

Modellprojekt

„Tempo 30 in Ortsdurchfahrten der Region Hannover“

1

Pressegespräch
5. Februar 2026

Melanie Saraval, Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement
Jens Rümenapp, GGR

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

itUBS

Innovationsgesellschaft
Technische Universität
Braunschweig mbH

Zentrum für Verkehr und Stadtbauwesen

Zielsetzung des Modellprojekts

Ausgangslage

Eine Anordnung einer streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts setzt nach der StVO voraus, dass

- eine qualifizierte Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse vorliegt oder
- ein Ausnahmetatbestand (Kita, Schule, Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser etc.) bei gleichzeitigem Vorliegen einer einfachen Gefahrenlage vorliegt.

Zielsetzung des Modellprojekts

„Identifizierung von Kriterien bzw. Tatbeständen, bei deren Vorliegen mit der Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung die in der StVO genannten Ziele und Rechtsgüter signifikant besser erreicht bzw. geschützt werden können.“

Damit das Schaffen einer Grundlage und eines Anstoßes zur Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen (z.B. weitere Ausnahmefälle bzw. Anpassungen/Ergänzungen in § 45 Abs. 9 S. 4 StVO und der VwV-StVO)

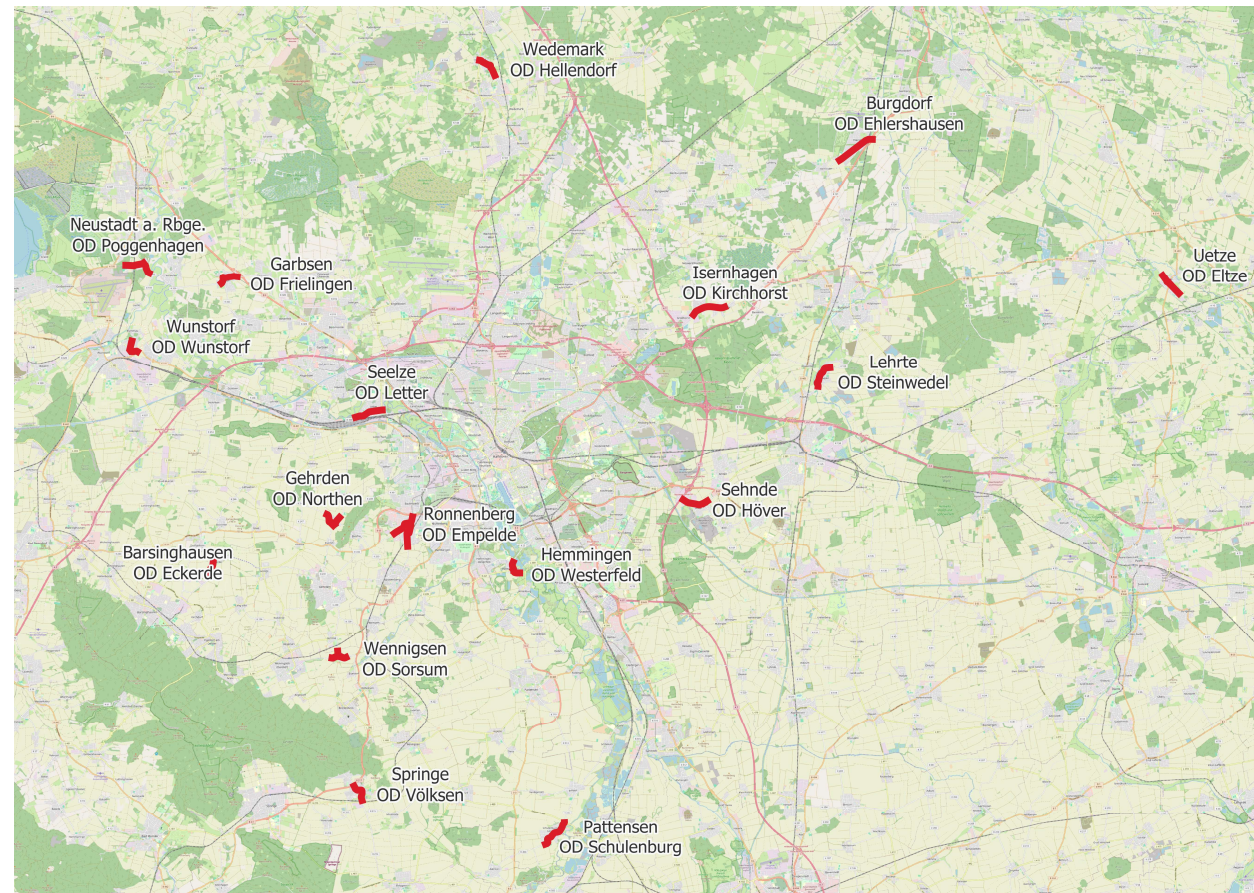
Umfang und Ablauf des Modellprojekts

Umlandkommunen

- 17 Versuchsstrecken auf Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen
- Beginn der Testphase im September / Dezember 2024

Landeshauptstadt Hannover

- 4 Versuchsstrecken
 - Marienstraße
 - Podbielskistraße & Walderseestraße
 - Wedekindstraße
 - Großer Hillen
- Beginn der Testphase im November 2025



Evaluation in den Umlandkommunen

Messungen mit Seitenradarmessgeräten

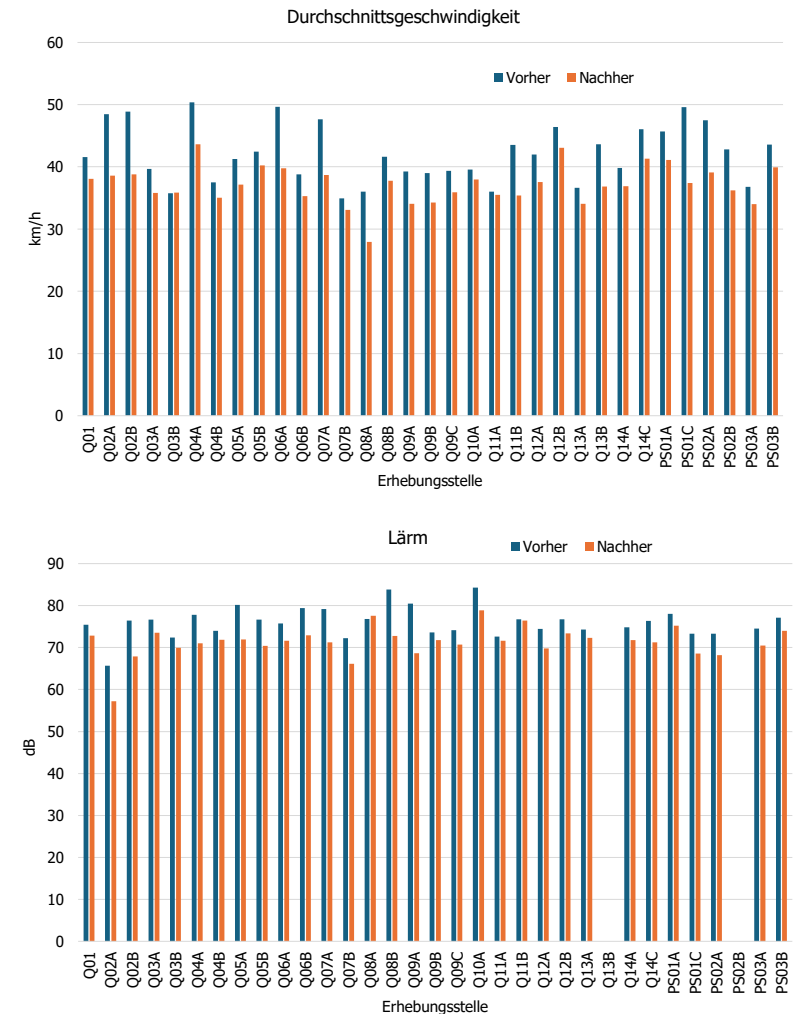
- Kontinuierliche Erfassung von
 - Anzahl Fahrzeuge
 - Fahrzeugtypen
 - Geschwindigkeiten
 - Lärmemission
- über jeweils 14 Tage vor und während der Versuchsphase
- in der Regel an 2-3 Messstellen im Zuge der Verkehrsstrecken



Evaluation in den Umlandkommunen

Messungen mit Seitenradarmessgeräten

- Die Tempo 30-Regelungen werden an allen Messstellen nicht exakt eingehalten
- Sie führen aber zu Rückgängen der Geschwindigkeiten von bis zu 20% gegenüber den vorherigen Tempo 50-Regelungen (Durchschnitt über alle Strecken: ca. -10%)
- In der Tendenz niedrigere Schallemissionen auf fast allen Strecken, allerdings in sehr unterschiedlichem Maße



Evaluation in den Umlandkommunen

Auswertung von Floating-Car-Data

- Datenlieferant: urban institute [ui!] - www.ui.city
- Auswertungszeitraum Vorher: August 2023 – Mitte Dezember 2024
- Auswertungszeitraum Nachher: Mitte Dezember 2024 – Juli 2025
- Zwischen 300 und 30.000 auswertbare Trajektorien je Streckenabschnitt und Zeitraum

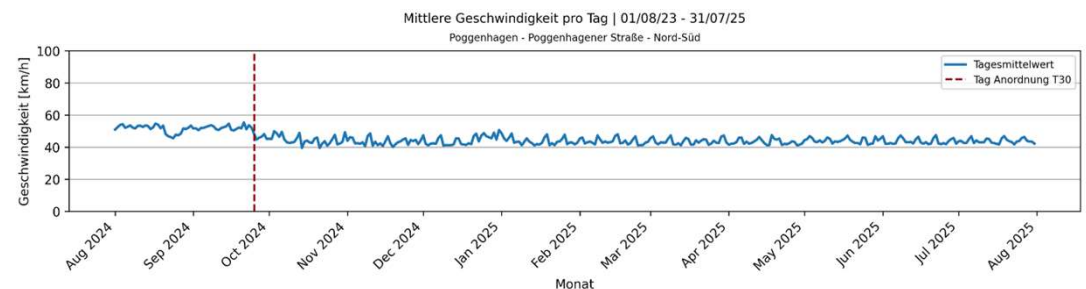
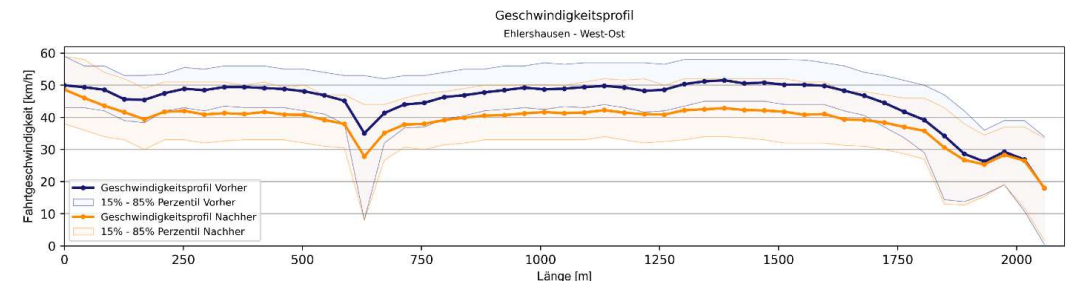
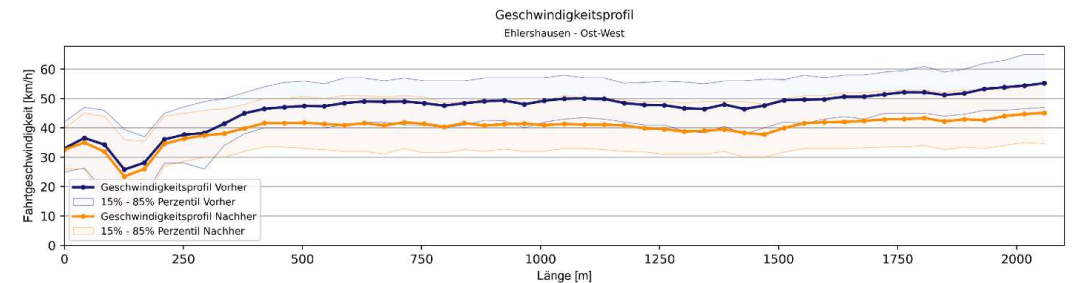


Fahrzeug-ID	Zeitstempel	Breitengrad	Längengrad	Geschwindigkeit	Fahrtrichtung
427df84682e8	1530444155	52.12225	8.70574	52	172
427df84682e8	1530444164	52.12131	8.705722	22	191
427df84682e8	1530444170	52.12118	8.705668	18	204
427df84682e8	1530444179	52.120937	8.706206	32	94
427df84682e8	1530444185	52.120983	8.706963	38	75
427df84682e8	1530444195	52.12181	8.70886	62	43

Evaluation in den Umlandkommunen

Auswertung von Floating-Car-Data

- Gute Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Seitenradarmessungen
- Deutlich weitergehende Informationen zu den Geschwindigkeiten über die gesamten Verläufe der Streckenabschnitte
- Deutliche Geschwindigkeitsreduzierungen konnten vor allem auf Streckenabschnitten mit zuvor vergleichsweise hohen Geschwindigkeitsniveaus und häufigeren Überschreitungen von Tempo 50 erreicht werden
- Gewöhnungseffekte sind nicht erkennbar



Evaluation in den Umlandkommunen

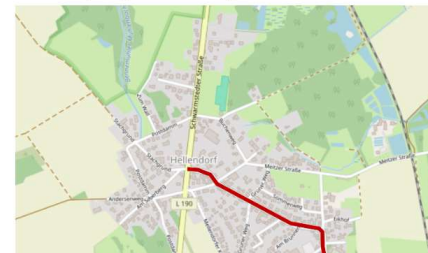
Online-Umfrage in drei Kommunen

- Postalisches Anschreiben aller Haushalte im Dezember 2025
- Ende der Umfrage 18.01.2026
- Antwortquoten zwischen 7% und 26%
 - Hellendorf: 108 Teilnahmen
 - Steinwedel: 60 Teilnahmen
 - Eltze: 31 Teilnahmen

→ Kleine, nicht repräsentative Stichprobe

Umfrage zum Modellprojekt "Tempo 30" in Hellendorf

Modellprojekt "Tempo 30"



Haben Sie wahrgenommen, dass in den letzten Monaten die Geschwindigkeit in Ihrer Ortsdurchfahrt auf 30 km/h reduziert wurde?

Wählen Sie alle zutreffenden Optionen

- ☐ Ja, ich habe die Beschilderung vor Ort gesehen und wahrgenommen.
- ☐ Ja, ich habe aus der Zeitung/Presse oder durch mein Umfeld davon gehört.
- ☐ Ja, ich habe von dem Modellversuch gehört, mir war aber nicht bewusst, dass eine Strecke bei uns im Ort liegt.
- ☐ Nein, ich habe noch nie etwas von dem Modellversuch „Tempo 30“ gehört.

Bewertung des Modellprojekts

Tempo 30 auf der Strecke hat meiner Meinung nach bewirkt, dass ...

	stimme voll zu	stimme überwiegend zu	neutral	stimme eher nicht zu	stimme absolut nicht zu	Keine Antwort
... sich die Verkehrssicherheit auf der Strecke insgesamt erhöht hat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
... man Gefahren schneller erkennen kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
... das Queren der Straße einfacher und sicherer ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
... das Radfahren auf der Straße sicherer ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
... das Ein- und Aussteigen und Queren an der Bushaltestelle einfacher und sicherer ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

	ruhiger geworden	unverändert	lauter geworden	Keine Antwort
Der Straßenlärm an der Strecke ist...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

	flüssiger	unverändert	weniger flüssig	Keine Antwort
Der Kfz-Verkehr fließt mit Tempo 30...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Evaluation in den Umlandkommunen

Online-Umfrage in drei Kommunen

- Das Modellprojekt ist fast allen teilnehmenden Personen bekannt und fast alle teilnehmenden Personen waren auf den Versuchsstrecken mit dem Pkw unterwegs.
- Sicherheits- und Lärmeffekte werden in den einzelnen Kommunen unterschiedlich bewertet, insgesamt ungefähr hälftige Verteilung zwischen positiven und negativen Bewertungen
 - Positive Effekte sehen ca. 35%-50%
 - Keine/unwesentliche Effekte sehen ca. 35%-45%
- ca. 25% bis 30% nehmen eine geringere Lärmbelastung war
- ca. 50% bis 65% bewerten den Verkehrsfluss als unverändert oder flüssiger
- ca. 55% bis 65% befürworten eine Fortsetzung der Tempo 30 Regelungen
- ca. 23% bis 30% wünschen eine Ausweitung auf weitere Hauptverkehrsstraßen

Fortführung der Tempo 30-Anordnungen

- Überprüfung aller Versuchsstrecken vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Verkehrsmessungen auf
 - Ansatzpunkte zur (kurzfristigen) Fortführung der Tempo 30-Anordnungen sowie
 - mittel- bis langfristige Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Online-Termine mit allen Versuchskommunen und den unteren Straßenverkehrsbehörden im Dezember 2025 und Januar 2026
 - 1 Strecke wird nicht fortgeführt (Poggenhagen)
 - ca. 10-12 Strecken, bei denen eine kurzfristige Fortführung der Tempo 30-Anordnungen, zum Teil jedoch nur auf Teilabschnitten, möglich erscheint und die dahingehend derzeit weiter geprüft werden
 - bei den übrigen ist eine Fortführung der Tempo 30-Anordnungen im aktuellen Rechtsrahmen schwierig und es finden weitere Gespräche mit den Straßenverkehrsbehörden und den Kommunen statt

Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen

Forderungen an den Bund als Verordnungsgeber

Generell (entsprechend der Zielsetzung der Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden)

„Die Kommunen sollen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen – Genau so, wie es die Menschen vor Ort brauchen und wollen!“

Im derzeitigen rechtlichen Rahmen

Aufnahme weiterer Ausnahmefälle, auf denen ohne qualifizierte Gefahrenlage von Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit innerorts abgewichen werden darf

- Erhebliches Unterschreiten der Entwurfsstandards aus den technischen Regelwerken
 - Geringe Fahrbahnbreite
 - Unzureichende Fußverkehrsanlagen (geringe Breite, nur einseitig Gehwege bei beidseitiger Bebauung)
 - Unzureichende Radverkehrsführung
- Ortskernlagen mit publikumsintensiveren Nutzungen, stärkerem Fuß- und/oder Radverkehrsaufkommen und stärkeren Querungsbedarfen
- Neben Fußgängerüberwegen auch weitere Arten von Querungsstellen, wie z.B. Mittelinseln oder Einengungen

Fazit

„Was hat das Modellprojekt (bisher) gebracht?“

- Bestätigung der auch in anderen Untersuchungen / Räumen gewonnenen Erkenntnis, dass
 - Geschwindigkeitsbegrenzungen in Deutschland generell nicht exakt befolgt werden
 - z.T. bereits mit einer Tempo 30-Beschilderung eine deutliche, für Verkehrssicherheit und Umfeldverträglichkeit relevante Reduzierung der Geschwindigkeiten erreicht werden kann
 - das weitergehende Geschwindigkeitsreduzierungen nur mit ergänzenden Maßnahmen, wie verstärkter Überwachung, Dialog-Displays und baulicher Verkehrsberuhigung erreicht werden können
- Ansatzpunkte (und einen Wirksamkeitsnachweis) für eine Reihe von Kommunen zur Fortführung von Tempo 30 auf ihren Streckenabschnitten
- Erkenntnisse zu Strecken, bei denen aufgrund ihrer Charakteristika Tempo 30-Anordnungen sinnvoll und auch wirksam wären, bei der bestehenden Rechtslage aber kaum begründbar sind
→ Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen
- Öffentliche Thematisierung der Geschwindigkeiten gerade auch in kleineren Ortsdurchfahrten mit positiver Resonanz aus Bevölkerung und Politik