

# Für Tempo 30 innerorts

**M. Jäcker-Cüppers**  
**Vorsitzender des ALD**

**Fachtagung „Tempo 30“ des UBA in Kooperation mit dem ALD**  
**Berlin, 13.11.2012**

- **Vorstellung des ALD**
- **Präzisierung des Vorschlags**
- **Tempo 30 als Element einer Gesamtstrategie**
- **Einwände, Risiken und Hemmnisse:**
  - **Einhaltequote**
  - **Straßenverkehrsrecht (Bsp. Frankfurt)**
- **Fazit**

- **ALD: Im Mai 2009 gegründete Fachgruppe der DEGA mit 291 Mitgliedern und einem Informations- und Geschäftszentrum in Berlin**
- **DEGA: akustischer Fachverband (1800 Mitglieder)**
- **ALD vom BMU gefördertes Projekt**
- **Ziele und Aufgaben**
  - **Information** und Beratung der Öffentlichkeit in allen Lärmfragen (Dienstleistung)
  - **Strategische Einflussnahme** auf alle Akteure mit dem Ziel, den Lärmschutz in Deutschland und Europa zu verbessern (Politik)
- **ALD-Website ([www.ald-laerm.de](http://www.ald-laerm.de)), Newsletter , Veranstaltungen**
- **ALD einzige deutsche Organisation, die sich prioritär mit allen Fragen des Lärms befasst**

- Weitgehender **Konsens** zu T30 in Wohngebieten (T30-Zonen)
- Bislang **hohe Hürden** für T30 auf überörtlichen Straßen (s. Ausnahme Hagnau, B31)
- ▶ Für T30 innerorts = Abbau dieser Hemmnisse
  - Lärmschutz muss bei Abwägung **mehr Gewicht** bekommen, vor allem bei gesundheitlich relevanten Belastungen
  - ▶ **Änderung** des Straßenverkehrsrechts (§45 StVO, VwV-StVO, BMV-Ri-Li zu §45 StVO)
- Option: T30 als **Regelgeschwindigkeit** (§3 StVO (3) 1.) und T > 30 als Einzel-Anordnung (Umkehrung der Beweislast)



## Erforderliche Minderungen beim Straßenverkehrslärm

- **Maximale** Belastungen - Bsp. Berlin, Leipziger Straße (Fassadenpegel):
  - $L_{\text{den}}$  bis zu 82 dB(A)
  - $L_{\text{night}}$  bis zu 75 dB(A)
- **Empfehlungen** UBA zur Vermeidung **gesundheitlicher Risiken**:  
 $L_{\text{tag}}/L_{\text{nacht}} < 65/55$  dB(A) ( $L_{\text{Sch}}$ , Mittelungspegel außen);  
WHO Night Noise Guidelines: 40 dB(A)/Interimsziel 55 dB(A)
- ➔ kurzfristig Minderungen bis zu 20 dB(A) erforderlich
- ➔ Nur durch Maßnahmen**kombination** zu erreichen
- Vgl. **Minderungsziel BMVBS** (Nationales Verkehrslärm-schutzpaket II von 2009:  $\Delta L = 5$  dB(A) von 2008 bis 2020)

## Maßnahmen und ihre Rangfolge:

- **Vermeidung** des motorisierten Verkehrs
- **Verlagerung** auf leisere Verkehrsmittel
- **Verminderung** der Emissionen des Verkehrs
  - Leisere Kfz → Geräuschgrenzwerte GGW
  - Lärmarme Straßendecken
  - Lärmarme Fahrweise
  - Fahrverbote
  - Reduktion der Geschwindigkeiten (z. B. **T30 innerorts**, T100/120/130 auf Autobahnen)
- Maßnahmen auf dem **Ausbreitungsweg**
- Schutzmaßnahmen am **Immissionsort**

- Vgl. **T30** - Kfz-Geräuschgrenzwerte **GGW**
- **T30**:
  - Mittelungspegel:  $\Delta L = 2,2$  bis  $2,7$  dB(A) [RLS 90] gegenüber T50 (gGA, Beton, Pflaster: zusätzliches  $\Delta L$  **1** bis **3** dB(A))
  - Maximalpegel  $\Delta L = 5$  dB(A) [Projekt FVB 1992]
  - Kosten: gering
  - Umsetzungszeitraum: kurzfristig
- **GGW** (Vorschlag Bundesregierung 2011)
  - Mittelungspegel  $\Delta L = 1,7$  dB(A) gegenüber geltendem Recht
  - Kosten: ca. 6 Mrd. € [EU-Kom, Impact Assessment 2011]
  - Umsetzungszeitraum: bis **2036** ! [Steven 2012]

- $\Delta L$  steigt mit der **Einhaltequote**;  
diese hängt ab von:
  - **Akzeptanz**
  - **Kontrolle** (Beispiel Hagnau)



- ▶ Einführung von T30 auf HVS (bzw. als Regelgeschwindigkeit) muss von **Öffentlichkeitsarbeit** begleitet werden
- Siehe [www.leise-abfahren.de](http://www.leise-abfahren.de)  
Lärmaktionspläne Bodensee-Oberschwaben  
„Die neuen Helden der Straße“:  
„Alles, was wir tun, ist nichts ohne Sie“

## Die neuen Helden der Straße

Lärmaktionspläne  
Bodensee-Oberschwaben

[www.leise-abfahren.de](http://www.leise-abfahren.de)

Lärmaktionspläne  
Bodensee-Oberschwaben

Bad Waldsee  
Biberach  
Friedrichshafen  
Hagnau  
Markdorf  
Meckenbeuren  
Oberteuringen  
Ravensburg  
Tettleng  
Überlingen  
Uhltingen-Mühlhofen  
Wangen im Allgäu  
Weingarten

Impressum

Herausgeber:  
Stadt Friedrichshafen,  
Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt  
Abteilung Umwelt und Naturschutz  
Im Auftrag und in Abstimmung mit der Interkommunalen  
Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung  
Bodensee-Oberschwaben

Ausgabe 09/2011  
15.000 Exemplare

Gefördert durch das Ministerium für Verkehr  
und Infrastruktur Baden-Württemberg

Das Papier dieser Broschüre ist mit dem  
Europäischen Umweltzeichen  
und FSC-Zertifikat ausgezeichnet.

Konzept und Gestaltung:  
[www.lake-of-coorens.com](http://www.lake-of-coorens.com)



Der Ruhe-Stifter

[www.leise-abfahren.de](http://www.leise-abfahren.de)

- **§45 STVO (9):**  
„Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs“ setzen erhebliche „**Gefahrenlage**“ voraus
- **VwV-StVO:**  
„Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der **obersten Landesbehörde** .... zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen“

## Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007

- Maßnahmen „insbesondere“ dann, wenn die folgenden **Richtwerte** überschritten sind:
  - WR, WA etc.: 70/60 dB(A) tags/nachts
  - MI, MD, MK 72/62 dB(A) tags/nachts
  - Vgl.  $L_{Sch}$  UBA, WHO 65/55 dB(A) tags/nachts
  - Vgl. Auslösewerte  $L_{SanBStr}$  WA 67/57 dB(A) tags/nachts
- $\Delta L$  durch Maßnahme muss mindestens 2,1 dB(A) betragen

- **Modellvorhaben** „Tempo 30 in der Nacht“ ab Juni 2012 geplant:
- Probeweise Einführung von T30 nachts auf **5 HVS**, darunter:
  - Höhenstraße  $L_{\text{night}}$  bis 72 dB(A) ( **+17** dB(A) über  $L_{\text{Sch}}$  )
  - Nibelungenallee  $L_{\text{night}}$  bis 67 dB(A) ( **+12** dB(A) über  $L_{\text{Sch}}$  )
- **Verkehrsminister von Hessen** (PM 28.08.2012):  
Modellversuch nur auf Höhenstraße zulässig („erhebliche Gefahrenlage“)

- Tempo 30 auf HVS ist eine **kurzfristig wirksame, kosteneffiziente** Maßnahme zur Minderung des Straßenverkehrslärms in hoch belasteten Situationen
- Tempo 30 als (europäische) **Regelgeschwindigkeit** innerorts erweitert den Handlungsspielraum der Kommunen und reduziert den Schilderwald
- **§45 STVO** und nachgeordnete Vorschriften bzw. Richtlinien müssen geändert werden:
  - **Schutz der körperlichen Unversehrtheit** – d. h. Abbau gesundheitsgefährdender Lärmbelastungen - muss grundsätzlich Vorrang vor „verkehrlichen“ Belangen haben
  - ▶ u. A. Senken der „Insbesondere“-Richtwerte auf **65/55 dB(A))**

- T30 ist umso wirksamer, je mehr es akzeptiert wird. Die Erhöhung der **Akzeptanz** ist deshalb - vor allem bei T30 auf HVS - wichtige Begleitmaßnahme
- Die **Politik** hat endlich die Gesundheitsrisiken durch Verkehrslärm durch
  - quantifizierte Schutzziele **anzuerkennen**
  - und in **Rechtsansprüche** bzw. **Verpflichtungen** staatlichen Handelns umzusetzen  
(verbindliche Immissionsgrenzwerte für den Bestand)
- Quantifizierte Schutzziele gelten deutschland- bzw. europaweit:
  - ▶ Nationales bzw. EU-Recht mit **Bindewirkung** für die nachgeordneten Ebenen (z.B. Gemeinden)

**Vielen Dank fürs Zuhören!**

[jaecker.cueppers@t-online.de](mailto:jaecker.cueppers@t-online.de)

[www.ald-laerm.de](http://www.ald-laerm.de)