Stadt Freiburg im Breisgau · Bürgermeisteramt Dezernat IV
Postfach, 79095 Freiburg im Breisgau

- per E-Mail als pdf-Datei -
Freie Wähler

Stadt Freiburg im Breisgau
Bürgermeisteramt
Dezernat IV

T 0761 201-5015
dez-IV@freiburg.de
Fahnenbergplatz 4
79098 Freiburg im Breisgau
www.freiburg.de

Ihr Zeichen/Schreiben vom	Unser Aktenzeichen	Ihnen schreibt	Freiburg, den 09.11.2026

Anfrage nach § 24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen
- Auswirkungen der Ausweitung von Tempo-30-Strecken auf Einsatz- und Hilfszeiten

Sehr geehrter Herr Stadtrat Veser,
sehr geehrte Frau Stadträtin Zimmermann,
sehr geehrter Herr Stadtrat Wagner,

vielen Dank für Ihre Anfragen vom 30.09.2026 und ergänzend vom 01.10.2026 an Herrn Oberbürgermeister Horn. Ich habe sie federführend zur fachlichen Prüfung und Beantwortung übernommen. Darin nehmen Sie Bezug auf die Umsetzung des Lärmaktionsplans verbunden mit der Ausweitung von Tempo-30-Strecken. Inhaltlich regen Sie an, neben Lärmschutz und Verkehrssicherheit auch die Gefahrenabwehr und Einsatzzeiten zu untersuchen. Dabei sollen Feuerwehr, Rettungsdienste und Hilfsorganisationen berücksichtigt werden, besonders ehrenamtliche Einsatzkräfte. Zudem bitten Sie um Prüfung verschiedener Fragen.

In Abstimmung mit dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz und dem Dezernat V kann ich Ihre Fragen wie folgt beantworten:

1. **Liegen der Stadt Freiburg Untersuchungen, Messungen oder Auswertungen darüber vor, wie sich die seit Einführung beziehungsweise Ausweitung der Tempo-30-Regelungen veränderten Verkehrsbedingungen auf die Anfahrtszeiten ehrenamtlicher Einsatzkräfte zu ihren Feuerwehrhäusern oder Wachen ausgewirkt haben? Wir bitten hierbei insbesondere um Betrachtung des Zeitraums werktags von 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr.**

2. **Können für die Freiwillige Feuerwehr und – soweit entsprechende Daten vorliegen – für DRK, THW, DLRG und weitere Hilfsorganisationen die durchschnittlichen sowie die längsten Anfahrtszeiten vor und nach Einführung der jeweiligen Tempo-30-Regelungen gegenübergestellt werden? Wir bitten um eine gesonderte Auswertung für den Zeitraum werktags von 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr.**

3. **Wie haben sich werktags zwischen 7:00 Uhr und 18:00 Uhr – insbesondere während der Hauptverkehrszeiten – die Zeit zwischen Alarmierung und Ausrücken sowie die Verfügbarkeit ehrenamtlicher Einsatzkräfte entwickelt?**

   Derartige Auswertungen liegen nicht vor, da uns die individuellen Fahrwege der ehrenamtlichen Kräfte nicht bekannt und nachträglich zu ermitteln sind.

   Auch liegen uns keine Zeiten der im Katastrophenschutz mitwirkenden Hilfsorganisationen vor, sondern lediglich die Zahlen der Feuerwehren in Freiburg.

   Eine belastbare Grundlage über alle Abteilungen der FF liegt uns nicht vor und müsste bei Bedarf gutachterlich ermittelt werden. Jeder Wohnortwechsel und jede Baustelle oder andere verkehrliche Einschränkungen wirken sich auf die Erreichbarkeit der Feuerwehrhäuser und damit auf die Ausrückezeiten aus. Um dem entgegen zu wirken, wurden Coworking-Plätze in der Hauptfeuerwache als Pilot initiiert. Die damit gemachten Erfahrungen sind bislang positiv und müssen über einen längeren Zeitraum betrachtet werden.

   Die Anfahrtszeit ist aus fachlicher Sicht keine geeignete Kenngröße, da sie vom Einsatzort abhängt, der zufällig über das Stadtgebiet verteilt liegt. Hinzu kommt, wann und ob die Einheit in ihrem originären Löschbezirk alarmiert wird oder als nachrückende Einheit in andere Löschbezirke fährt. All diese Faktoren sind sehr komplex und unterliegen situativen Anpassungen, die oftmals nicht planbar sind.

   Zur Einhaltung der Hilfsfrist wird auf die Ausführungen im Perspektivenplan Gefahrenabwehr (Drucksache G-25/047) verwiesen.

4. **Wie haben sich die Fahrzeiten der Einsatzfahrzeuge vom Ausrücken bis zum Eintreffen am Einsatzort auf Strecken entwickelt, auf denen Tempo 30 neu eingeführt wurde? Wir bitten – soweit Daten vorliegen – um eine Gegenüberstellung der Zeiten vor und nach Einführung der jeweiligen Regelungen sowie um eine gesonderte Betrachtung für den Zeitraum werktags von 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr.**

   Derartige Daten liegen nicht vor und können auch nicht erhoben werden.

5. **Wurden bei der Planung und Einführung neuer Tempo-30-Strecken die Feuerwehr, der Rettungsdienst, das DRK, das THW, die DLRG oder weitere Hilfsorganisationen hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf Anfahrts-, Ausrück- und Einsatzzeiten beteiligt? Falls ja, welche Rückmeldungen wurden gegeben und wie wurden diese berücksichtigt?**

   Im Zuge der Erstellung des Lärmaktionsplans gab es im Wesentlichen zwei Drucksachen, die Drucksache G-25/053 und die Drucksache G-25/153.

   In der Drucksache G-25/153 wurde dem Aspekt ein eigener Abschnitt gewidmet und der Interessenskonflikt dargestellt.

6. **Wurde neben der reduzierten Höchstgeschwindigkeit auch untersucht, welche Auswirkungen die damit verbundenen Veränderungen des Verkehrsflusses und gegebenenfalls angepasste Ampelschaltungen auf die Anfahrt von Einsatzkräften und Einsatzfahrzeugen haben?**

   Eine dezidierte Untersuchung der Auswirkungen von Verkehrsfluss oder Ampelschaltung auf die Anfahrt von Einsatzkräften und Einsatzfahrzeugen liegt uns nicht vor. Grundsätzlich wurden und werden im Zuge von Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen immer die Signalprogramme der jeweiligen Streckenzüge so angepasst, dass weiterhin eine sogenannte „Grüne Welle“ bei der neuen Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 gegeben ist. Damit kann auch weiterhin ein gleichmäßiger Verkehrsfluss weitestgehend gewährleistet werden – in vielen Fällen ist der Verkehrsfluss bei Tempo-30 sogar gleichförmiger und damit besser als bei Tempo 50. Die Gewährleistung einer „Grünen Welle“ und eines guten Verkehrsflusses hängt allerdings nicht nur von der Signalsteuerung ab, sondern auch von der Auslastung des Straßenzuges. Bei hoher Verkehrsnachfrage und -dichte funktioniert eine Grüne Welle bei keiner vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit. Im normalen Stadtverkehr mit Kreuzungen, Einmündungen, stockendem Verkehr, Baustellen etc. ist der Fahrtzeitverlust zwischen Tempo 30 und Tempo 50 insgesamt daher tatsächlich wesentlich geringer als rechnerisch ermittelt, da tagsüber selten „freie Fahrt“ gegeben ist.

   Darüber hinaus gibt es technische Ausstattungen auf verschiedenen signalisierten Streckenzüge im Stadtgebiet, entlang derer die Feuerwehr bei Einsatzlagen sich „freie Fahrt“ durch eine Beeinflussung der Ampelanlagen anfordern kann – unabhängig von geltender Höchstgeschwindigkeit und normaler „Grüner Welle“.

7. **Falls bislang keine entsprechenden Daten erhoben oder ausgewertet wurden: Ist vorgesehen, die Entwicklung der Anfahrts-, Ausrück- und Einsatzzeiten künftig systematisch zu erfassen und die Situation vor und nach der Einführung weiterer Tempo-30-Regelungen miteinander zu vergleichen?**

   Im Zuge der Umsetzung des Perspektivenplan Gefahrenabwehr (Drucksache G-25/047) werden ganz allgemein die Ausrückezeiten und die Eintreffzeiten ausgewertet. Ein Vergleich einer „Vorher-Nachher"-Betrachtung in puncto Tempo-30-Zonen kann dabei allerdings nicht gemacht werden (siehe hierzu auch die Antworten zur Frage 1-3).

8. **Die Stadt führt als Argument für Tempo 30 unter anderem eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und weniger beziehungsweise weniger schwere Unfälle an. Gibt es eine Gesamtbetrachtung, in der diesem Sicherheitsgewinn mögliche verlängerte Reaktionszeiten von Feuerwehr, Rettungsdiensten und Hilfsorganisationen gegenübergestellt werden? Falls nein, hält die Verwaltung eine solche Untersuchung für sinnvoll?**

   Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die im Lärmaktionsplan enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkungen ausschließlich auf Grund der Überschreitung maßgeblicher Schall-Immissionspegel festgelegt wurden. Natürlich können auch diese Geschwindigkeitsbeschränkungen positive Wirkungen für die Verkehrssicherheit haben, diese waren und sind für die Festlegung der Lärmminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan nicht ausschlaggebend gewesen.

   Zur Frage der sicherheitsbezogenen Wirkungen: Es liegt hierzu keine Gesamtbetrachtung vor. Grundsätzlich ist festzustellen, dass bei einer geringeren Geschwindigkeit die Unfallhäufigkeit sowie die Unfallschwere abnehmen. Damit ergeben sich auch entsprechende Auswirkungen auf die Häufigkeit bei den zu Verkehrsunfällen gerufenen Rettungskräften. Eine Gegenüberstellung von Sicherheitsgewinn versus Fahrtzeitverlängerung ist aus unserer Sicht wenig zielführend, da hier zwei Schutzgüter schwer gegeneinander abzuwägen sind. Gleichfalls muss nochmal betont werden, dass der Verwaltung keine Erkenntnisse vorliegen, dass die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Streckenzügen tatsächlich unmittelbar die Einsatzzeiten und damit die Sicherheitslage im Einsatzfall verschlechtern.

<u>Ergänzungsantrag vom 01.10.2026</u>

9. **Wie werden Geschwindigkeitsüberschreitungen von ehrenamtlichen Einsatzkräften der Freiwilligen Feuerwehr, des Deutschen Roten Kreuzes (DRK), des Technischen Hilfswerks (THW), der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) sowie**

weiterer Hilfsorganisationen bewertet, wenn diese sich nach einer Alarmierung auf dem Weg zu ihrem Feuerwehrhaus beziehungsweise ihrer Dienststelle befinden und dabei durch stationäre oder mobile Geschwindigkeitsmessanlagen erfasst werden? Werden in solchen Fällen verhängte Bußgelder erlassen? Falls nein, aus welchen rechtlichen Gründen erfolgt dies nicht?

Eventuelle geblitzte Einsatzkräfte sollen dies im Einsatzbericht dokumentieren und geben diesen an das Amt für Brand- und Katastrophenschutz. Dort wird dann der Einsatzgrund (Sonder- und Wegerechte sollen nur in Anspruch genommen werden, wenn dies zur Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgabe dringend geboten ist) und die tatsächliche Beteiligung der betroffenen Person am Einsatz überprüft. Diese Information werden dann an die Bußgeldbehörde im Amt für öffentliche Ordnung zur abschließenden Bearbeitung gegeben.

Geschwindigkeitsüberschreitungen der ehrenamtlichen Einsatzkräfte auf dem Weg zum Einsatz werden durch die Bußgeldbehörde grundsätzlich verfolgt, wobei stets eine Einzelfallprüfung stattfindet und im Rahmen der Bußgeldbemessung die Anfahrt zum Einsatz und Aspekte der konkreten Verkehrsgefährdung berücksichtigt werden. Das Innenministerium / der Landesbranddirektor hat erst im September die Feuerwehren auf die geltende Rechtslage für die Nutzung von Sonderrechten und Sondersignal hingewiesen.

Zusammenfassung

Wie genau sich die Einführung der Tempo-30-Regelungen auf die Einsatzsituation der ehrenamtlichen Einsatzkräfte von Feuerwehr und Katastrophenschutz auswirkt, lässt sich auf der uns vorliegenden Datenbasis nicht bewerten. Eine Abwägung beider Belange Lärmschutz – Gefahrenabwehr lässt sich nicht pauschal auflösen. Wie in der Drucksache zum Perspektivenplan Gefahrenabwehr gefordert, ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Gefahrenabwehr zwingend. Die Situation ist auch weiterhin genau zu beobachten, mit verkehrstechnischen Maßnahmen wie koordinierten Ampelschaltungen, Grüne Wellen sowie Sonderschaltungen bei Einsatzlagen zur Beeinflussung der Ampelanlagen sollen auch weiterhin Anfahrtsverzögerungen aktiv vermieden bzw. ausgeglichen werden.

Zu betonen ist, dass die obigen Betrachtungen sich auf die Freiwilligen Feuerwehren beziehen, nicht auf die Berufsfeuerwehr, auf die der weitaus überwiegende Teil der Rettungseinsätze entfällt.

Ein Blick über Freiburg hinaus zeigt, dass auch in anderen Städten, Rettungs- und Hilfsorganisationen vor diese Herausforderung im Zusammenhang mit den

Rettungseinsätzen gestellt sind und dort die Auswirkungen von Temporeduzierungen auf die Ausrückezeiten oder andere Belange diskutiert werden.
In den meisten Städten, die Tempo 30 aus Lärmschutzgründen in Teilen ihres Straßennetzes eingeführt haben, hat dies allerdings weiterhin Bestand.

Die übrigen im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, Fraktionsgemeinschaften, Gruppierung und Einzelstadtrat erhalten Nachricht von diesem Schreiben.



Dr. Jenkner
Bürgermeisterin