



Region Hannover

Der Regionspräsident

86 Fachbereich Verkehr

► **Nr. 4473 (IV) AaA**

Hannover, 8. Juli 2021

Antwort auf Anfragen

öffentlich

Gremium	geplant für Sitzung am	Be-schluss		Abstimmung		
		Laut Vor-schlag	abwei-chend	Ja	Nein	Enthal-tung

Innovationsprojekt der Region Hannover "Tempo 30 innerorts" in der Stadt Lehrte Anfrage des Regionsabgeordneten Bernward Schlossarek vom 4. Juni 2021

Der Berichterstattung der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung vom 26.11.2021 ist unter der Überschrift „**Lehrte: Versuch mit Tempo 30 in Kernstadt, Aligse und Steinwedel**“ das Folgende zu entnehmen:

„Gilt auf drei Durchgangsstraßen in der Lehrter Kernstadt sowie in Aligse und Steinwedel bald Tempo 30? Die Stadtverwaltung würde das befürworten und hat die drei Straßenzüge daher für ein entsprechendes Pilotprojekt der Region Hannover vorgeschlagen. Das Problem dabei: Aus den Kommunen rings um Hannover gibt es mehr als 100 Vorschläge für solch eine Geschwindigkeitsbegrenzung, und ob Lehrte mit seinen Straßen zum Zug kommt, ist ungewiss. Tempolimits sind auf sogenannten klassifizierten Straßen nur unter gesetzlich festgelegten Voraussetzungen möglich. Dazu zählt seit einer im April dieses Jahres beschlossenen Änderung der Straßenverkehrsordnung auch die „Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“. Deshalb bietet die Region Hannover ihren Kommunen nun im Rahmen des Projektes „Tempo 30“ die Möglichkeit

an, auf ausgewählten Streckenabschnitten innerörtlicher Kreisstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit für drei Jahre auf 30 Kilometer pro Stunde zu reduzieren. Nach Ablauf dieses Zeitraums sollen die Ergebnisse ausgewertet und möglicherweise aus dem Versuch eine Dauerlösung werden.

Ziel des Projektes ist es, Veränderungen zu ermitteln, die sich aus einer Temporeduzierung ergeben. Dabei geht es unter anderem um Lärm und Verkehrssicherheit, aber auch um die Frage, ob sich der Anteil von Fahrrädern auf den Strecken erhöht. Dazu werden die Werte – unter anderem auch die Unfallzahlen – mit denen des Zeitraumes drei Jahre vor und drei Jahre nach dem Versuch verglichen.

Lehrte schlägt für das Projekt folgende Abschnitte vor: In der Kernstadt die Iltener Straße vom Westring bis zur Berliner Allee (K 139), in Aligse die Peiner Heerstraße und Im Stegefeld (K 123) von der Bundesstraße bis zum Ortsausgang und in Steinwedel die komplette Ortsdurchfahrt (ebenfalls K 123) im Zuge der Dorfstraße und Am Ortfelde. Wenn der Rat der Stadt den Vorschlägen zustimmt, werden sie der Region gemeldet, die dann die Eignung der Abschnitte prüft.

Die Iltener Straße hat die Verwaltung nominiert, weil sie mit täglich 7500 Kraftfahrzeugen als Hauptverkehrsstraße eingestuft ist, auf der außerdem innerhalb von 13 Stunden 1100 Fahrräder gezählt wurden. Außerdem führten die Geschäfte, das Altenheim sowie das nahe gelegene Schulzentrum zu einer hohen Nutzung des Straßenraums.“

Auch die K 123 in Aligse und Steinwedel betrachtet die Stadtverwaltung als eine Hauptverkehrsstraße. Sie wird täglich von rund 5000 Fahrzeugen genutzt, unter anderem als Verbindung zur Burgdorfer Südstadt. An ihr liegen außerdem der S-Bahnhof Aligse sowie die Schule in Aligse und der Kindergarten in Steinwedel. Dessen Ortsrat hat die Pläne bereits einstimmig gebilligt. Sie stehen noch in mehreren Gremien auf der Tagesordnung, bevor der Rat am 2. Dezember endgültig darüber beschließt.

Ob es dann tatsächlich zu Tempo 30 auf den drei Straßen kommt, ist keineswegs sicher: Vor drei Jahren gab es ein ähnliches Projekt bereits für Landes- und Bundesstraßen in ganz Niedersachsen. Aus einer Vielzahl von Bewerbungen, so berichtet die Stadtverwaltung, wurden jedoch nur sechs Straßen ausgewählt, davon eine in der gesamten Region Hannover.“

Vor dem Hintergrund dieser Berichterstattung frage ich:

1. Vorbereitungen des Pilotprojektes

- a) Wann hat die Regionsverwaltung das zuständige Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als zuständige Fachaufsicht über die Planungen des Pilotprojekts zur Reduzierung der Geschwindigkeit der Ortsdurchfahrten informiert? Falls keine Information stattfand: Welche Überlegungen gab es, die eine Einbindung des zuständigen

Ministeriums für nicht notwendig betrachteten?

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung wurde vorab nicht durch die Region Hannover angehört, eine solche Anhörung wäre auch völlig unüblich. Bei dem Innovationsprojekt Tempo 30 der Region Hannover geht es darum im Rahmen einer beschränkten Laufzeit von drei Jahren im Rahmen der aktuell gültigen StVO auf Grundlage des § 45 Möglichkeiten zu eruieren, die an den ausgewählten Kreisstraßen in der Region die Verkehrssicherheit und den Radverkehrsanteil erhöhen sowie den Lärm reduzieren. Die verkehrsbehördlichen Anordnungen werden im Rahmen der Erprobungsklausel durch die jeweils zuständigen unteren Verkehrsbehörden erteilt, die Evaluation erfolgt durch die Region Hannover mit Unterstützung durch ein fachlich versiertes Ingenieurbüro.

- b) Ist das Ministerium frühzeitig (d.h. vor der Presseberichterstattung am 24.11.2021 in der HAZ) über die Größenordnung dieses Pilotprojekts informiert worden (100 Teststrecken)? Wenn ja, welche Reaktion gab es von dort?

Siehe Antwort zu 1.a). Eine erste Reaktion vom Ministerium erhielt die Region Hannover am 4. Januar 2021 in Form eines Schreibens an die Verkehrsbehörde der Region Hannover mit der Bitte um Vorstellung des Innovationsprojektes Tempo 30 sowie einer Erläuterung zum weiteren Vorgehen. In diesem Schreiben wurde die Region Hannover zudem aufgefordert, im Rahmen des Modellprojektes zunächst keine Tempo 30 Beschilderung anzuordnen.

- c) Wann hat die Regionsverwaltung dem Ministerium die Kriterien mitgeteilt, die ausschlaggebend waren für die angedachte Reduzierung der grundsätzlich geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts?

Am 20. Januar 2021.

2. Konzeption der Vorher-Nachher-Untersuchung

- a) Liegt der Regionsverwaltung ein belastbares Konzept zur Evaluierung des Projektes vor? Wer hat dieses Konzept erstellt? Ist es den politischen Gremien zur Kenntnis gegeben worden? Sind die notwendigen Vergabeverfahren bereits abgelaufen? Wer nimmt die Evaluation vor?

Die Erhebung der Verkehrsdaten (Kfz und Rad) und Lärmmessungen erfolgt durch die Region Hannover. Die Vorher-Erhebung ist nahezu abgeschlossen.

Ein Fachbüro ist mit der grundsätzlichen Streckenbewertung zur Auswahl geeigneter Strecken beauftragt. Darüber hinaus ist die Auswertung der Unfalldaten ebenfalls an das Fachbüro beauftragt.

Sobald die Streckenauswahl durch das Fachbüro abgeschlossen ist und der Umfang des Innovationsprojektes definiert ist, wird die weitere erforderliche Evaluation ausgeschrieben. Diese wird folgende Arbeitspakete enthalten:

- Auswertung der durch die Region Hannover erhobenen Verkehrsdaten (Zusammensetzung des Verkehrs) und Plausibilisierung der Messdaten; Darstellung/Gegenüberstellung der Ergebnisse

- Auswertung floating-car-data, Abgleich mit eigenen Erhebungsdaten
 - Videobeobachtungen Verkehrsablauf und Radverkehr: Durchführung und Auswertung von videogestützten Verkehrsbeobachtungen über 48 Stunden im Hinblick auf Verkehrsablauf und Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr
 - Dokumentation: Bericht zur Ausgangslage, der Ergebnisse nach den Zwischen-Erhebungen und den Nachher-Erhebungen
 - Einarbeitung der Zuarbeit vom bereits für die Unfallauswertung beauftragten Fachbüro
 - Vorbereitung der verkehrsbehördlichen Anordnungen
- b) Gab es seitens der Regionsverwaltung eine Bewertung der einzelnen Strecken, für die eine Teilnahme an dem Projekt „Tempo 30 innerorts“ angedacht war? Sind einzelne benannte Strecken der Kommunen abgelehnt worden? Wenn ja, warum?

Die Bewertung der Strecken ist aktuell zurückgestellt, da diese nur sinnvoll ist, wenn das Projekt fortgeführt werden kann und nicht vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung gestoppt wird. Sobald das Ministerium die Weiterbearbeitung bestätigt, werden alle politisch bestätigten Strecken durch das Fachbüro ausgewertet und hinsichtlich der Eignung für die Teilnahme am Innovationsprojekt bewertet. Die Benennung konkreter Strecken, die ausgewählt oder abgelehnt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

- c) Über welchen Zeitraum soll sich die Evaluation erstrecken und welche methodische Vorgehensweise ist angedacht, um die zu erwartenden verkehrlichen Effekte zu überprüfen?

Das Innovationsprojekt soll 3 Jahre dauern. In diesem Zeitraum werden die Verkehrsdaten (Menge Kfz und Radverkehr), Durchschnittliche Reisezeiten (floating-car-data), Geschwindigkeiten (V85, VMax), Lärmwerte (Hinweis: Lediglich Vergleich von Einzelmessungen Vorher / Nachher. Es werden keine Beurteilungspegel errechnet, die einen Vergleich der verschiedenen Strecken zulassen) und Unfallzahlen beobachtet und der vorher Zustand mit der Veränderung nach der Anordnung von Tempo 30 verglichen. Aufgrund einer vergleichbaren Studie vom Bundesumweltamt auf Hauptverkehrsstraßen in Berlin ist davon auszugehen, dass Veränderungen kontinuierlich über 3 Jahre stattfinden und auch nach längerer Projektlaufzeit noch Anpassungen der Verkehrsteilnehmenden stattfinden werden (vgl. Anlage 1: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen).

Für die Evaluierung erfasst die Region Hannover mit eigenen Seitenradargeräten die Anzahl (klassifiziert nach den Typen Pkw, Lkw, Krad, Rad), die Geschwindigkeit und den Lärmpegel einzelner Fahrzeuge auf den betrachteten Streckenabschnitten. Da die Erhebungen vor und nach der Beschilderung mit Tempo 30 erfolgt, kann anschließend daraus die Veränderung des Verkehrsaufkommens, der Geschwindigkeitswerte und der Lärmwerte ermittelt werden.

- d) Welche Ergebnisse brachte die Modellrechnung zum Verkehrsfluss auf den einzelnen Strecken hervor? Gibt es Simulationen auf den einzelnen Strecken, wie sich die Fahrzeiten auf den einzelnen Strecken verändern, wenn das Tempo reduziert wird? Welche Ergebnisse brachten diese Simulationen?

Eine vorherige Untersuchung anhand eines Modells erfolgte nicht. Die Region Hannover hat Zugriff auf die floating-car-data, hier werden anonymisiert Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs von Navigationsgeräten abgebildet. Eine Auswertung mit Vorher / Nachher-Vergleich ist erst nach Start des Innovationsprojektes möglich, da zum jetzigen Zeitpunkt keine Nachher-Daten vorliegen.

- e) Gibt es Untersuchungen zur Verkehrssicherheit auf den Strecken, wenn das Tempo reduziert wird, in Bezug auf die Überholung von langsamen Verkehrsteilnehmern, wie zum Beispiel Zweiräder oder Gespanne? Falls ja, wie sahen die Ergebnisse aus? Falls nein, warum gab es zu dieser Problematik keine Untersuchungen?

Da der Versuch noch nicht gestartet ist, gibt es zum jetzigen Zeitpunkt keine entsprechende Auswertung. Im Rahmen des Innovationsprojektes werden die Unfalldaten der Polizei ausgewertet, so dass nach der Projektlaufzeit die Veränderung des Unfallgeschehens bewertet werden kann.

Darüber hinaus wird mit der Evaluation die Durchführung und Auswertung von videogestützten Verkehrsbeobachtungen beauftragt, dabei werden entsprechende Situationen mit aufgenommen und bewertet.

- f) Mit welchen Kosten rechnet die Regionsverwaltung für die wissenschaftliche Untersuchung der 100 Strecken?

250.000 €, siehe BDs 3975

3. Teilnahme der Stadt Lehrte an dem Projekt „Tempo 30 innerorts“

- a) Warum sind aus Sicht der Regionsverwaltung die von der Stadt Lehrte benannten drei Straßen geeignet, um an dem Modellprojekt teilzunehmen?

Die Strecken sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet, ob die drei Strecken in Lehrte berücksichtigt werden ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt. Siehe Punkt 2b.

- b) Wurde bei der Benennung der drei Lehrter Straßen für das Tempo 30 km/h – Innovationsprojekt auch berücksichtigt, dass neben positiven Effekten auch negative Folgen für die Kapazität der Straßen entstehen können (z. B.: Staubildung infolge von Umleitungsverkehren durch die Verkehrssituation auf der A2/A7, Zeitverluste für Gewerbetreibende, Taxigewerbe, Anlieferungsverkehre und Behinderungen des ÖPNV)? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die benannten Fragestellungen wie z.B. die Auswertung von Reisezeiten

sind Themen für die Evaluation des Innovationsprojektes. Eine entsprechende Bewertung erfolgt mit Abschluss des Innovationsprojektes.

- c) Wurde bei der Benennung der drei Lehrter Straßen berücksichtigt, dass durch die Beschränkung auf Tempo 30 km/h innerorts auch negative Folgen für den Radverkehr denkbar sind (Radfahrer können bei Tempo 50 km/h schneller überholt werden, bei Tempo 30 dauert ein Überholvorgang länger), da Autofahrer sich bei Überholmanövern verschätzen und so gefährliche Situationen verursachen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Auswirkung auf den Radverkehr wird im Rahmen des Innovationsprojektes untersucht, eine entsprechende Bewertung erfolgt mit Abschluss des Innovationsprojektes.

- d) Wurde bei der Benennung der drei Lehrter Straßen geprüft, wie sich die längeren Fahrtzeiten im Verhältnis zu dem zu erwartenden Schadstoffausstoß tatsächlich auf die Luftreinhaltung auswirken? Wenn ja, mit welchem Ergebnis für die Schadstoffbilanz für die betroffenen Ortsteile?

Bezüglich der Emissionswerte bei Tempo 30 und Tempo 50 gibt es bereits verschiedene Studien, die Ergebnisse sind in der Anlage 2: Dokumentation vom Wissenschaftlichen Dienst zusammengefasst. Im Rahmen des Innovationsprojektes ist eine Evaluation der Emissionswerte nicht vorgesehen.

- e) Weisen die drei benannten Lehrter Straßen eine besondere Gefahrenlage auf bzw. sind sie Unfallschwerpunkte? Wie hat sich auf diesen Strecken in den zurückliegenden fünf Jahren das Unfallgeschehen entwickelt? Welche verkehrssichernden bzw. verkehrsregelnden Maßnahmen hat die Stadt Lehrte auf diesen Strecken seit 2016 ergriffen?

Die Strecken sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet, ob die drei Strecken in Lehrte berücksichtigt werden ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt. Siehe Punkt 2b.

- f) Wie soll die Evaluation der „Tempo 30 km/h innerorts“ Maßnahme auf diesen drei Strecken vorgenommen werden?

Siehe 2a bis f, sofern die Strecken im Innovationsprojekt berücksichtigt werden.

4. Umsetzung des Innovationsprojektes

- a) Der Berichterstattung der HAZ vom 26.01.2021 war unter der Überschrift **„Tempo 30: Land stoppt Projekt - Kein Tempolimit für Ortsdurchfahrten“** das Folgende zu entnehmen: *„Diese schiere Menge an Straßen für ein Experiment ist dem Land nun nicht geheuer. Die Region will laut Abelmann das Gespräch mit dem Ministerium suchen. In jedem Fall muss sie für jede einzelne Straße detailliert begründen, warum sie Tempo 30 für angebracht hält. Geplant ist, im März eine entsprechende Liste zu veröffentlichen.“*

Wie sind die Gespräche mit dem Ministerium verlaufen? Sind die drei Lehrter Straßen auf der genannten Liste verblieben?

Die Strecken sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet, ob die drei Strecken in Lehrte berücksichtigt werden ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt. Siehe Punkt 2b. Der Austausch mit dem Ministerium dauert weiter an, die fachaufsichtliche Prüfung ist nicht abgeschlossen. Es fand ein Gespräch mit Minister Dr. Althusmann zur Erläuterung des Vorhabens statt.

b) Wann wird das Innovationsprojekt starten?

Das Innovationsprojekt kann erst starten, wenn die fachaufsichtliche Prüfung durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung abgeschlossen ist und das Ministerium die Weisung, dass keine Strecken im Rahmen des Innovationsprojektes beschildert wird, aufhebt.

Anlage(n):