

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

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

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

**Wann startet das Landesmodellprojekt Tempo 30?**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 03.03.2022 - Drs. 18/10856  
an die Staatskanzlei übersandt am 07.03.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 24.03.2022

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Die rot-grüne Vorgängerregierung initiierte bereits im Jahr 2016 ein Landesmodellprojekt zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften. Untersucht werden sollte, wie sich die reduzierte Geschwindigkeit auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, die Unfallhäufigkeit und -schwere, die Verkehrsbelastung und auf den Verkehrslärm auswirkt. In der Zwischenzeit haben sich sechs Städte erfolgreich um die Teilnahme an dem Projekt bemüht. Der Beginn der Einrichtung der Tempo-30-Abschnitte wurde jedoch immer wieder verschoben. Unter anderem wartet die Stadt Garbsen seit 2018 neben fünf weiteren Städten darauf, dass ihre angemeldete Strecke für den Pilotversuch, die Havelser Straße zwischen Shopping-Plaza und der Walter-Koch-Straße, an den Start gehen darf (HAZ 07.02.2022). Mittlerweile soll das Land Messgeräte an Laternen installiert haben lassen, um Daten vor und nach dem Pilotversuch zu erfassen. Die Daten der Messung sollen seit September 2021 vorliegen.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

In dem auf die Landtagsentschließung in der Drucksache 17/5285 zurückgehenden Modellversuch „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ soll untersucht werden, wie sich Tempo 30 an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen einschließlich Bundes- und Landesstraßen im Gegensatz zur bisher innerorts zulässigen Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, den Ausstoß von Luftschadstoffen, die Entwicklung des Verkehrslärms und die Verkehrssicherheit auswirkt. Daneben werden aber auch beispielsweise die Akzeptanz von Tempo 30, die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, auf den Fuß- und Radverkehr, auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie etwaige Verlagerungseffekte ermittelt. Die konkreten Eckpunkte für die Evaluation sowie die Kriterien, die die Modellkommunen erfüllen mussten, wurden durch einen Runden Tisch festgelegt.

An den Sitzungen des Runden Tisches nahmen Vertreterinnen und Vertreter der vier Landtagsfraktionen, des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW), des Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz und des Ministeriums für Inneres und Sport, der Polizei, des Niedersächsischen Städtetages, des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebundes, der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V., des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim, der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V., des ADAC Niedersachsen und Sachsen-Anhalt, des Automobilclubs von Deutschland, des Auto Clubs Europa Region Nord, des Verkehrsclubs Deutschland e. V., des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V., der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V., des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. und des ADFC Niedersachsen teil.

Darüber hinaus waren Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Umwelthilfe e. V., der Niedersächsischen Staatskanzlei und des Niedersächsischen Landkreistages eingeladen, die allerdings nicht teilnehmen konnten.

In dem erforderlichen europaweiten Vergabeverfahren zur Auswahl einer Gutachterin bzw. eines Gutachters, welche bzw. welcher das Projekt im Auftrag des Landes Niedersachsen durchführt, hat die IVU Umwelt GmbH aus Freiburg am 09.09.2019 den Zuschlag erhalten.

Das Modellprojekt Tempo 30 ist als Vorher-Nachher-Untersuchung angelegt. Es gliedert sich in drei Phasen. Die Vorbereitungsphase umfasst die Auswahl der Modellstrecken in den Kommunen, die Ist-Stand-Erhebung und die Erstellung eines Zwischenberichtes. Daran schließt sich die Erprobungsphase mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 an. In der Auswertungs- und Abschlussphase wird ein Vorher-Nachher-Vergleich durchgeführt.

Im ersten Schritt hat die Gutachterin im Rahmen der Vorbereitungsphase die Auswahl der Streckenabschnitte für das Modellprojekt begonnen. Nach Auswahl der Streckenabschnitte hat die Gutachterin im zweiten Schritt streckenbezogene Konzepte zur Durchführung der Untersuchungen erarbeitet und mit dem MW und den Kommunen abgestimmt (Vor-Ort-Termine, Festlegung der Messstandorte etc.).

Unter Berücksichtigung des ursprünglichen Zeitplans sollte dann im ersten Quartal 2020 mit den Messungen der Ist-Stand-Erhebung begonnen werden. Jedoch kam es hier durch die Corona-Pandemie zu Verzögerungen. Einerseits konnten die erforderlichen Messeinrichtungen von der Siemens Mobility GmbH nicht rechtzeitig geliefert werden, sodass sich die Installation der Messeinrichtungen in den Kommunen verzögerte. Andererseits hatte der erste Lockdown im März 2020 starke Auswirkungen auf die Verkehrszusammensetzung, Verkehrsmenge und den Verkehrsablauf. Vor dem Hintergrund, dass es sich bei diesem Projekt um einen Vorher-Nachher-Vergleich handelt, wäre die Erhebung von Daten im ersten Halbjahr nicht repräsentativ.

Die Auftragnehmerin hat mit den Messungen (Ist-Stand-Erhebung) zwischen dem 20.05.2020 und 08.07.2020 begonnen. Die Messungen dauerten jeweils ein halbes Jahr.

Die IVU Umwelt GmbH hat inzwischen den Zwischenbericht vorgelegt. Dieser enthält die Auswertung der Vorbereitungsphase (Ist-Stand-Erhebung) und wird derzeit abgestimmt.

### 1. Welche sechs Städte nehmen mit welchen Straßen an dem Landesmodellprojekt zu Tempo 30 teil?

Größenkategorie	Kommune	Streckenabschnitt
Großstädte	Osnabrück	Iburger Straße
	Göttingen	Königsallee
Mittel- und Kleinstädte	Garbsen	Havelser Straße
	Seevetal	Glüsinger Straße
Kleine Orte	Edewecht	Hauptstraße
	Friedland	Landstraße

### 2. Wie viele Städte/Gemeinden hatten sich mit wie vielen Straßen um die Teilnahme an dem Modellprojekt beworben?

In dem Verfahren für das Modellprojekt Tempo 30 haben sich insgesamt 43 Kommunen um die Teilnahme an dem Projekt beworben.

25 Kommunen konnten die materiellen und formalen Mindestanforderungen nicht erfüllen und schieden deswegen aus. 18 Kommunen haben mit insgesamt 50 Streckenabschnitten die engere Auswahl erreicht.

### 3. Mit welcher Begründung wurden die Bewerbungen im Einzelnen abgelehnt?

Die Auswahlentscheidung wurde einvernehmlich durch den Runden Tisch getroffen.

Grundlage der Entscheidung war eine Reihung der Streckenabschnitte durch ein unabhängiges Gutachterkonsortium, bestehend aus der IVU Umwelt GmbH mit Partnern. Die grundsätzlichen Kriterien für die Auswahl im Rahmen eines Punktebewertungsverfahrens wurden in einer vorherigen Sitzung des Runden Tisches konsensual erarbeitet. Diese waren auch Gegenstand des vorgeschalteten Interessenbekundungsverfahrens (u. a. durchschnittliche tägliche Verkehre, Schwerverkehrsanteil, Einbeziehen von Knotenpunkten, Gefahrenlage [Luft, Lärm, Unfalllage]).

Das Bewertungssystem wurde von den Gutachtern als Ausgangspunkt für die Vorschläge zugrunde gelegt. Da diese ausdrücklich aufgefordert waren, Strecken auszuwählen, die möglichst repräsentativ für Niedersachsen sind und eine möglichst gute Übertragbarkeit der Ergebnisse ermöglichen, wurden die Kriterien diesbezüglich seitens der Gutachter noch entsprechend angepasst. Insbesondere wurden in dem Zusammenhang noch mögliche Umleitungsstrecken und die Koordinierbarkeit von Lichtsignalanlagen berücksichtigt.

Alle 52 verbliebenen Streckenabschnitte der 18 Kommunen wurden daraufhin einzeln untersucht und bepunktet. Das Verfahren war für den Runden Tisch transparent, und Anregungen wurden aufgenommen und diskutiert. Die Strecken wurden einzeln anhand von Befahrungsaufnahmen und Google-Satellitenbildern betrachtet und von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Runden Tisches bewertet. Ausgewählt wurden alsdann jeweils zwei Abschnitte pro Größenkategorie, die möglichst verschieden sind, um eine Repräsentativität der Ergebnisse zu erzielen.

**4. Was sind die Gründe dafür, dass ein Modellprojekt, das bereits im August 2016 als beschlossener Auftrag vom Landtag an die Landesregierung erging, noch immer nicht begonnen wurde (bitte konkret aufführen)?**

Das Modellprojekt hat mit der Vorbereitungsphase bereits begonnen, siehe Vorbemerkung.

**5. Welchen Stand haben die sechs teilnehmenden Städte aktuell, bzw. wann beginnen dort die Pilotprojekte?**

Alle sechs teilnehmenden Kommunen sind aktuell darüber informiert, dass der Zwischenbericht zum Abschluss der ersten Phase derzeit zwischen dem MW und der Gutachterin abgestimmt wird. Das Modellprojekt hat in den teilnehmenden Städten mit der Ist-Stands-Erhebung bereits begonnen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**6. Wie lauten die Ergebnisse der Messung an der Havelser Straßen, die seit September 2021 vorliegen, und warum hat die Auswertung der Daten so lange gedauert?**

Der Zwischenbericht liegt derzeit lediglich als Entwurf im MW vor und wird mit der Gutachterin abgestimmt. Daher können daraus noch keine Ergebnisse bekannt gegeben werden. Es ist jedoch beabsichtigt, den Zwischenbericht dem Runden Tisch zur Verfügung zu stellen, sobald er finalisiert wurde.

Die letzten Messungen im Rahmen der Ist-Stands-Erhebung wurden durch die Gutachterin im Februar 2021 beendet. Die erhobenen Daten waren sehr umfangreich (siehe auch Vorbemerkung). Im September 2021 wurde die Auswertung der Daten durch die Gutachterin in Form des Entwurfes des Zwischenberichts vorgelegt.

**7. Welche anderen Ergebnisse zu den fünf anderen teilnehmenden Städten liegen dem Land vor?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

**8. Wann werden die ersten Tempo-30-Schilder aufgehängt werden?**

Die Erprobungsphase beginnt nach Abschluss der Ist-Stands-Erhebung voraussichtlich im zweiten Quartal dieses Jahres.

(Verteilt am 29.03.2022)