

Nr.	Straßenabschnitt	Straßenraum (Haus-Haus)	Charakter der Bebauung	Randnutzung	Tempo Vzul.	Kfz/24h Prognose 2020	max. verträgl. Verkehrsbel. Kfz/24h	Überschreitung (absolut)	Überschreitung (Prozent)	Grundnetzstraße?	Maßnahme im Netz geeignet?	Einschätzung und Strategie (Maßnahmenvorschläge)	Priorität (Betroffenheit / Realisierbarkeit verkehrl. Maßn.)
vgl. Plan: "Straßenabschnitte mit rechnerisch unverträglichen Kfz-Belastungen"		<13m ...eng 13-20m ...mittel 20-30m ...weit >30m ...sehr weit	o = offen g = geschlossen	überwiegend... ...Wohnnutzung ...Mischnutzung ...anbaufrei	≤ 30 50 > 50	Basisfall (gesetzte Maßnahmen)	Mischnutzung = 10.000 Wohnen / T30 = 7.500 Wohnen = 5.000 sehr eng (<10m) = 2.500			ja / nein	ja / nein		hoch, mittel, gering, keine
1	Schnewinstraße / Bismarckallee	sehr weit	g	Mischnutzung (City)	50	35.000	10.000	25.000	250%	ja	nein	sehr städtischer Querschnitt; Straße gehört zum Innenstadtring; -->keine Netzmaßnahme möglich; -->kompensatorische Maßnahmen ausgeschöpft	keine
2	Friedrichring	weit	g	Mischnutzung (City)	50	23.500	10.000	13.500	135%	ja	nein	Straße gehört zum Innenstadtring; -->keine Netzmaßnahme möglich; -->kompensatorische Maßnahmen (Qualitätsverbesserung für den nichtmotorisierten Verkehr) Realisierung im Rahmen Stadtbahn Werder-/Rotteck-/Friedrich-Ring	mittel
3	Leopoldring	weit; z.T. einseitige Beb.	g	Mischnutzung (City)	50	27.500	10.000	17.500	175%	ja	nein	Straße gehört zum Innenstadtring; -->keine Netzmaßnahme möglich; -->kompensatorische Maßnahmen (Qualitätsverbesserung für den nichtmotorisierten Verkehr)	mittel
4a	Schlossberggring	einseitige Bebauung	g	Mischnutzung (City)	50	32.500	10.000	22.500	225%	ja	nein	Straße gehört zum Innenstadtring; nur einseitige Bebauung, wenig Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen; -->Überschreitung der verträglichen Belastung ist eher unproblematisch	keine
4b	Greiffeneggring	Neuplanung im Zuge der Umgestaltung	g / o	Gewerbliche Nutzung	50	28.500	FNP: hier ist im Rahmen der Neuplanung ausschließlich gewerbliche Nutzung anzusiedeln			ja	nein	Durch Neuplanung Schwabentoring/Greiffeneggring wird Kfz-Verkehr in Hin- und Gegenrichtung auf dem Greiffeneggring gebündelt; nördlich der Kartäuserstraße beidseitige Bebauung geplant; südlich davon nur einseitig -->keine Ansiedlung von empfindlichen Nutzungen in neuen Gebäuden entlang des Greiffeneggrings -->Anordnung der neuen Gebäude, so dass sie die dahinter liegende Bebauung von der Straße abschirmen -->Berücksichtigung ausreichender Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr -->Schwabentoring wird im Gegenzug für Verkehrsmittel des Umweltverbund umgestaltet > keine Unverträglichkeiten	hoch
5	Schreiberstraße (Dreisamufer Nord)	sehr weit	g	Mischnutzung (City)	50	14.500	10.000	4.500	45%	ja	nein	Straße gehört auch bei Stadttunnel noch zum Grundnetz; nur einseitige Bebauung; Straße erschwert Zugang zur Dreisam -->kompensatorische Maßnahmen (Querbarkeit, Begrünung, Rückbau auf Mindestmaß; ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung); Realisierung nach Bau Stadttunnel	hoch
6	Lessingstraße (Dreisamufer Süd)	sehr weit	g	Mischnutzung (City)	50	14.000	10.000	4.000	40%	ja	nein	Straße gehört auch bei Stadttunnel noch zum Grundnetz; nur einseitige Bebauung; Straße erschwert Zugang zur Dreisam -->kompensatorische Maßnahmen (Querbarkeit, Begrünung, Rückbau auf Mindestmaß; ggf. Geschwindigkeitsbeschränkung); Realisierung nach Bau Stadttunnel	hoch
7a	Talstraße (westl. Hildastr.)	eng	g	Wohnnutzung	50	11.000	5.000	6.000	120%	ja	ja	enger Straßenraum mit angrenzender Wohnnutzung; Überschreitung problematisch -->Tempo 30-Regelung im gesamten Verlauf der Talstraße empfehlenswert (dadurch kann Reduzierung um ca. 4 - 5.000 Kfz erreicht werden, allerdings leichte Zunahme in Parallelstraßen der Wiehre möglich)	hoch
7b	Talstraße (östl. Hildastr.)	mittel	g	Wohnnutzung	50	10.500	5.000	5.500	110%	ja	ja	nicht ganz so eng und geschlossen bebaut wie westl. Abschnitt - aber Überschreitung trotzdem problematisch; -->Tempo 30-Regelung im gesamten Verlauf der Talstraße empfehlenswert (dadurch kann Reduzierung um ca. 4 - 5.000 Kfz erreicht werden, allerdings leichte Zunahme in Parallelstraßen der Wiehre möglich)	hoch
8	Kartäuserstraße (westl. Fabrikstr.)	eng	g	Mischnutzung	30	6.000	10.000	-4.000	-40%	nein	nein	im westlichen Bereich sehr enger Straßenraum mit angrenzender Wohnnutzung; dadurch Unverträglichkeit trotz vergleichsweise geringer Verkehrsbelastung -->kompensatorische Maßnahmen (in Teilbereichen bereits umgesetzt)	gering
9	Günterstalstraße	weit	g	Mischnutzung	50 (z.T. 40)	17.000	10.000	7.000	70%	ja	nein	Einfallstraße von Süden (Günterstal) ohne Alternativstrecke; Stadtbahntrasse; wichtige Verbindung für den Radverkehr -->kompensatorische Maßnahmen (Querbarkeit, ggf. Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit)	mittel
10	Kronenstraße	weit	g	Mischnutzung	50	18.000	10.000	8.000	80%	ja	nein	Straße ist in Zukunft Stadtbahntrasse; i.V.m. Sperrung Rotteck-/Werderring wichtiger Zubringer zur südlichen Innenstadt -->kompensatorische Maßnahmen i.V.m. Stadtbahntrasse; Umbau Kronenbrücke -->FNP: Nutzungsänderungen (Wohnen --> nichtstörendes Gewerbe) forcieren	mittel
11	Lorettostraße	mittel	g	Wohnnutzung	30	8.500	7.500	1.000	13%	nein	nein	vergleichsweise schmaler Straßenraum; keine Grundnetzstraße, aber recht hohe Verkehrsbelastung; Wohnnutzung; -->Zustand wurde ggü. der Vergangenheit bereits durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verbessert; kompensatorische Maßnahmen sind damit ausgeschöpft	keine
12	Merzhauser Straße	sehr weit; z.T. einseitige Beb.	o	Mischnutzung	50	23.500	10.000	13.500	135%	ja	nein	Einfallstraße von Süden (Merzhausen); Stadtbahntrasse; Unverträglichkeit ist angesichts Randbebauung eher gering; -->kompensatorische Maßnahmen sind bereits im Zuge des Stadtbahnbaus umgesetzt (z.B. neuer Querschnitt mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung)	keine
13	Basler Straße (westl. H.-v.-Stephan-Str.)	sehr weit	o	anbaufrei (Wohnen)	50	37.000	laut Definition anbaufrei; jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung problematisch in lärmtechnischer Hinsicht			ja	nein	Bundesstraße (Hauptfallstraße von Südwesten); Bebauung ist relativ weit abgerückt / offener Straßenraum -->ggf. weitere Schallschutzmaßnahmen zu prüfen	keine
14	Eschholzstraße (südl. C.-Kistner-Straße)	sehr weit	o	Mischnutzung	50	22.000	10.000	12.000	120%	ja	i.V.m. 24a u. 24b	offener Straßenraum mit Wohnhochhäusern; Unverträglichkeit ist jedoch vergleichsweise gering; -->der Straßenabschnitt kann evtl. von Maßnahmen im weiteren Verlauf der Eschholzstraße (vgl. 24a und 24b) profitieren	keine
15	Lörracher Straße	sehr weit	o	Mischnutzung	50	13.000	10.000	3.000	30%	ja	nein	Unverträglichkeit besteht für Wohnnutzung auf relativ kurzem Streckenabschnitt (sonst gewerbliche Nutzung); -->FNP: langfristig Nutzungsänderung (Wohnen -->neue Nutzungen) zulassen bzw. forcieren	keine
16	Andreas-Hofer-Straße	sehr weit	o	Wohnnutzung	30	6.500	7.500	-1.000	-13%	nein	nein	offener Straßenraum mit größtenteils weit abgerückter Bebauung; Unverträglichkeit ist daher eher unproblematisch; Tempo 30 ist bereits umgesetzt -->kompensatorische Maßnahmen, z.B. Umgestaltung des Eingangsbereichs von der Lörracher Str. (Bushaltestelle, Knotenpunkt mit Innsbrucker Str.) möglich, -->weiteres evtl. mit Stadtbahn St. Georgen	gering
17	Haslacher Straße	weit	g	Wohnnutzung	30	11.000	7.500	3.500	47%	nein	nein	keine Grundnetzstraße; für Wohnerschließungsstraße vergleichsweise breiter Querschnitt mit intensiver Begrünung; Tempo 30 bereits umgesetzt; aufgrund der bestehenden Straßenraumgestaltung (Abschirmung, Begrünung) eher geringe Unverträglichkeit -->evtl. kompensatorische Maßn. in Markgrafenstraße (Soziale Stadt Alt-Haslach) zur Verringerung d. Durchgangsverkehrs	gering
18a	Opfinger Straße (östl. Binzengrün)	sehr weit	o	Wohnnutzung	50	8.000	5.000	3.000	60%	ja	nein	Einfallstraße aus Westen (Opfingen) mit weit abgerückter Bebauung; daher eher unproblematisch in Hinblick auf Unverträglichkeit (Anliegerbeschränkung im weiteren Verlauf unterbindet bereits Durchgangsverkehr)	keine
18b	Opfinger Straße (westl. Binzengrün)	sehr weit	o	Wohnnutzung	50	18.000	5.000	13.000	260%	ja	nein	Einfallstraße aus Westen (Opfingen); Überschreitung ist zwar rechnerisch sehr hoch, aber aufgrund der weit abgerückten und gut abgeschirmten Randbebauung eher unproblematisch in Hinblick auf Unverträglichkeit	keine
19	Binzengrün	sehr weit	o	Wohnnutzung	30	11.500	7.500	4.000	53%	nein	nein	offener Straßenraum mit weit abgerückter Bebauung auf Ostseite und straßennahen Wohnhochhäusern auf der Westseite; Tempo 30 ist bereits umgesetzt; Unverträglichkeit ist eher unproblematisch	keine
20a	Berliner Allee (südl. Sundgauallee)	sehr weit	o	anbaufrei (Wohnen)	50	29.500	laut Definition anbaufrei; jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung problematisch in lärmtechnischer Hinsicht			ja	nein	wichtige vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit größtenteils weit abgerückter Bebauung; daher eher geringe Unverträglichkeit; Bündelung des Verkehrs ist hier gewollt -->ggf. Schallschutzmaßnahmen für straßennahe Punkthäuser westlich der Straße zu prüfen	keine
20b	Berliner Allee (nördl. Sundgauallee)	sehr weit	g	anbaufrei (Wohnen)	50	25.000	laut Definition anbaufrei; jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung problematisch in lärmtechnischer Hinsicht			ja	nein	wichtige vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit geschlossener, aber relativ weit abgerückter Bebauung; daher eher geringe Unverträglichkeit; Bündelung des Verkehrs ist hier gewollt -->ggf. Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (im Bestand sowie bei Neubebauung Briemann-Areal); -->kompensatorische Maßnahmen mit Stadtbahn-Neubau/Lückenschluss	mittel
21	Paduaallee	sehr weit	o	anbaufrei (Wohnen)	> 50	50.000	laut Definition anbaufrei; jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung problematisch in lärmtechnischer Hinsicht			ja	nein	sehr wichtige vierstreifige Hauptverkehrsstraße; Bebauung ist relativ weit abgerückt und größtenteils abgeschirmt; dennoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung aus lärmtechnischer Sicht z.T. problematisch; Bündelung des Verkehrs ist hier gewollt -->keine Netzmaßnahmen und kompensatorische Maßnahmen möglich; -->ggf. Schallschutzmaßnahmen zu prüfen	keine

Nr.	Straßenabschnitt	Straßenraum (Haus-Haus)	Charakter der Bebauung	Randnutzung	Tempo Vzul.	Kfz/24h Prognose 2020	max. verträgl. Verkehrsbel. Kfz/24h	Überschreitung (absolut)	Überschreitung (Prozent)	Grundnetzstraße?	Maßnahme im Netz geeignet?	Einschätzung und Strategie (Maßnahmenvorschläge)	Priorität (Betroffenheit / Realisierbarkeit verkehrl. Maßn.)
vgl. Plan: "Straßenabschnitte mit rechnerisch unverträglichen Kfz-Belastungen"		<13m ...eng 13-20m ...mittel 20-30m ...weit >30m ...sehr weit	o = offen g = geschlossen	überwiegend... ...Wohnnutzung ...Mischnutzung ...anbaufrei	≤ 30 50 > 50	Basisfall (gesetzte Maßnahmen)	Mischnutzung = 10.000 Wohnen / T30 = 7.500 Wohnen = 5.000 sehr eng (<10m) = 2.500			ja / nein	ja / nein		hoch, mittel, gering, keine
22	Elsässer Straße	weit	g	Mischnutzung	50	11.000	10.000	1.000	10%	ja	ja	Einfallsstraße aus Nordwesten (Landwasser) und Haupterschließung für Stadtteil Mooswald; Unverträglichkeit ist - auch für Gestaltung eines Stadtteilzentrums - störend; -->streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) im bebauten Bereich (dadurch Reduzierung um ca. 3 - 5.000 Kfz mögl. - Verlagerung auf d. Autobahnzubringer Mitte); -->bei Tempo 30 Radverkehr wieder auf die Straße als Mischverkehr, dadurch mehr Raum für Fußgänger	mittel
23a	Breisacher Straße (westl. Eschholzstraße)	sehr weit	g	Mischnutzung	50	17.000	10.000	7.000	70%	ja	ja	Einfallsstraße aus Nordwesten (Fortsetzung Elsässer Straße); Unverträglichkeit besteht im Wesentlichen östlich der Fehrenbachallee; zukünftig Stadtbahntrasse (Stadtbahn Messe / 1.Baustufe); -->kompensatorische Maßnahmen im Zuge des Stadtbahnbaus; dadurch Erhöhung des Verkehrswiderstandes (Reduzierung der Verkehrsbelastung um ca. 3 - 5.000 Kfz mögl.)	gering
23b	Breisacher Straße (östl. Eschholzstraße)	weit	g	Mischnutzung	50	22.000	10.000	12.000	120%	ja	ja	Einfallsstraße aus Nordwesten (Fortsetzung Elsässer Straße); zukünftig Stadtbahntrasse (Stadtbahn Messe / 2.Baustufe); -->kompensatorische Maßnahmen im Zuge des Stadtbahnbaus; dadurch Erhöhung des Verkehrswiderstandes (Reduzierung der Verkehrsbelastung um ca. 3 - 5.000 Kfz mögl.); Belastungsrückgang ist abhängig von Trassenkonzeption (höherer Rückgang bei dynamischer Bahnquerung)	mittel
24a	Eschholzstraße (nördlich Dreisam)	mittel	g	Mischnutzung	50	21.000	10.000	11.000	110%	ja	ja	Eschholzstraße hat vergleichsweise schmalen Straßenraum; die nördlich anschließenden Straßen sind weiträumiger und offener; Unverträglichkeit zumindest in Eschholzstraße sehr störend;	hoch
24b	Hohenzollernstraße / Friedhofstraße / Waldkircher Straße	weit	o	Mischnutzung	50	21.000	10.000	11.000	110%	ja	ja	-->kompensatorische Maßnahmen im Zuge der Kanal- und Fahrbahnanierung Eschholzstraße bzw. Stadtbahn Waldkircher Straße (ggf. geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen) -->evtl. Verlagerung in Stefan-Meier-Str.; dort geringere Empfindlichkeit (vergl. Nr. 28)	mittel
25	Autobahnzubringer Mitte (AZM)	sehr weit	o	anbaufrei (Wohnen)	> 50	56.500	laut Definition anbaufrei; jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung problematisch in lärmtechnischer Hinsicht			ja	nein	Bundesstraße und wichtigste Einfallsstraße Freiburgs; Bebauung ist relativ weit abgerückt / offener Straßenraum -->keine Netzmaßnahmen und kompensatorische Maßnahmen möglich; Bündelung des Verkehrs ist hier gewollt -->ggf. Schallschutzmaßnahmen zu prüfen (im Bereich zwischen Berliner Allee und Eschholzstraße)	gering
26	Mozartstraße	weit	g	Wohnnutzung	30	8.000	7.500	500	7%	nein	nein	Wohnerschließungsstraße (keine Grundnetzstraße); Tempo 30 bereits umgesetzt; aufgrund der bestehenden Straßenraumgestaltung (starke Begrünung) eher geringe Unverträglichkeit; -->ggf. kompensatorische Maßnahmen	gering
27	Habsburger Straße	weit	g	Mischnutzung	50	21.500	10.000	11.500	115%	ja	ja	Einfallsstraße von Norden; südlich der Hermann-Herder-Str. vierstreifig, sonst zweistreifig; geschlossene Bebauung; Stadtbahntrasse; -->derzeit geplant: Umgestaltung der Stadtbahntrasse (besonderer Bahnkörper), dadurch Dämpfung der Geschwindigkeit und Kapazität, außerdem kompensatorische Maßnahmen und Lärmschutz	hoch
28	Stefan-Meier-Straße	weit	g	Mischnutzung	50	18.000	10.000	8.000	80%	ja	ja	inhomogener Straßenzug mit unterschiedlichen Nutzungen; westlich angrenzende Bebauung ist "eingeklemmt" zwischen Straße und Bahntrasse; gegenüber den Parallelstraßen wird die Stefan-Meier-Str. als am wenigsten empfindlich eingestuft; -->daher Verlagerung von Verkehr in Stefan-Meier-Str. als Folge von 24ab, 27 und 33 akzeptabel; -->FNP: dann Nutzungsänderungen (in Richtung Büro / Dienstleistungen) forcieren	keine
29	Okenstraße	weit	g	Wohnnutzung	30	6.000	7.500	-1.500	-20%	nein	nein	Wohnerschließungsstraße; Tempo 30 ist bereits umgesetzt; aufgrund der bestehenden Straßenraumgestaltung (Begrünung) eher geringe Unverträglichkeit -->ggf. kompensatorische Maßnahmen	keine
30a	Zähringer Straße (südl. Buchenstr.)	sehr weit; z.T. einseitige Beb.	o	Mischnutzung	50	19.000	10.000	9.000	90%	ja	nein	weites Straßenraumprofil; auch nach Umsetzung der B3 / Ortsumfahrung Zähringen Grundnetzstraße; Stadtbahntrasse (z.T. ohne eigenen Gleiskörper); -->Verkehrsberuhigung im Zuge der Umsetzung der Ortsumfahrung Zähringen mit eigenem Gleiskörper Stadtbahn sowie kompensatorischen Maßnahmen wie Rückbau, Geschwindigkeitsbeschränkung, Straßenraumgestaltung, Querbarkeit für Fußgänger, etc.	hoch
30b	Zähringer Straße (nördl. Buchenstr.)	mittel	g	Mischnutzung	30	11.500	10.000	1.500	15%	ja	nein	Stadtteilzentrum Zähringen mit z.T. engem Straßenraumprofil; zukünftig Trasse der Stadtbahnverlängerung Zähringen; Überschreitung ist zwar rechnerisch gering, aber trotzdem störend -->kompensatorische Maßnahmen (Querbarkeit für Fußgänger,...) und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Zuge des Stadtbahnbaus möglich	hoch
31	Tullastraße	weit	g	Mischnutzung	50	11.000	10.000	1.000	10%	ja	nein	Straße mit Mischnutzung; Unverträglichkeit ist insgesamt gering -->ggf. kompensatorische Maßnahmen	gering
32	Isfahanallee	sehr weit	g	Mischnutzung	> 50	35.000	10.000	25.000	250%	ja	nein	eine der wichtigsten Einfallsstraßen (Norden); angrenzende Bebauung ist z.T. relativ nah an der Straße und daher angesichts der rechnerisch hohen Unverträglichkeit aus lärmtechnischer Sicht problematisch; -->Schallschutzmaßnahmen im Zuge der Ortsumfahrung Zähringen zu prüfen; -->FNP: ggf. langfristig Nutzungsänderungen (Wohnen --> nichtstörendes Gewerbe) forcieren	hoch
33	Rennweg	mittel	g	Wohnnutzung	50	12.000	5.000	7.000	140%	ja	ja	westl. der Bahntrasse vergleichsweise schmaler geschlossener Straßenraum mit angrenzender Wohnnutzung; -->Tempo 30-Regelung; (dadurch Entlastung um ca. 3-4.00 Kfz pro Tag; nördlich des Rennwegs außerdem Verlagerung von Waldkircher Straße und Habsburgerstraße auf die Stefan-Meier-Straße) -->kompensatorische Maßnahmen	mittel
34	Schwarzwaldstraße	sehr weit	g	Mischnutzung	50	17.500	10.000	7.500	75%	ja	nein	Straße gehört trotz Tunnel "B31-Ost" weiterhin zum Grundnetz; -->kompensatorische Maßnahmen im Zuge des Rückbaus der Schwarzwaldstraße (z.T. schon umgesetzt)	mittel
35	Kirchzartener Straße	mittel	o	Wohnnutzung	50	4.000	5.000	-1.000	-20%	ja	nein	Straße am Stadtrand; Verkehrsbelastung hat sich durch Bau der B31neu verringert; Unverträglichkeit ist eher gering; evtl. hohe Geschwindigkeiten aufgrund der Lage -->ggf. kompensatorische Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung, Querbarkeit)	gering
36	Opfingen, Unterdorf	eng	g	Ortskern	50	2.500	5.000	-2.500	-50%	ja	nein	Stadtteilzentrum; Straße ist eng; dichte Bebauung; aber trotzdem noch keine Unverträglichkeit -->ggf. Tempo 30-Regelung	keine
37	Opfingen, Altgasse	sehr eng (z.T. <10m)	g	Ortskern	50	4.000	2.500	1.500	60%	ja	nein	Stadtteilzentrum; dichte Bebauung; Straße ist überwiegend sehr eng mit Gebäudeabstand von weniger als 10 Metern; dadurch kaum Fläche für Fußgänger -->Tempo 30-Regelung -->ggf. kompensatorische Maßnahmen (evtl. Mischfläche?)	mittel
38	Tiengen, Freiburger Landstraße	mittel	g	Ortskern	50	11.000	5.000	6.000	120%	ja	ja	Stadtteilzentrum; Bebauung aber nicht so eng wie in Ortsdurchfahrten -->Entlastung vom Durchgangsverkehr durch Teilumfahrung Tiengen-Süd	mittel
39	Tiengen, Vogteistraße	sehr eng (z.T. <10m)	g	Ortskern	50 z.T. 30	4.000	2.500	1.500	60%	ja	nein	Stadtteilzentrum; dichte Bebauung; Straße ist überwiegend sehr eng mit Gebäudeabstand von weniger als 10 Metern; dadurch kaum Fläche für Fußgänger -->Ausweitung der Tempo 30-Regelung -->ggf. kompensatorische Maßnahmen (evtl. Mischfläche?)	mittel
40	Munzingen, Erentrudisstraße	heterogen (z.T. eng, z.T. nur einseitig)	g	Ortskern	50 z.T. 30	5500	5000	500	10%	ja	nein	Stadtteilzentrum; sehr heterogene Bebauung; Unverträglichkeit ist eher gering -->ggf. Ausweitung der Tempo 30-Regelung -->kompensatorische Maßnahmen	gering