

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult (zur Kenntnis)

Nr. 1637/2021
Anzahl der Anlagen
Zu TOP

Modellprojekt der Region Hannover „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ Beschluss über die Teilnahme am Innovationsprojekt

Antrag,

- 1) die Teilnahme der Landeshauptstadt Hannover am Modellprojekt der Region Hannover „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ mit den Streckenzügen Marienstraße, Altenbekener Damm und Wedekindstraße zu beschließen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Die Teilnahme am Modellversuch Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und die damit verbundenen Maßnahmen wirken sich in gleichwertiger Weise auf die Belange von Männern und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus.

Kostentabelle

Die im Rahmen des Tempo-30-Modellversuchs durchzuführenden begleitenden Untersuchungen werden von der Region Hannover getragen. Die Teilnahme an Runden Tischen zum Modellversuch Tempo 30 kann im laufenden Geschäft der Verwaltung wahrgenommen werden.

Begründung des Antrages

Die Region Hannover beabsichtigt, auf Grundlage der sogenannten Experimentierklausel des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 4 Straßenverkehrsordnung (StVO) auf einigen Kreisstraßen in Ortsdurchfahrten, aber auch ausgewählten Stadtstraßen in Hannover die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Die Laufzeit des Modellprojektes beträgt drei Jahre.

Es ist das Ziel, eine solide Datenbasis zu schaffen, um Aussagen über folgende Parameter machen zu können:

- Entwicklung der Geschwindigkeiten
- Entwicklung des Lärmgeschehens
- Entwicklung der Anzahl und Typen von Unfällen
- Nutzung der Fahrbahn von Radfahrenden vorher/nachher
- Querungsvorgänge/Zeitlücken

Die Untersuchungen sollen folgender Grundkonzeption folgen:

- Vorher-Nachher-Untersuchung relevanter Kennwerte auf den ausgewählten Stecken, auf denen Tempo 30 angeordnet werden soll
- Vorher-Erhebungen: in 2021, vor Umsetzung Tempo 30
- Zwischen-Erhebungen: ca. 1 Jahr nach der Umsetzung
- Nachher-Erhebungen: ca. 2,5 Jahre nach der Umsetzung
- Nutzung floating-car-data

Geschwindigkeitsmessungen

- Region Hannover: Durchführung der Geschwindigkeits- und Lärmmessungen mit geeignetem Messgerät über jeweils drei Tage, von Montag-Mittwoch bzw. Mittwoch-Freitag; Fotodokumentation der Erhebungsorte; Bereitstellung der Messdaten
- Dienstleister: Auswertung (Zusammensetzung des Verkehrs) und Plausibilisierung der Messdaten; Darstellung/Gegenüberstellung der Ergebnisse

Nachfolgende Erkenntnisse werden durch die Temporeduzierung auf 30 km/h erhofft:

- Niedrigere Geschwindigkeiten führen zu einer höheren Verkehrssicherheit
- Verhalten von Radfahrenden und Auswirkungen auf den Radverkehrsanteil in Bereichen, in denen der Radverkehr auf der Fahrbahn (ggf. auf separaten Radverkehrsanlagen) geführt wird
- Entwicklung des Geschwindigkeitsniveaus bei Anordnung von Tempo 30 ohne Überwachung
- Umfang etwaiger Reisezeitverluste
- Tatsächlich positive Auswirkungen in Bezug auf die Lärmbelastung

Die Streckenzüge Marienstraße, Altenbekener Damm und Wedekindstraße sind deshalb für die Teilnahme an dem Modellversuch besonders geeignet, weil sie neben vergleichbaren Parametern, wie Verkehrsbelastung, Lärm- und Luftschadstoffbelastung, Verkehrsbedeutung im Netz, auch besondere Charakteristika aufweisen, die eine Übertragung von Ergebnissen auf andere Stadtstraßen ermöglichen würde.

Marienstraße (Aegidientorplatz bis Berliner Allee):

- Erhebliche gewerbliche Nutzung der angrenzenden Grundstücke mit daraus resultierendem starkem Querungsbedarf von Fußgänger*innen. Führung des Radverkehrs auf benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf den Nebenanlagen.

Wedekindstraße:

- Überwiegende Wohnnutzung der angrenzenden Grundstücke, aber Führung des Radverkehrs (auf Schutzstreifen) auf der Fahrbahn.

Altenbekener Damm (Rudolf-von-Bennigsen-Ufer bis Mainzer Straße):

- Neben der überwiegenden Wohnnutzung der angrenzenden Grundstücke sind dort auch mehrere Schulen angesiedelt, in deren Nahbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits abschnittsweise auf 30 km/h reduziert ist. Insofern gelten im gesamten Streckenverlauf des Altenbekener Damms unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten. Die Vereinheitlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde im Vorher-Nachher-Vergleich aufschlussreiche Erkenntnisse zu den Themen „Reisezeitverluste“ und „Akzeptanz von abschnittweisen Tempobegrenzungen“ liefern. Es sind zwar auf gesamter Länge separate, baulich von der Fahrbahn abgetrennte Radverkehrsanlagen vorhanden, aber der Radverkehr darf – bis auf eine ganz geringe Teillänge – auch die Fahrbahn nutzen.

Im Vorfeld wurden sowohl die Polizeiinspektion Hannover als auch die Üstra um eine Stellungnahme zu den temporären Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf den drei beschriebenen Streckenzügen gebeten. Die Polizeiinspektion unterstützt den Antrag und erwartet „positive Auswirkungen auf die gefahrenen Geschwindigkeiten und das Unfallgeschehen“. Auch für die Üstra ist die Durchführung des Versuchs denkbar. Sie geht von keinen spürbaren Beeinträchtigungen der dort verkehrenden Buslinien aus.

Für die Teilnahme am Modellversuch ist nach den Teilnahmebedingungen der Region Hannover ein Beschluss der zuständigen Ratsgremien erforderlich.

66.1

Hannover / 29.06.2021