Stadt
Heidelberg

Drucksache:
0147/2021/IV

Datum:
11.10.2021

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Regelumkehr Tempo 30

Informationsvorlage

Beschlusslauf
Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. November 2021

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	20.10.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	10.11.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie der Gemeinderat nehmen folgende Informationen der Verwaltung zur Kenntnis:

- *Die Stadt Heidelberg setzt seit Jahren ein Gesamtkonzept für den Einsatz der unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen für das Stadtgebiet um. Dabei ist das Straßenverkehrssystem in Heidelberg hierarchisch konzipiert, indem entsprechend der jeweiligen Funktionalität des öffentlichen Straßenraumes unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten angeordnet sind.*
- *Geschwindigkeitsreduzierte Streckenabschnitte mit Tempo 30 oder weniger (Tempo 20, verkehrsberuhigter Bereich) sind in Stadt Heidelberg eher die Regel als die Ausnahme (siehe beigefügte Anlage 01). In den letzten Jahren hat die Verwaltung durch die Umsetzung vieler unterschiedlicher Maßnahmen bereits flächendeckend Verkehrsberuhigung geschaffen – und zwar dort wo es notwendig ist.*
- *Die Stadt Heidelberg begrüßt die Initiative der Städte aus Baden-Württemberg sowie des Städtetages zur Änderung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und erwartet sich von möglichen Verkehrsversuchen hilfreiche Erkenntnisse über die Auswirkungen der flächendeckenden Anordnung von Tempo 30.*
- *Es wurde eine Kooperationsvereinbarung mit unserer Partnerstadt Montpellier geschlossen, wonach Heidelberg von Montpelliers Erfahrungen bezüglich der Anordnung von Tempo 30 – ausgenommen Hauptverkehrsstraßen – profitiert und plant, diese umzusetzen.*

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Zusammenfassung der Begründung:

Die Stadt Heidelberg setzt seit Jahren ein Geschwindigkeitskonzept um, welches die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch zukünftig gewährleisten soll und eine an die örtlichen Gegebenheiten angepasste zulässige Höchstgeschwindigkeit festlegt. Die Verwaltung hat in den letzten Jahren bereits sehr viele verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen umgesetzt; in der überwiegenden Mehrheit aller Heidelberger Straßen gilt bereits schon Tempo 30 oder eine noch geringere Geschwindigkeit (Tempo 20, Schrittgeschwindigkeit).

Für die nächsten Jahre sind bereits weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingeplant.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus Montpellier beantragt die Verwaltung als untere Straßenverkehrsbehörde die Genehmigung eines Pilotversuchs zur Regelumkehr, um insbesondere auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.10.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.10.2021

7.1 Regelumkehr Tempo 30

Informationsvorlage 0147/2021/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt, dem ein Antrag von Bündnis 90/der Grünen 0040/2021 zu Grunde liegt.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:
Stadtrat Dr. Lutzmann, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Föhr, Vertreter des Jugendgemeinderates Goldschmidt, Stadträtin Heldner, Stadtrat Eckert, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Pfeiffer

Stadtrat Dr. Lutzmann fragt nach, welche Straßen mit Tempo-30-Regelungen in der Vergangenheit bei gerichtlichen Klageverfahren nicht anerkannt wurden und deshalb bei Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht geahndet werden, und ob diese Straßen in den beiliegenden Plänen berücksichtigt wurden oder ob es solche Straßen in Heidelberg gar nicht mehr gebe.

Stadtrat Rothfuß begrüßt ausdrücklich die Regelumkehr Tempo 30 (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts) und die damit verbundene erhöhte Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Er informiert, dass es viele Städte gibt, die sich diese Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 wünschen. Sowohl Stadtrat Rothfuß als auch Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain weisen aber auch darauf hin, dass eine rechtliche Grundlage vom Bundesverkehrsministerium für eine flächendeckende Tempo-30-Regelung als Regelgeschwindigkeit innerorts noch geschaffen werden müsse.

Stadtrat Föhr macht geltend, dass es aber auch von großer Bedeutung sei, dass auf allen Bundes-, Landes- und sonstige Straßen, die dem Durchgangsverkehr dienen, auch weiterhin die Tempo-50-Regelung gelte.

Herr Goldschmidt als Vertreter des Jugendgemeinderates unterstützt ebenfalls die Regelumkehr Tempo 30 im Stadtgebiet Heidelberg.

Stadträtin Heldner weist nochmals darauf hin, dass es eigentlich de facto schon flächendeckend in Heidelberg eine Tempo-30-Regelung gäbe, und dass es aber auch wichtig sei, dass in Durchgangsstraßen nach wie vor mit Tempo 50 gefahren werden könne, um zum Beispiel Lieferverkehr zu ermöglichen.

Stadtrat Eckert weist eindringlich darauf hin, dass bei der Regelumkehr Tempo 30 zunächst einmal die bundesgesetzlichen Grundlagen geschaffen werden müssten, bevor die Stadt Heidelberg dies in einem Kooperationsvertrag mit der Stadt Montpellier unterzeichnen könne. Er macht geltend, dass bei Tempo 30 aufgrund des geringeren Verkehrsflusses und der höheren Verweildauer auf der Straße ein größerer Kohlenstoffdioxid (CO_2)-Ausstoß entstehen würde.

Dieser Aussage widerspricht Herr Dr. Weiler-Lorentz und führt aus, dass bei Tempo 50 sowohl mehr Stickoxide als auch mehr CO_2 vom Kraftfahrzeug (KFZ)-Verkehr emittiert würden. Er erläutert, dass die Ergebnisse von Studien aus Sachsen bezüglich Luftschadstoffen durch KFZ-Verkehr bei Tempo 30 und Tempo 50 nur dann gleich wären, wenn bei Tempo 30 nicht die Ampelschaltungen angepasst würden.

In diesem Zusammenhang weist Frau Sauer, Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement darauf hin, dass es noch keine verlässlichen Studien bezüglich CO_2-Ausstoß und NO_X-Ausstoß des KFZ-Verkehrs im Vergleich von Tempo-30-Regelungen zu Tempo-50-Regelungen gäbe.

Stadtrat Pfeiffer betont, dass sich der Sicherheitsaspekt für Fußgänger und Radfahrer bei dem angestrebten Regelverkehr von Tempo 30 innerorts immens verbessern würde.

Stadträtin Heldner fragt in diesem Zusammenhang noch nach dem Stand des Verfahrens von Tempo 30 im Bereich „Im Dorf" in Kirchheim und Frau Sauer verspricht eine Vor-Ort-Begehung noch in diesem Jahr.

Folgende Fragen werden angesprochen:

- Gibt es in bestimmten Straßen von Heidelberg noch immer Tempo 30 Regelungen, die aufgrund von Gerichtsentscheidungen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht geahndet werden und wurden diese Straße in den beiliegenden Plänen berücksichtigt?
- Müssen alle Schilder bei der Regelumkehr Tempo 30 in Heidelberg entfernt und durch neue Schilder ersetzt werden und wie hoch sind die damit verbundenen Kosten?

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain sagt zu, die beiden offenen Fragen zu klären und die Antworten nachzureichen.

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität nehmen die Informationsvorlage zur Kenntnis.

Des Weiteren ergehen folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung:

1. ***Zusammenstellung der Straßen, bei denen in der Vergangenheit Tempo-30-Regelungen von Gerichten nicht anerkannt wurden und deshalb Geschwindigkeitsverstöße nicht geahndet werden***

2. ***Prüfung der Kosten hinsichtlich des Aufstellens/Entfernens von Schildern bei der Regelumkehr auf Tempo 30***

Ergänzungen
„von Schildern bei der Regelumkehr auf Tempo 30“ (01-SD/wa)

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 10.11.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 10.11.2021

42.1 Regelumkehr Tempo 30
Informationsvorlage 0147/2021/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner verweist auf den Arbeitsauftrag des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.10.2021.

In der folgenden Diskussion werden Für und Wider von Tempo-30-Regelungen beleuchtet. Es beteiligen sich die Stadträtinnen Stolz und Prof. Dr. Schuster sowie die Stadträte Rothfuß, Eckert, Michelsburg, Dr. Weiler-Lorentz, Leuzinger und Rehberger.

Nach der Aussprache nehmen die Mitglieder des Gemeinderates die Information unter Berücksichtigung des Arbeitsauftrages aus dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität zur Kenntnis.

Zusammenfassung der Information (Arbeitsauftrag in **fett** dargestellt):

Die Mitglieder des Gemeinderates nehmen die Informationsvorlage zur Kenntnis.

Des Weiteren ergehen folgende Arbeitsaufträge an die Verwaltung:

1. ***Zusammenstellung der Straßen, bei denen in der Vergangenheit Tempo-30-Regelungen von Gerichten nicht anerkannt wurden und deshalb Geschwindigkeitsverstöße nicht geahndet werden.***

2. ***Prüfung der Kosten hinsichtlich des Aufstellens/Entfernens von Schildern bei der Regelumkehr auf Tempo 30.***

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

Das von der Stadt Heidelberg entwickelte Gesamtverkehrskonzept für den Einsatz unterschiedlicher Geschwindigkeitsregelungen im innerstädtischen Bereich fußt auf folgenden **Grundprinzipien:**

- Dort wo es rechtlich zulässig und notwendig ist, in Zukunft sollen verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsreduzierende verkehrsrechtliche Maßnahmen umgesetzt werden. Ziel aller ergriffenen Maßnahmen ist es, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, wobei sicherheitsrelevante Aspekte deutlich vorrangiger zu beachten sind.

- Flächendeckende und abgestufte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Schutz der Wohnnutzung, Einrichtungen mit besonders sensibler Nutzung (Kita, Schulen et cetera). In den Wohnbezirken gilt grundsätzlich Tempo 30 oder in einigen Bereichen auch geringere Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 20, Schrittgeschwindigkeit)

- Hauptverkehrsstraßen und klassifizierte Straßen haben eine Bündelungsfunktion und dienen der Entlastung des untergeordneten Wohnstraßennetzes. Eine Anordnung von Tempo 30 oder geringeren Fahrgeschwindigkeiten darf diesen Grundsatz nicht in Frage stellen.

- Die Gewerbe- und Industriegebiete in Heidelberg (beispielsweise Rohrbach Süd) sollen mit kurzer Fahrtzeit an das überregionale Straßennetz angebunden werden.

- Es gibt derzeit noch keine eindeutige wissenschaftliche Aussage zu Auswirkungen von Tempo 30 auf Luftschadstoffe. Verschiedene Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass auf ebenen Straßen eher eine Verstetigung des Verkehrsflusses und eine Reduzierung von Beschleunigungsvorgängen zu deutlicheren Einsparpotenzialen führt. Die Modellierung der Kohlenstoffdioxid (CO_2)-Emissionen auf Grundlage des HBEFA (Handbuch für Emissionsfaktoren) zeigt, dass der level of Service (flüssig, dicht, gesättigt und die Flottenzusammensetzung) maßgeblich die CO_2-Emissionen beeinflussen.

- Die Entscheidung über die „richtige“ zulässige Höchstgeschwindigkeit ist grundsätzlich straßen- und streckenabhängig und jeweils eine Einzelfallentscheidung.

- Wichtig ist dennoch, dass die einzelnen Maßnahmen sich in einem hierarchischen Gesamtverkehrskonzept aus motorisiertem Individualverkehr (Privatverkehr und Wirtschaftsverkehr), öffentlichen Verkehr (Busverkehr und Schienenverkehr) und Nahverkehr (Radverkehr, Fußverkehr, Mikromobilität) sinnvoll ergänzen und gegenseitig verstärken.

Basierend auf diesen Grundprinzipien gibt es bei der Stadt folgende Kategorien an zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den innerstädtischen Bereich:

Tempo 50

Nach der Straßenverkehrsordnung beträgt die **Regelgeschwindigkeit** in geschlossenen Ortschaften grundsätzlich **50km/h.**

Zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Netzes der Hauptverkehrsstraßen, die den Verkehr bündeln, gilt in einigen wenigen Straßen in Heidelberg im innerstädtischen Bereich weiterhin Tempo

50 – insbesondere auch in den Gewerbegebieten, um den Liefer- und Wirtschaftsverkehr möglichst schnell an die überregionalen Verkehrsachsen (Bundesstraßen, Bundesautobahnen) anzubinden. Die als Anlage 01 beigefügte Grafik zeigt aber auch, dass Tempo 50 bei der Stadt Heidelberg eher die Ausnahme darstellt und in der überwiegenden Mehrheit aller Straßen bereits geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen ergriffen wurden.

Tempo 30

Ausnahmen von der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 sind an Hauptverkehrsstraßen im Einzelfall gesondert zu begründen. Gründe können unter anderem sein:

- Eine besondere örtliche Gefahrenlage
- Schutz vor Lärm und Abgasen
- Zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Dort, wo **Gründe der Verkehrssicherheit** es erfordern bzw. im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen etc. ist bereits Tempo 30 angeordnet. Es handelt sich um folgende Streckenabschnitte: Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße, Sofienstraße, Uferstraße, Brückenstraße, Im Neuenheimer Feld (abschnittsweise), Hauptstraße (abschnittsweise), Kirchheimer Weg (abschnittsweise), Am Götzenberg (abschnittsweise), Mannheimer Straße (abschnittsweise), Franz-Knauff-Straße, Sickingenstraße/B3 (abschnittsweise), Peterstalerstr. (abschnittsweise), Friedrich-Ebert-Anlage (abschnittsweise), Henkel-Teroson-Straße (abschnittsweise).

Im Rahmen der inzwischen 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans (2019) wurde **Tempo 30 aus Lärmschutzgründen** auf folgenden Streckenabschnitten angeordnet: Rohrbacher Straße (Weststadt), B37 zwischen Stadthalle und Karlstor.
Weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Nachtzeit aus Lärmschutzgründen sind derzeit auf der B37 im Bereich Schlierbach sowie in den Neckarstaden zwischen Sofienstraße und Stadthalle geplant (Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Karlsruhe).

Aus **Gründen des Schutzes vor Abgasen** ergab sich bisher nicht die Notwendigkeit Tempo 30 auf einzelnen Streckenabschnitten anzuordnen, da seit dem Jahr 2017 die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Dazu beigetragen haben die Maßnahmen des Masterplanes Nachhaltige Mobilität, welche im Rahmen des Sofortprogrammes Saubere Luft 2017 – 2020 beschlossen und seither sukzessive umgesetzt werden. Es handelt sich um folgende Maßnahmenbündel: intelligente Verkehrssteuerung, Förderung des Umstiegs auf den Umweltverbund, Vernetzung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr, Elektrifizierung des Verkehrs, urbane Logistik.

Insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger-und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf hat die Verwaltung zudem in allen Stadtteilen flächendeckend **Tempo 30-Zonen** eingerichtet.

Tempo 20 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ist in Anlehnung an die Festlegungen der Tempo-30-Zone eine Tempozone mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km/h. Er wird in „zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ empfohlen und findet überwiegend als Tempo-20-Zone Anwendung.

Die Tempo 20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ist als Bindeglied zwischen Tempo 30-Zone und verkehrsberuhigtem Bereich bestens dazu geeignet, zentrale städtische Bereiche hinsichtlich des Verkehrs flächig zu beruhigen, die Verkehrssicherheit für die zu Fuß Gehenden durch die geringen Geschwindigkeiten zu verbessern sowie eine Minderung des Durchgangsverkehrs zu erreichen.

In folgenden Straßen gilt Tempo 20: Hertzstraße, Schwetzinger Straße (abschnittsweise), Plöck/Grabengasse vor der St.-Peter-Kirche, Bahnhofstraße, Herrenwiesenstraße, Rathausstraße, Rohrbach Markt, Leimer Straße (abschnittsweise), Schrebergartenweg.

Darüber hinaus soll der westliche Bereich der Rheinstraße im Rahmen der Entwicklung der Konversionsflächen zukünftig mit Tempo 20 versehen werden (Verkehrsversuch).

Des Weiteren soll in der Mühltalstraße rund um die Tiefburg in Handschuhsheim ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet werden.

Schrittgeschwindigkeit (7-10 km/h)

Neben Fußgängerzonen gilt insbesondere in verkehrsberuhigten Bereichen Schrittgeschwindigkeit:

Ein verkehrsberuhigter Bereich, umgangssprachlich häufig auch Spielstraße genannt, ist eine mit Verkehrszeichen 325.1 beschilderte Straße oder Verkehrsfläche, in der die Aufenthaltsfunktion überwiegt.

Innerhalb dieses Bereiches gilt:

- Zu Fuß Gehende dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen.
- Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten.
- Die Fahrzeugführenden dürfen die zu Fuß Gehenden weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
- Die zu Fuß Gehenden dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
- Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen.

In Heidelberg sind über 100 verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet.

In den folgenden Gebieten sollen in den nächsten Monaten weitere verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden:

- Verkehrsberuhigung im Neubaugebiet „Am Dorf“
  (Gertrude-von-Ubisch-Straße, Ernst-Rehm-Str, Susanne-Pfisterer-Str., Bruchhäuser Weg, Margarete-Massias-Str., Rachel-Straus-Weg, Hedwig-Jochmus-Straße, Am Dorf)
- Ziegelhausen – West
- Handschuhsheim – West
- Mehrere Straßen im Pfaffengrund südlich der Eppelheimer Straße (Fasanenweg, Bussardweg, Im Schaffner, Im Entenlach, Lerchenweg, Schräger Weg, Finkenweg, Kuckucksweg, Pfaffengrundstraße, Starenweg)

Vereinzelt gibt es im Stadtgebiet auch Straßen mit einer **Tempo 10-Regelung**:
Wieblinger Weg, Am Pferchelhang (abschnittsweise), Carl-Bosch-Straße (abschnittsweise), In der Unteren Rombach (abschnittsweise), Franz-Kruckenberg-Straße, Georg-Mechtersheimer-Straße.

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Verkehrsversuch Tempo 30

Die Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen hat mit Antrag 0040/2021/AN die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob beim Bundesverkehrsministerium die Beantragung eines Pilotprojektes zur Absenkung der Regelgeschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 erfolgen und die Stadt Heidelberg sich damit der bekannten Städteinitiative und dem deutschen Städtetag anschließen könne.

Selbstverständlich begrüßt auch die Stadt Heidelberg diese Städteinitiative und erwartet sich von den Verkehrs- und Modellversuchen hilfreiche Erkenntnisse über die Auswirkungen der flächendeckenden Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, insbesondere zur Auswirkung auf CO_2-Eimissionen aber auch hinsichtlich möglicher negativer Effekte (Fahrzeitverlängerungen, Verschlechterung des ÖPNV-Angebots, Ausweichen in Wohngebiete et cetera).

Zudem hat die Stadt Heidelberg am 04.09.2021 eine Kooperationsvereinbarung mit ihrer französischen Partnerstadt Montpellier geschlossen, wonach Heidelberg von Montpelliers Erfahrungen bezüglich der Anordnung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit – ausgenommen Hauptverkehrsstraßen – profitiert und die Regelumkehr einführen will.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus Montpellier beantragt die Verwaltung deshalb als untere Straßenverkehrsbehörde die Genehmigung eines Pilotversuchs zur Regelungsumkehr.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist nicht vonnöten.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+/- berührt:	Ziel/e:
MO 1	+-	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern **Begründung:** Das von der Stadt entwickelte Geschwindigkeitskonzept wird auch zukünftig die Verkehrssicherheit in Heidelberg sicherstellen.
		Ziel/e:
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr **Begründung:** Schutz vor Lärm und Abgasen durch geringere Geschwindigkeiten.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersichtsplan Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet Heidelberg **(Nur digital verfügbar)**