Anlage 3

Tempo 30: Weniger Lärm, bessere Luft und mehr Verkehrssicherheit?

MODELLPROJEKT SOLL AUSWIRKUNGEN VON TEMPO 30 INNERORTS ERMITTELN – RUNDER TISCH IM VERKEHRSMINISTERIUM

Um die Eckpunkte für das Modellprojekt Tempo 30 in Niedersachsen festzulegen, hat sich jetzt ein 25-köpfiger Expertenkreis zum ersten Runden Tisch ‚Modellprojekt Tempo 30' im Verkehrsministerium in Hannover getroffen. Unter der Federführung von Staatssekretärin Daniela Behrens verständigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei ihrem Treffen darauf, die Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen innerorts möglichst umfassend zu evaluieren. Dazu gehören vor allem Aspekte der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit für den Fuß-, Rad- und Autoverkehr. Darüber hinaus sollen verkehrliche Belange wie beispielsweise Verkehrsfluss, Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr und mögliche Verkehrsverlagerungen betrachtet werden. Weitere Einzelheiten sollen am 9. Februar 2017 erörtert und festgelegt werden.
Staatssekretärin Daniela Behrens: „Die Forderung des Landes, leichter Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und ähnlichen Einrichtungen zu ermöglichen, hat der Bund auf Initiative auch aus Niedersachsen bereits umgesetzt. Im Dezember 2016 wurde die Straßenverkehrsordnung entsprechend überarbeitet und geändert. Das ist gut so und sorgt für mehr Verkehrssicherheit. Nun sollen im Rahmen eines mehrjährigen Modellversuchs auch die Auswirkungen von Tempo 30 im innerstädtischen Bereich erprobt und evaluiert werden. Letztendlich wollen wir Anhaltspunkte dafür bekommen, wo und wie die Errichtung von Tempo 30 besonders effektiv und sinnvoll ist."

Grundlage für die Arbeit des Runden Tisches ist die Landtagsentschließung vom 18.08.2016 auf der Grundlage eines Antrags der Regierungsfraktionen „CO_2-Reduktion, weniger Lärm und Vision Zero mit Tempo 30 - Modellversuche ermöglichen". Darin wird die Landesregierung gebeten, einen Tempo-30-Modellversuch zu realisieren. Schon jetzt sei das Interesse der Kommunen und Landkreise groß, an dem Modellversuch teilzunehmen, sagte Behrens.

An dem Runden Tisch nahmen Vertreterinnen und Vertreter der vier Landtagsfraktionen, des Umwelt- und Innenministeriums, der Polizei, des Niedersächsischen Städtetages, des Niedersächsischen Städte und Gemeindebundes, des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim, der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 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.

Artikel-Informationen
30.01.2017

Ansprechpartner/in:
Pressesprecher: Heinke Traeger
und Sabine Schlemmer-Kaune

Nds. Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Pressestelle
Friedrichswall 1
30159 Hannover
Tel: (0511) 120-5428
Fax: (0511) 120-5772

E-Mail an Ansprechpartner/in

Drucken

Anlage 4

Modellprojekt Tempo 30: Runder Tisch legt Eckpunkte für Modellversuch fest

Die Eckpunkte für das ‚Modellprojekt Tempo 30' stehen fest: Unter der Federführung des niedersächsischen Verkehrsministeriums hat eine Expertengruppe die wesentlichen Rahmenbedingungen für den Modellversuch Tempo 30 festgelegt. Demnach soll der Modellversuch eine Laufzeit von drei Jahren haben und auf einzelnen Strecken in Kommunen unterschiedlicher Größe durchgeführt werden. Ziel des Modellprojektes ist es, Daten über die Auswirkungen von Tempo 30 innerorts auf Lärm, Luft, Sicherheit und Verkehrsfluss zu erhalten. Eine flächendeckende Anordnung von Tempo 30 oder die generelle Absenkung der innerörtlichen Richtgeschwindigkeit stehen nicht im Fokus.

Staatssekretärin Daniela Behrens: „Mit diesem Modellversuch untersuchen wir erstmals fundiert und verlässlich, welche Effekte Tempo 30 Strecken tatsächlich auf den Verkehrslärm, die Luftreinhaltung und den Verkehrsfluss haben. Daneben sollen auch die Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr und auch den öffentlichen Personennahverkehr sowie etwaige Verlagerungseffekte untersucht werden. Wir brauchen als nächsten Schritt Kommunen, die intensiv am Thema mitarbeiten und den Kriterien genügen."

Um am Ende verlässliche Daten zu erhalten, sollen sowohl Großstädte bzw. Großstadtregionen mit typischen Stadtteilzentren sowie Mittel- und Kleinstädte, z. B. mit typischen Geschäftsstraßen als auch kleinere Orte mit typischen Ortsdurchfahrten untersucht werden. Im Frühjahr sollen Kommunen die Möglichkeit erhalten, ihr Interesse an einer Projektteilnahme zu bekunden. Voraussetzungen für eine Teilnahme sind neben den oben genannten Kriterien Überschreitungen bei Luftschadstoffen oder Verkehrslärm. Als weitere Kriterien können die Verkehrsstärke auf dem jeweiligen Streckenabschnitt sowie die Anwohnerdichte herangezogen werden. Eine aktive Mitarbeit der Kommunen wird erwartet. Voraussichtlicher Projektstart ist 2018, da nach der Auswahl der Kommunen erst der Ist-Stand ermittelt werden muss, bevor es dann konkret zur Anordnung von Tempo 30 kommt. Die Untersuchung wird von einem unabhängigen Gutachterbüro durchgeführt und vom Runden Tisch begleiten. Die Projektverantwortung liegt beim niedersächsischen Verkehrsministerium.

Artikel-Informationen
20.02.2017

Ansprechpartner/in:
Pressesprecher: Heinke Traeger
und Sabine Schlemmer-Kaune

Nds. Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Pressestelle
Friedrichswall 1
30159 Hannover
Tel: (0511) 120-5428
Fax: (0511) 120-5772

E-Mail an Ansprechpartner/in

Drucken

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/7310 -

Tempo-30-Modellversuch der rot-grünen Landesregierung: Wieso geht das nicht in Luhdorf und Pattensen?

Anfrage des Abgeordneten André Bock (CDU) an die Landesregierung,
eingegangen am 23.01.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 30.01.2017

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 21.02.2017,
gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung des Abgeordneten

Der Landtag hat auf einen Antrag der regierungstragenden Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen am 18.08.2016 eine Entschließung mit dem Titel „CO_2-Reduktion, weniger Lärm und Vision Zero mit Tempo-30-Modellversuche ermöglichen“ gefasst (Drucksache 17/6325). Danach ist erklärtes Ziel, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen auch an innerörtlichen Bundes- und Landesstraßen Temporeduzierungen zu ermöglichen und einen Katalog an Maßnahmen, die diesem Ziel dienen, durch die Landesregierung umsetzen zu lassen. Als Einstieg solle die Landesregierung im Rahmen eines Tempo-30-Modellversuchs verschiedene Projekte in niedersächsischen Kommunen/Landkreisen durchführen.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat zu der Entschließung am 15.12.2016 Stellung genommen (Drucksache 17/7173).

Die Anwohner würden einen Modellversuch an den Hauptverkehrsstraßen in Luhdorf und Pattensen begrüßen.

Minister Lies lehnte im März dieses Jahres das Anliegen des Bürgermeisters von Winsen mit den folgenden Worten ab: „Auf Hauptverkehrsstraßen wird es also auch nach der Änderung der StVO weiterhin keine Möglichkeit geben, eine Tempo-30-Zone- anzuordnen.“ Und weiter: „… wird sich voraussichtlich auch nach der geplanten Rechtsänderung keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in Pattensen auf der L 215 realisieren lassen.“ Gleichzeitig verkündet in Winsen die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen im Landtag, Susanne Menge, MdL, auf Basis der Entschließung, man setze auf sogenannte Modellprojekte, in denen man eine Temporeduzierung auf 30 km/h erreiche.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

Vorbemerkung der Landesregierung

In dem auf die Landtagsentschließung in der Drucksache 17/5285 zurückgehenden Modellversuch „Tempo 30“ soll untersucht werden, wie sich Tempo 30 an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen einschließlich Bundes- und Landesstraßen im Gegensatz zur bisher innerorts zulässigen Regelge-

schwindigkeit von Tempo 50 auf den CO_2-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 sowie etwaige Verlagerungseffekte ermittelt. Die konkreten Eckpunkte für die Evaluation sowie die Kriterien, die die Modellkommunen erfüllen müssen, wurden durch den Runden Tisch, welcher am 27. Januar 2017 und 9. Februar 2017 stattgefunden hat, festgelegt. Zum jetzigen Zeitpunkt werden die Ergebnisse in einer Leistungsbeschreibung für einen Gutachterauftrag zusammengefasst, um die wissenschaftliche Begleitung sicherzustellen.

Sobald das abschließende Konzept über die erforderlichen Kennzahlen und Messparameter vorliegt, werden die Kommunen mit der Bitte, sich zu „bewerben“, angeschrieben. Voraussetzung im Weiteren ist eine aktive Mitwirkung der Modell-Kommunen an der Erhebung der umfänglichen Daten u. a. zu Unfällen, zum Lärm und zur Luftverschmutzung. Für die Geeignetheit der Kommunen zur Teilnahme müssen mindestens in einem der beschriebenen Bereiche negative Auffälligkeiten erkennbar sein, um überhaupt verwertbare Ergebnisse zu potenziellen Effekten erzielen zu können. Voraussichtlich im Frühjahr 2017 soll mit konkreten Beschreibungen auf die Kommunen zugegangen werden.

Ziel des Modellversuches ist es, mithilfe möglicher positiver Effekte von Tempo 30 gegenüber dem Bund als Verordnungsgeber stichhaltige Argumente für die erforderlichen Rechtsänderungen zur erleichterten Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vorbringen zu können.

Aus der Entschließung selbst ergibt sich keine Rechtsgrundlage, um auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 anordnen zu können. Die Ermächtigungsgrundlage zur Durchführung dieses Modellprojektes ergibt sich aus § 45 Abs. 1 Nr. 6 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), demzufolge Verkehrsbeschränkungen zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhalten und der Verkehrsabläufe (1. Alternative) sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen (2. Alternative) angeordnet werden können. Voraussetzung ist weiterhin, dass eine konkrete Gefahrenlage vorliegt. Diesbezüglich dürfen keine Zweifel bestehen, sondern nur in Bezug auf die Geeignetheit/Wirksamkeit der Maßnahme.

Zu der Ablehnung von „Tempo 30“ in Pattensen aus März/Mai 2016 ist Folgendes auszuführen:

Beantragt war die Einrichtung einer „Tempo-30-Zone“ auf einer Hauptverkehrsstraße. Der Begriff „Tempo-30-Zone“ ist gesetzlich klar definiert als ein geschwindigkeitsreduzierter Bereich, der nur außerhalb von Hauptverkehrsstraßen zulässig ist. An Hauptverkehrsstraßen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nur als streckenbezogene Beschränkung möglich und es ist auch keine Rechtsänderung diesbezüglich geplant. Vor diesem Hintergrund ist der Satz zu verstehen, dass es „auf Hauptverkehrsstraßen also auch nach der Änderung der StVO weiterhin keine Möglichkeit geben wird, eine Tempo-30-Zone anzuordnen“.

Ferner war eine Beschränkung in Pattensen gewünscht, weil von der Straße eine Kirche, ein Gemeindezentrum, eine Tierarztpraxis, eine Gaststätte und die Feuerwehr erschlossen werden. Solche Einrichtungen sind auch nach erfolgter Änderung der StVO kein Grund für die vereinfachte Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.

1. Welche konkreten Planungen und Ziele verbindet die Landesregierung mit den oben genannten Modellprojekten, insbesondere mit Blick auf Verkehrssicherheit, Lärmschutz und besseren Verkehrsfluss?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Wann ist mit dem Beginn der Modellphase zu rechnen, wie viele Modellprojekte an welchen Orten sind geplant, und wie sieht der weitere Zeitplan bezüglich der Modellprojekte aus?

Anhand der in den Runden Tischen erarbeiteten Leistungsbeschreibung wird ein Gutachterauftrag ausgeschrieben. In Zusammenarbeit mit dem ausgewählten Gutachter werden dann die Modellstrecken in den Kommunen ausgewählt (vgl. Beantwortung der Frage 3). Über die Orte und die genaue Anzahl an Kommunen bzw. Streckabschnitten kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine genaue Aussage getroffen werden, da zunächst ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt werden muss. Die Anzahl ist abhängig vom Aufwand der zu evaluierenden Werte.

Bevor das Modellprojekt im Sinne der Anordnung von Tempo 30 auf Teilstrecken beginnen kann, muss zunächst der Ist-Zustand der zu ermittelnden Werte festgestellt werden. Vorhandene Daten werden dabei berücksichtigt. Mit dem Beginn der Erprobungsphase ist daher frühestens im Jahr 2018 zu rechnen.

3. Nach welchen Kriterien werden die Modellkommunen ausgewählt?

Durch das Modellprojekt sollen zunächst mehrere Kommunen, die unterschiedliche typische verkehrliche und städtebauliche Problemlagen und die besondere räumliche Struktur und Vielfalt in Niedersachsen berücksichtigen, umfasst werden. So sollen Großstädte bzw. Großstadtregionen mit typischen Stadtteilzentren, Mittel- und Kleinstädte mit typischen Geschäftsstraßen und kleinere Ortschaften mit typischen Ortsdurchfahrten berücksichtigt werden. Der Runde Tisch hat sich darauf geeinigt, dass mindestens zwei Streckenabschnitte pro Kategorie an Kommunen untersucht werden sollen.

Infrage kommende Streckenabschnitte sollten mindestens 1 000 m lang sein. Zudem bedarf es einer Gefahrenlage. In Betracht kommen hier u. a. die Überschreitung von Grenzwerten nach der 39. und der 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung oder eine erhöhte Unfallgefahr. Als weitere Kriterien können die Verkehrsstärke auf dem jeweiligen Streckenabschnitt sowie die Zahl der belasteten Personen herangezogen werden.

Seitens der Kommunen wird eine Mitwirkungspflicht, insbesondere in Form eines Ratsbeschlusses, vorausgesetzt. Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Modellprojekts sollen Ist-Daten, die bei den Kommunen zu den einzelnen zu untersuchenden Kriterien bereits vorliegen, in das Verfahren miteingebracht werden.

4. Welche Anforderungen für die Einrichtung einer Tempobeschränkung wird es nach Einschätzung des Ministeriums geben?

Es wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Besteht die Möglichkeit, nach Ablauf der Modellphase dauerhaft eine Tempobeschränkung auf den Hauptverkehrsstraßen in Luhdorf und Pattensen durchzusetzen?

Nach Vorliegen von Zwischenergebnissen des Modellprojekts wird geprüft, ob und wie eine Rechtsänderung der StVO Erfolg versprechend ist, und diese auf den Weg gebracht. Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht abzusehen, ob die Ergebnisse des Modellprojekts zu stichhaltigen Ergebnissen führen, sodass der Bund als zuständiger Verordnungsgeber eine Rechtsänderung umsetzt. Insofern kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden, ob und gegebenenfalls wann in Pattensen und Luhdorf eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung erteilt werden könnte.

6. Wenn ja, welche rechtlichen und weiteren sachlichen Voraussetzungen müssen für die Umsetzung gegeben sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Für dieses Modellvorhaben soll ein Runder Tisch eingerichtet werden. Welche Personen und Institutionen sind zur Teilnahme an dem Runden Tisch eingeladen (bitte einzeln und namentlich aufzählen)?

Eingeladen waren die nachfolgend genannten Institutionen und Einrichtungen. Namentliche Einladungen an Personen sind nicht erfolgt. Es war und ist den Einrichtungen überlassen, wen sie zur Teilnahme am Runden Tisch entsenden.

An den Sitzungen des Runden Tisches nahmen Vertreterinnen und Vertreter der vier Landtagsfraktionen, des Wirtschafts-, Umwelt- und Innenministeriums, der Polizei, des Niedersächsischen Städtetages, des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebundes, der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V., des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim, der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 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 Staatskanzlei und des Niedersächsischen Landkreistages eingeladen, die allerdings nicht teilnehmen konnten.

8. Welche Änderungen sind für die StVO zu erwarten, wenn dieses Modellvorhaben auf Dauer Bestand haben soll, und mit welchen Einschränkungen für Verkehrsteilnehmer könnte dies verbunden sein?

Modellprojekte sind zeitlich befristete Maßnahmen. Die Landesregierung geht gegenwärtig von einem Erprobungszeitraum von drei Jahren aus. Aus dem Modellprojekt können stichhaltige Argumente ermittelt werden, die zu einer Änderung der Rechtsvorschriften führen könnten. Die letztendliche Entscheidung über eine Änderung der StVO trifft jedoch der Bund.

Die Einschränkung für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besteht darin, dass sie auf einzelnen Teilabschnitten der Hauptverkehrsstraßen abweichend von der vom Verordnungsgeber der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nur noch 30 km/h fahren dürfen. Die Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr sind zu erproben.

9. Vor dem Hintergrund dieses Modellvorhabens: Welche Gründe sprechen jetzt noch dagegen, in Luhdorf und Pattensen an den Hauptverkehrsstraßen ein Tempolimit einzuführen?

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung richtet sich nach der aktuellen Rechtslage, sodass die Straßenverkehrsordnung in ihrer bisherigen Fassung anzuwenden ist. Verkehrsbehördliche Anordnungen im Vorgriff auf eine etwaige Rechtsänderung sind unzulässig. Gegenwärtig kann Tempo 30 nur unter den Voraussetzungen des § 45 StVO und hier insbesondere unter Beachtung des Absatzes 9 angeordnet werden. Die Voraussetzungen zur Anordnung sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben. Die Entschließung selbst stellt keine Rechtsgrundlage dar, um in den Ortsdurchfahrten in den Winsener Ortsteilen Luhdorf und Pattensen Tempo 30 anzuordnen.

Während des Modellvorhabens wird nur an den ausgewählten Streckenabschnitten in ausgewählten Kommunen Tempo 30 angeordnet. Ob die Ortsdurchfahrten von Luhdorf und/oder Pattensen in den Modellversuch einbezogen werden könnten, ist einerseits abhängig von der Erfüllung der Kriterien und der Initiative der Stadt Winsen/Luhe sowie andererseits von der Auswahl durch den Runden Tisch und das Gutachterbüro.

(Ausgegeben am 01.03.2017)