

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Imke Byl, Dragos Pancescu und Eva Viehoff (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Tempo 30: Wann startet das Modellprojekt in Hannover?

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Meta Janssen-Kucz, Imke Byl, Dragos Pancescu und Eva Viehoff (GRÜNE), eingegangen am 21.07.2021 - Drs. 18/9736
an die Staatskanzlei übersandt am 27.07.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 12.08.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

„Land stoppt Tempo-30-Projekt der Region für rund 100 Straßen“ schrieb die *Hannoversche Allgemeine Zeitung (HAZ)* am 26.01.2021. Laut Medienberichterstattung gibt es einen internen Austausch der Region Hannover mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW), jedoch ohne Ergebnis, wie die Antwort der Region Hannover vom 08.07.2021 belegt (Vorlage-Nr. 4473 [IV] AaA). Wann das Modellprojekt Tempo 30 beginnen kann, hängt von der Prüfung der Fachaufsicht durch das MW ab. Mit dem auf drei Jahre angelegten Modellprojekt soll untersucht werden, ob Tempo 30 den Verkehr sicherer macht und Schadstoffe reduziert werden. Die Region Hannover hatte rund 100 Straßen für das Modellprojekt angemeldet, da dieses nach der StVO möglich ist.

Vorbemerkung der Landesregierung

Nach der Auflösung der Bezirksregierungen wurde dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) die direkte Fachaufsicht über die Landkreise, die Region Hannover und die kreisfreien, großen und selbstständigen Städte im Bereich des Straßenverkehrsrechts übertragen. Im Rahmen der Fachaufsicht ist das MW daher verpflichtet, das recht- und zweckmäßige Verwaltungshandeln dieser Kommunen zu überprüfen.

Die Region Hannover plant nun einen groß angelegten Modellversuch, in welchem bis zu 100 Strecken in der Region auf 30 km/h beschränkt werden sollen. Aufgrund dieser Größenordnung und der Tatsache, dass die zulässige Geschwindigkeit innerorts vom Verordnungsgeber der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bundeseinheitlich auf 50 km/h festgesetzt ist und hiervon nur unter bestimmten verkehrsrechtlichen Voraussetzungen abgewichen werden kann, ist eine diesbezügliche fachaufsichtliche Prüfung ein üblicher notwendiger Vorgang.

Auch ein Modellprojekt kann nicht beliebig von den Verkehrsbehörden initiiert werden. Die Kommunen sind auch hierbei an die geltenden bundeseinheitlichen verkehrsrechtlichen Regelungen gebunden. Die veränderte Erprobungsklausel der StVO ermöglicht lediglich unter Verzicht auf eine besondere Gefahrenlage die Erprobungen verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. Nicht umfasst ist davon eine beliebig große Anzahl von Tempo 30-Modellversuchen.

Einem solchem Modellprojekt muss ein belastbares Konzept zugrunde liegen, in dem die zu erprobenden Maßnahmen und Methoden dargestellt werden, mit denen nachgewiesen werden soll, dass eine (neue) Regelung erforderlich ist. Dabei muss auch die Eignung und das zwingende Erfordernis des vorgeschlagenen Modellprojekts begründet werden und warum die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO nicht ausreichen, um einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf zu

gewährleisten. Zudem muss das Projekt fundiert evaluiert werden und der Bund als Verordnungsgeber einen entsprechenden Änderungsbedarf in der StVO sehen und hierzu seine vorherige Zustimmung geben.

Das MW hatte daher angeboten, die Region zu unterstützen, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Zustimmung zu einem Modellversuch zu erhalten. Dies bedingt jedoch die Vorlage eines belastbaren Modellkonzeptes, das dem MW noch nicht vorliegt.

- 1. Dem Tempo-30-Projekt wurde die Genehmigung bisher nicht erteilt, so teilte es die Region Hannover mit (vgl. Vorlage-Nr. 4473 [IV] AaA). Mit welcher Begründung hat das MW die Umsetzung des Tempo-30-Modellprojekts in der Region Hannover bisher nicht genehmigt (bitte mit Original-Wortlaut des Antwortschreibens an die Region Hannover)?**

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

- 2. Zu welchen Zeitpunkten hat ein fachlicher Austausch des Verkehrsministeriums mit der Verwaltung der Region Hannover zum Thema „Modellprojekt Tempo 30“ stattgefunden, und wann hat Minister Dr. Althusmann an Gesprächen teilgenommen?**

Im Rahmen der fachaufsichtlichen Prüfung steht das MW im ständigen Austausch mit der Region Hannover. Herr Minister Dr. Althusmann hat auch persönlich am 18. März 2021 an einer Videokonferenz mit Mitgliedern des Landtages und Vertretern der Region Hannover teilgenommen.

- 3. Liegt dem MW die detaillierte Erläuterung aller von der Region Hannover benannten Strecken der Region Hannover vor?**
 - a) Wenn ja, seit wann?**
 - b) Wenn nein, mit welcher Begründung?**

Nein, siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

- 4. Wann ist mit dem Abschluss der fachaufsichtlichen Prüfung des Verkehrsministeriums voraussichtlich zu rechnen?**

Sobald eine Entscheidung des BMVI zum Modellprojekt getroffen ist und die Streckenauswahl geprüft wurde, kann die fachaufsichtliche Prüfung des Verkehrsministeriums erfolgen.

- 5. Was sind die Gründe für die Prüfungsdauer?**

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

- 6. Ist es üblich, dass das Land Niedersachsen die fachaufsichtliche Prüfung vor der Umsetzung eines Projekts einleitet?**
 - a) Wenn ja, bei welchen anderen Projekten ist dies seit 2017 geschehen?**
 - b) Wenn nein, welche Gründe sind ausschlaggebend, hier eine Ausnahme vorzunehmen?**

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

7. Wie viele Strecken wurden landesweit für ein Modellprojekt Tempo 30 seitens der Kommunen angemeldet (Bitte um Auflistung nach Kommune und genauen Strecken sowie Anmeldedatum)?

- a) **Wie viele der in der Antwort auf Frage 7 genannten Strecken wurden vom niedersächsischen Verkehrsministerium bewilligt?**
- b) **Wie viele der angemeldeten Strecken wurden abgelehnt, und wie viele sind noch nicht abschließend seitens des Ministeriums geprüft?**
- c) **Wie viele der Ablehnungen wurden mit einer zu hohen Anmeldezahl seitens der Kommune begründet? Welche anderen Gründe waren ansonsten ausschlaggebend?**

Bevor über die Auswahl der Modellstrecken zu entscheiden ist, ist zunächst die Zustimmung des BMVI einzuholen. Es liegt dem MW noch keine Übersicht über die geplanten Strecken vor.

8. Wird die Umsetzung von einzelnen Maßnahmen oder Modellprojekten im Verkehrsministerium wegen einer zu hohen Anzahl an Anmeldungen insgesamt gestoppt? Wenn ja, ist dies üblich?

Das Projekt wurde gestoppt, weil die Region Hannover das notwendige Modellkonzept noch nicht vorgelegt hat (siehe Vorbemerkung).

9. Bei welchen anderen Einzelmaßnahmen im Verkehrsministerium wurde das gesamte Projekt über ein halbes Jahr gestoppt, weil es zu viele Anmeldungen gab?

Das Projekt wurde nicht gestoppt, weil es zu viele Anmeldungen gibt, sondern weil das notwendige Modellkonzept durch die Region Hannover noch nicht vorgelegt wurde.

10. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im MW sind mit dem Modellprojekt Tempo 30 und der Prüfung der dazu angemeldeten Strecken betraut?

Die Fachaufsicht wird im MW von Referat 43 ausgeübt. Die dort tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden so eingesetzt, dass die anstehenden Aufgaben bearbeitet werden können. Konkret für den Bereich Straßenverkehrsordnung sind aktuell drei Personen laut Geschäftsverteilungsplan für derartige Überprüfungen zuständig. Im vorliegenden Fall findet allerdings aus den in der Vorbemerkung genannten Gründen derzeit keine konkrete Überprüfung einzelner Strecken statt, da zuvor die Grundsatzfrage einer generellen Zulässigkeit solcher Projekte beim Bund zu klären ist.

11. Welche Alternativen sind aus Sicht der Landesregierung gleichwertig effektiv, schnell umsetzbar und kostengünstig, um ähnliche Effekte für die Verkehrssicherheit und Umwelt zu erzielen wie die Reduktion des Verkehrs auf 30 km/h?

Auch Modellprojekte können nicht beliebig von den Verkehrsbehörden initiiert werden. Da es sich beim Straßenverkehrsrecht um spezielles Gefahrenabwehrrecht handelt, sind finanzielle Aspekte bei den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen nicht zu berücksichtigen. Ob und wie sich Gewinne für die Verkehrssicherheit realisieren lassen, ist eine Einzelfallentscheidung auf der Grundlage der örtlichen Gegebenheiten. Insbesondere die Ergebnisse der örtlichen Unfallanalyse und die Empfehlungen der Verkehrssicherheits- und Unfallkommissionen sind hierbei von großer Bedeutung. Dabei sind im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die jeweils mildesten Mittel zu wählen. Im Übrigen sind die Wirkungen von Tempo 30 auf die Lärm- und Abgasbelastung noch nicht zweifelsfrei bewiesen.

(Verteilt am 13.08.2021)