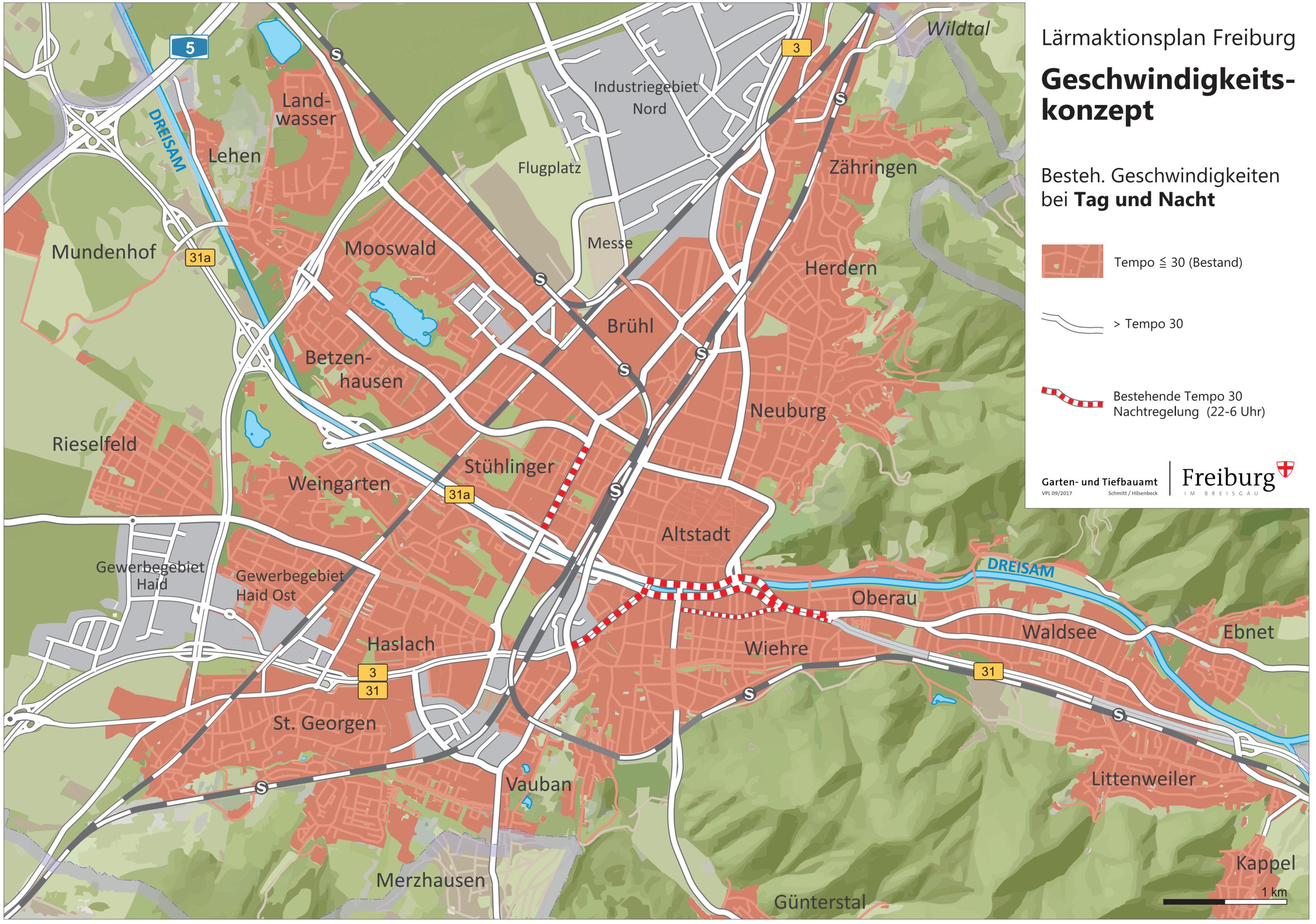
Eingestellte Mittel im HHPI./IP:	X in voller Höhe	[...] teilweise	[...] keine
<u>Erläuterungen:</u>			
<p>Haushaltsmittel in Höhe von 50.000 EUR stehen 2018 im Budget des Garten- und Tiefbauamts (Auftrag P561006B0002 „Lärminderungsplan“) zur Verfügung. Darüber hinausgehende Mittel werden aus dem Budget des Garten- und Tiefbauamts finanziert. Die Mittel für künftige Haushaltsjahre werden ermittelt und bei der Haushaltsplanung für den DHH 19/20 zusätzlich beantragt.</p>			

Geschwindigkeitskonzept

Besteh. Geschwindigkeiten bei **Tag und Nacht**

-  Tempo \leq 30 (Bestand)
-  > Tempo 30
-  Bestehende Tempo 30 Nachtregelung (22-6 Uhr)

Garten- und Tiefbauamt | Freiburg
VPL 09/2017 Schmitt / Hilsenbeck IM BREISGAU



Geschwindigkeitskonzept

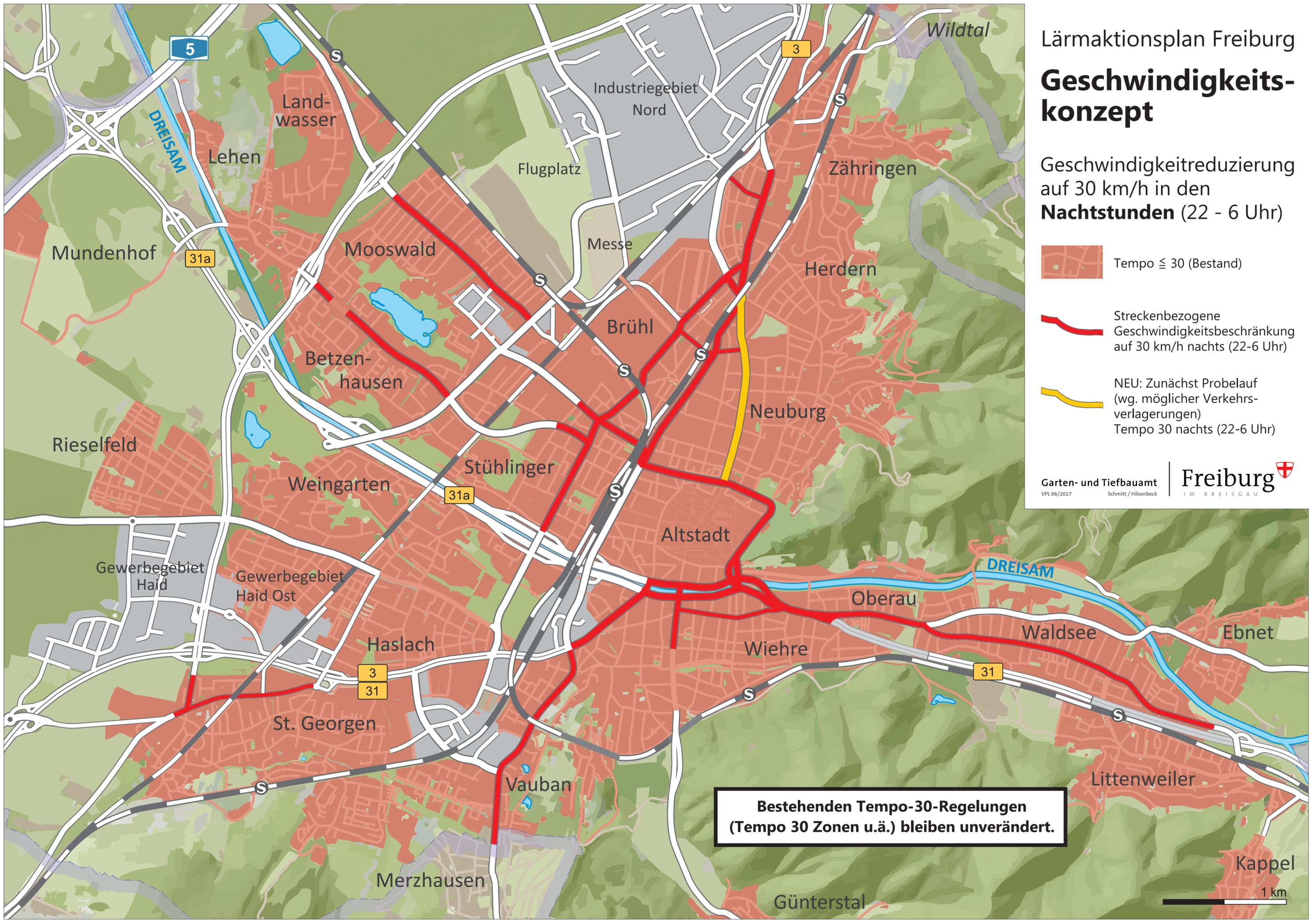
Geschwindigkeitreduzierung auf 30 km/h in den **Nachtstunden** (22 - 6 Uhr)

-  Tempo \leq 30 (Bestand)
-  Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts (22-6 Uhr)
-  NEU: Zunächst Probelauf (wg. möglicher Verkehrsverlagerungen) Tempo 30 nachts (22-6 Uhr)

Garten- und Tiefbauamt
VPL 06/2017

Schmitt / Hilsenbeck

Freiburg
IM BREISGAU



Bestehenden Tempo-30-Regelungen (Tempo 30 Zonen u.ä.) bleiben unverändert.