

Modellprojekt: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Untersuchung zu CO₂-Reduktion, weniger Lärm und Vision Zero mit Tempo 30

Kriterienkatalog für Kommunen

Auftraggeber:



**Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

Referat 43, Straßenverkehrsrecht, Straßenrecht, Güterkraftverkehr,
Verkehrssicherheit

Bearbeitet durch:

SHP-Ingenieure, Hannover

Helga Worlitzsch (Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr)

Dr. Berthold Vogelsang (Nds. Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz)

Unter Mitwirkung von:

(siehe Anlage)

A Anlass und Zielsetzung

Der Niedersächsische Landtag hat mit einer EntschlieÙung vom 18.08.2016 (LT-Drs. 17/5285) die Landesregierung unter anderem gebeten, ein Modellprojekt „Tempo 30“ zu initiieren und zu realisieren. Kern des Modellprojektes ist die Möglichkeit, an innerörtlichen HauptverkehrsstraÙen (einschlieÙlich Bundes- und LandesstraÙen), abweichend von der Regelgeschwindigkeit, Tempo 30 anzuordnen. Begleitend zu dem Modellprojekt wird ein „Runder Tisch“ eingerichtet, der „wissenschaftliche Expertise einholt, die Ergebnisse auswertet und weitere Handlungsschritte entwickelt“ (vgl. LT-Drs. 17/5285 Ziffer 2). Im Projekt sollen die Veränderungen von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an innerörtlichen HauptverkehrsstraÙen (einschlieÙlich Bundes- und LandesstraÙen) im Gegensatz zur Regelgeschwindigkeit von 50 km/h untersucht werden.

Es sind dabei insbesondere die Auswirkungen und Veränderungen von Tempo 30 gegenüber bisher Tempo 50 in den Bereichen Luft, Lärm, Verkehrssicherheit und verkehrliche Belange zu untersuchen.

Die Einbindung eines Runden Tisches gewährleistet ein transparentes, faires und ergebnisoffenes Verfahren. Mittels Beteiligung der eingeladenen Organisationen, Fraktionen und weiteren Ressorts werden verschiedene zu untersuchende Merkmale im Sinne der Rechtslage abgewogen und entsprechende Kriterien festgelegt.

In den Sitzungen konnten die Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Organisationen ihr Ansinnen / ihre Auffassung zu den verschiedenen Aspekten äußern. In den extern moderierten Sitzungen wurden die Wortbeiträge koordiniert und die jeweiligen Ergebnisse festgehalten.

Das Leistungsverzeichnis sowie die Kriterien für die Auswahl der zu untersuchenden Strecken basiert auf den Ergebnissen des Runden Tisches.

Ziele des Gutachtens sind:

- a) die Ermittlung der Veränderungen in den Untersuchungsfeldern
 - Luft (Klima und Luftschadstoffe)
 - Lärm
 - Verkehr (Sicherheit und verkehrliche Belange)
- b) die Übertragbarkeit der festgestellten Veränderung / Differenzen
- c) die Erarbeitung von Empfehlungen möglicher Kriterien für die Anordnung von Tempo 30 mit geringeren Voraussetzungen als von der bisher geltenden Rechtslage vorgegeben.

B Kriterien für die Auswahl der Kommunen im Rahmen des Modellprojekts

Für das Modellprojekt Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (einschließlich Bundes- und Landesstraßen) sollen in Niedersachsen Streckenabschnitte in verschiedenen Kommunen ausgewählt werden, die unterschiedliche typische verkehrliche und städtebauliche Problemlagen umfassen und die die besondere räumliche Struktur und Vielfalt in Niedersachsen berücksichtigen.

Die Kommunen werden aufgefordert, ihr Interesse an einer Teilnahme an dem Modellprojekt zu bekunden. Die nachfolgenden Kriterien unterteilen sich in solche, die zwingend für eine Teilnahme erforderlich sind und darüber hinaus in solche optionalen Kriterien, die dazu dienen, die Auswahl einzugrenzen. Es sollen Streckenabschnitte in den Kommunen ausgewählt werden, bei denen die besten Voraussetzungen im Sinne des Erzielens verwertbarer und übertragbarer Ergebnisse gegeben sind („Ranking“). Seitens der Städte und Gemeinden, die Abschnitte für das Modellprojekt Tempo 30 benennen, besteht eine aktive Mitwirkungspflicht.

Das Projekt ist für eine Laufzeit von drei Jahren angelegt.

- 1) Kriterien, die seitens der Kommunen für eine Teilnahme zwingend erfüllt sein müssen:
 - Benennung der konkreten Streckenabschnitte (inkl. kartografischer Darstellung), die beschränkt werden sollen.
Die zu untersuchenden Streckenabschnitte müssen mindestens 500 m lang sein und es sollte möglichst versucht werden, Knotenpunkte mit einzubeziehen.
 - Darstellung einer Gefahrenlage für die in Frage kommenden Streckenabschnitte und damit Definition der damit verbundene(n) Erwartung(en) (z.B. Reduzierung der Lärmbelastung, Verbesserung der Luftqualität etc.).
In Betracht kommen für die Gefahrenlage u.a. die Überschreitung von Grenzwerten nach der 39. BImSchV (Luft), der 16. BImSchV (Lärm) oder eine erhöhte Unfallgefahr
 - Ratsbeschluss zur Teilnahme an dem Modellprojekt

- 2) Kriterien, deren Vorliegen dazu führt, dass eine Kommune / ein Streckenabschnitt vorzugsweise ausgewählt wird:
 - ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von mindestens 5.000 Kfz/ 24 h (DTV) bei üblichen LKW-Anteilen (3 % - 15 %) und durchgehender Randbebauung
 - eine Anzahl von mindestens 100 Personen, die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Lärm) Tag und/oder Nacht betroffen sind
 - aktuelles Verkehrskonzept für den Bereich, in dem der zu untersuchende Streckenabschnitt sich befindet
 - städtebauliches Konzept (z. B. ein Dorfentwicklungsplan oder städtebauliches Sanierungskonzept), das die Bedeutung des Abschnittes erkennbar macht
 - Unfalldaten sowie Berichte der Unfallkommissionen für den betreffenden Abschnitt über einen Zeitraum von 3 Jahren
 - Beschreibungen weiterer Maßnahmen
 - Ideen zum Beteiligungsprozess (Arbeitskreise, Runde Tische)

- 3) Folgende Unterlagen sind seitens der Kommune einzureichen, soweit sie vorliegen
- digitale Karten, in die die örtlichen, aktuellen Besonderheiten seitens der Kommune eingepflegt sind
 - Lärmaktionsplan
 - Luftreinhalteplan
- 4) Die Mitwirkung der Kommune wird insbesondere bei nachstehenden Anforderungen erwartet:
- möglichst Mitwirkung bei der Verkehrsüberwachung im Rahmen des Modellprojekts - soweit der Kommune die Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung obliegt
 - Mitwirkung bei der Einschätzung und ggf. Vervollständigung von erforderlichen Eingangsdaten, insbesondere wenn dabei Kenntnisse der örtlichen Besonderheiten erforderlich sind
 - ggf. Anpassungen der LSA-Steuerungen auf 30 km/h in den Untersuchungsabschnitten
 - Beteiligung an einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit sowohl vor Ort als auch für das Gesamtprojekt
 - Bereitschaft, sich mit assoziierten Kommunen (keine offiziellen Teilnehmer am Modellprojekt, aber sehr interessiert an den Ergebnissen) auszutauschen,

Die Auswahl der Kommunen und Streckenabschnitte erfolgt im ersten Schritt durch ein Ranking ggf. mit einer Vorauswahl, sofern die Zahl der Bewerbungen die Teilnahmepplätze deutlich übersteigen sollte.

Folgende Auswahlmatrix ist für die Reihung vorgesehen:

In die generelle Auswahl gelangen Kommunen, die die Kriterien nach B 1) erfüllen. Für die Kriterien nach B 1) werden alsdann Punkte vergeben. Pro Kriterium gibt es zunächst mind. fünf Punkte. Es können jeweils pro Kriterium bis zu zehn Punkte vergeben werden, wenn die Kriterien erfüllt werden.

Bei der Darstellung der Strecken (B 1) 1. Spiegelstrich) sind so insgesamt bis zu zehn Punkte zu erreichen, wenn z. B. Knotenpunkte einbezogen sind.

Bei der Darstellung der Gefahrenlage (B 1) 2. Spiegelstrich) sind je dargestellter und erfüllter Gefahrenlage mind. fünf Punkte zu erreichen. Wenn z. B. die Überschreitungen von Grenzwerten besonders hoch sind, können je Gefahrenlage max. zehn Punkte erreicht werden.

Anschließend erfolgt eine Punktevergabe für die Kriterien nach B 2), wobei für das Einreichen der jeweiligen Unterlage und das Erfüllen des Kriteriums mind. fünf Punkte vergeben werden. Je besser das Kriterium erfüllt ist, desto mehr Punkte können erreicht werden - max. zehn pro Kriterium.

Die Streckenabschnitte werden dann in einer Reihenfolge nach den jeweils erzielten Punkten gelistet (Ranking). Dabei werden drei separate Listen nach den nachfolgenden Größenklassen von Kommunen erstellt.

- Großstädte bzw. Großstadtregionen, z. B. mit typischen Stadtteilzentren
- Mittel- und Kleinstädte, z. B. mit typischen Geschäftsstraßen
- Kleine Orte, z. B. mit typischen Ortsdurchfahrten

Pro vorgegebener Größenkategorie sollen jeweils mindestens zwei Streckenabschnitte untersucht werden.

Das Ranking wird dann dem Runden Tisch vorgelegt. Der Runde Tisch entscheidet, ob die Reihung bestätigt oder ggf. noch abgeändert werden soll und wie viele Strecken dem Gutachterbüro zur letztendlichen Auswahl vorgelegt werden sollen.

Die abschließende Auswahl erfolgt im zweiten Schritt durch das noch zu beauftragende Gutachterbüro. Dieses wählt aus der Vorauswahl die konkreten zu untersuchenden Strecken aus. Die Anzahl beträgt mindestens sechs Strecken (s.o.). Soweit die verfügbaren Mittel für mehr Strecken ausreichen, kann die Anzahl erweitert werden. Maßgeblich bei der letztendlichen Entscheidung ist die Frage, an welcher Strecke der größte Erkenntnisgewinn im Sinne der Untersuchung zu erwarten ist.

Es besteht kein Anspruch einer Kommune auf Teilnahme an dem Modellprojekt.

Hannover, den 26 September 2017