



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
PRESSESTELLE

PRESSEMITTEILUNG

22. April 2024

Staatssekretärin Zimmer: Tempo 30 hilft gegen Straßenlärm

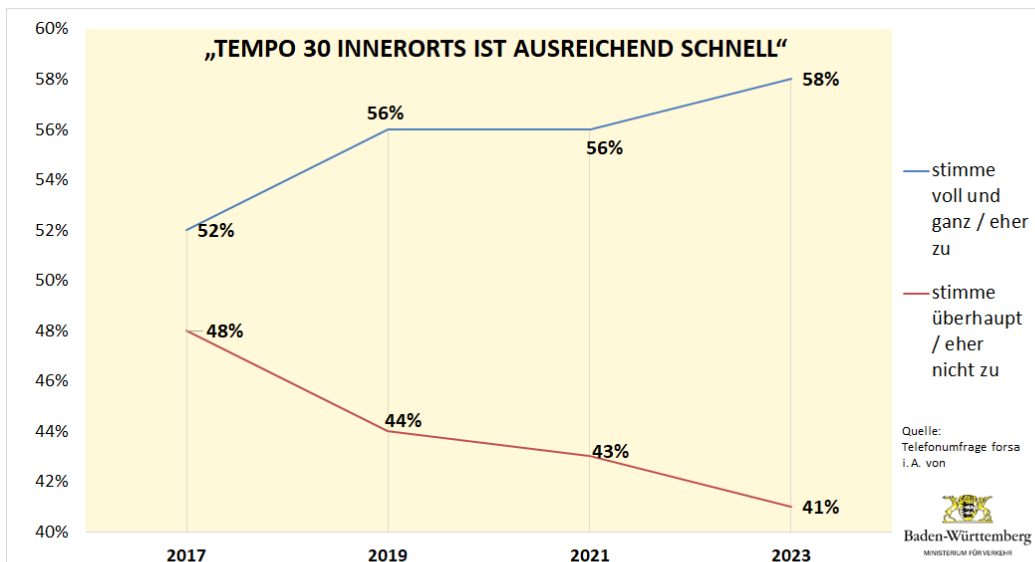
Tempo 30 in Ortschaften ist ein sehr wirksames Mittel gegen den innerörtlichen Straßenlärm. Verkehrsstaatssekretärin Elke Zimmer erklärte mit Blick auf den Tag gegen den Lärm am kommenden Mittwoch: „Tempo 30 innerorts hilft schnell gegen Lärm vor allem nachts an viel befahrenen Straßen. Unsere Berechnungen zeigen: Konsequenterweise angewandt würde die heutige Belastung mit sehr hohen Lärmpegeln nahezu halbiert.“

Mehr als 1,4 Millionen Menschen sind außerhalb der Ballungsräume vom Lärm der Hauptverkehrsstraßen betroffen. Damit lebt auch außerhalb der Großstädte etwa jeder sechste Mensch in Baden-Württemberg im lauten Umfeld großer Straßen. Das ergibt sich aus der aktuellen Lärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW). Annähernd 350.000 Menschen sind nachts gesundheitskritischen Lärmbelastungen über 55 dB(A) ausgesetzt. Bei diesen Werten kann es zu Schlafstörungen, Depressionen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie kognitiven Entwicklungsstörungen bei Kindern kommen.

Staatssekretärin Zimmer sagte: „Schon heute werden in Baden-Württemberg mehrere zehntausend Menschen durch Tempo 30 innerorts vor Lärm geschützt. Das wäre für viele weitere Städte und Gemeinden eine gute Möglichkeit, etwas für die Gesundheit ihrer Bürgerinnen und Bürger zu tun. Dazu muss aber die Rechtslage geändert werden. Deshalb sollte die entsprechende Reform der Straßenverkehrsordnung endlich auf den Weg gebracht werden.“

Wachsende Mehrheit für Tempo 30 in Ortschaften

Denn Umfragen zeigen eine wachsende Mehrheit für Tempo 30 innerorts. Hat die Zustimmung zu dem Satz „Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell“ schon 2017 bei 52 Prozent gelegen, ist sie im Jahr 2023 schon auf 58 Prozent angestiegen. Die Ablehnung ist im gleichen Zeitraum von 48 Prozent auf 41 Prozent gefallen.



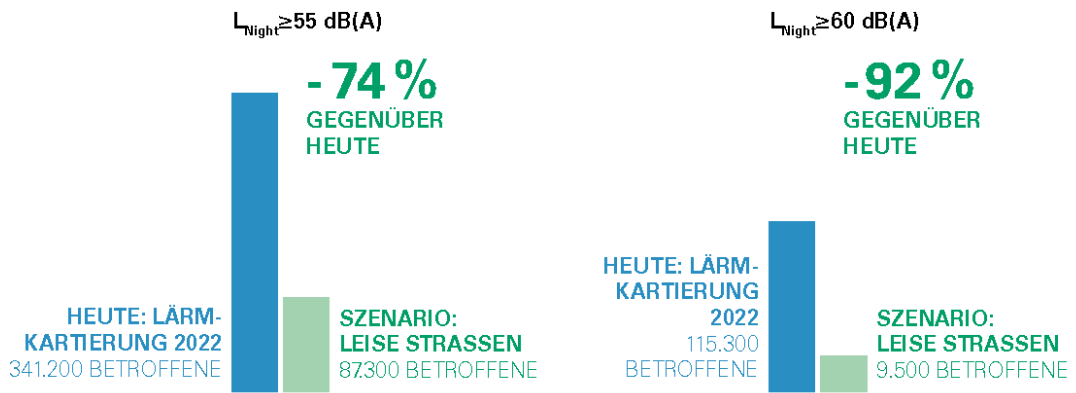
Lärmschutzmaßnahmen des Landes sind erfolgreich

Eine aktuelle Untersuchung auf Grundlage der Lärmkartierung zeigt den Erfolg der Maßnahmen, mit denen das Land gegen Verkehrslärm vorgeht. Ohne die bisherigen Maßnahmen zur Lärminderung wären in Baden-Württemberg etwa 100.000 Menschen mehr von gesundheitskritischen Lärmpegeln betroffen.

Mobilitätswende, Flüsterasphalt und Tempo 30 senken die Lärmbelastung

Die Berechnungen zeigen, dass weniger Verkehr in Stadt und Land eine vollständige Umstellung auf E-Mobilität, Tempo 30 innerorts und lärm mindernde Fahrbahnbeläge im Bereich von Siedlungen die Lärmbelastung deutlich senken können. Die Zahl der Betroffenen mit Lärmbelastungen von über 55 Dezibel nachts würde um etwa drei Viertel und von Lärmbelastungen über 60 Dezibel um

VERKEHRS- UND ANTRIEBSWENDE, TEMPOLIMIT, FLÜSTERASPHALT
SZENARIO FÜR LEISE STRASSEN IN BADEN- WÜRTTEMBERG



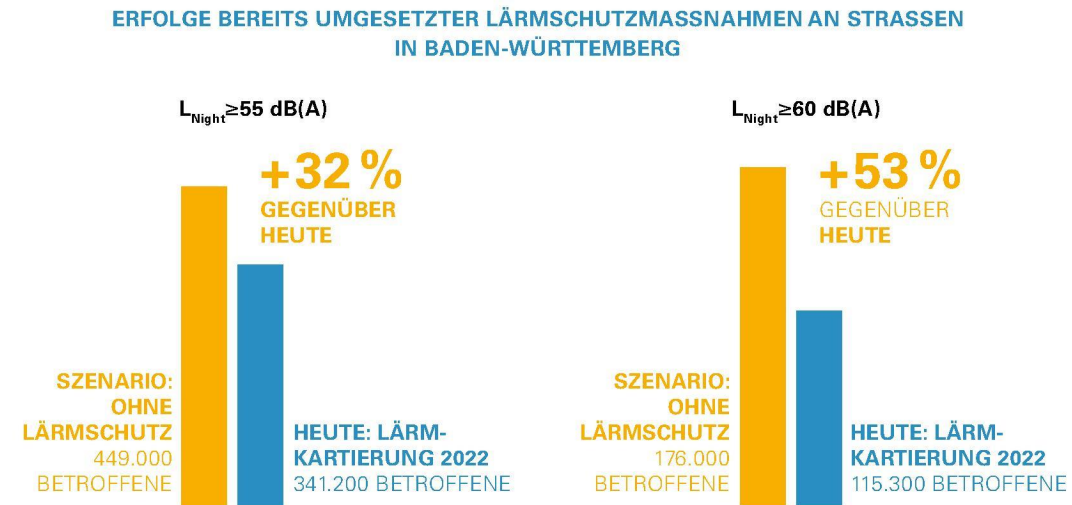
mehr als 90 Prozent abnehmen. Mehr als 250.000 Menschen, die heute in Baden-Württemberg gesundheitskritischem Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind, könnte durch das Erreichen dieser Ziele geholfen werden. Das zeigt, wie groß der Einfluss des Straßenverkehrs auf die Gesundheit der Menschen ist – und wie dringend verbesserte rechtliche Rahmenbedingungen unter anderem in der Straßenverkehrsordnung benötigt werden.

Die Berechnungen belegen eindrucksvoll, dass Lärmschutz und klimaschonende Mobilität Hand in Hand gehen. Städte und Gemeinden sollten entsprechende Maßnahmen beispielweise im Rahmen eines Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz integriert planen und auf den Weg bringen.

Erfolge bereits umgesetzter Lärmschutzmaßnahmen

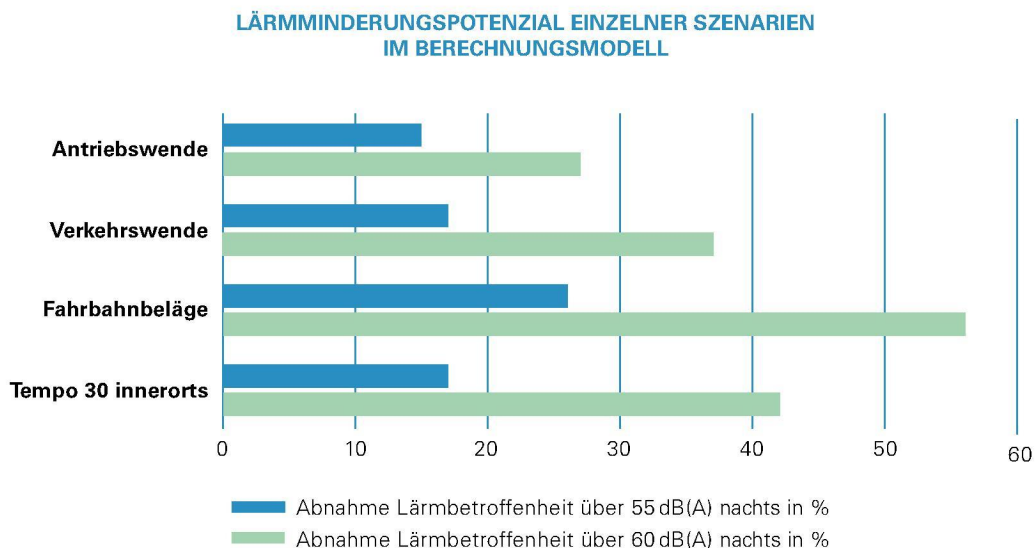
Durch engagiertes Handeln wurde bereits viel für Anwohnerinnen und Anwohner an lauten Straßen erreicht. Ohne die heute bereits bestehenden Tempobeschränkungen, lärmarmen Fahrbahnbeläge und Lärmschutzwände läge die Zahl der Personen, die nachts gesundheitskritischen Pegeln über 55 Dezibel ausgesetzt sind, um etwa ein Drittel höher. Etwa 100.000 Menschen wurden bereits von Lärmpegeln in dieser Höhe entlastet. Von gesundheitsschädlichen Lärmpegeln über 60 Dezibel in der Nacht wären ohne

diese Maßnahmen sogar 53 Prozent mehr Menschen betreffen. Das zeigt: Lärmschutz wirkt!



Lärmminderungspotenziale der Einzelszenarien im Modell

Wo es durch den Straßenverkehrslärm besonders laut ist, muss und kann in der Regel ein Bündel von Maßnahmen ergriffen werden, um die Lärmpegel auf ein unbedenkliches Maß zu senken. Um möglichst viele Menschen vor gesundheitskritischen Lärmbelastungen zu schützen, sollten Maßnahmen auf planerischer, baulicher und verkehrlicher Ebene zusammen gedacht und umgesetzt werden.



Aufbauend auf den Grundlegendaten der aktuellen Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume wurden mit dem europäischen Lärmberechnungsverfahren verschiedene Szenarien berechnet und ausgewertet.

Das größte Lärminderungspotenzial hat der Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge. Würden diese im Bereich von Siedlungen auf allen Streckenabschnitten mit zu hohen Lärmbelastungen verbaut, ließe sich die Zahl der von gesundheitsschädlichen Lärmpegeln Betroffenen über 60 Dezibel nachts mehr als halbieren. Die Zahl der von gesundheitskritischen Lärmbelastungen Betroffenen über 55 Dezibel würde um ein Viertel gesenkt.

Auch in Geschwindigkeitsbeschränkungen steckt ein hohes Minderungspotenzial: Würde in lärmbelasteten Ortsdurchfahren Tempo 30 eingeführt, könnte die Zahl der von gesundheitsschädigenden Lärmpegeln Betroffenen um mehr als 40 Prozent reduziert werden.

Ein wesentlicher Beitrag für den Lärmschutz geht mit den Zielen der Verkehrswende einher. Der angestrebte deutliche Rückgang des Autoverkehrs durch andere Mobilitätsformen und -angebote könnte in den Städten eine Entlastung von mehr als einem Drittel gegenüber den heutigen Belastungen über 60 dB(A) nachts bewirken.

Nach dem europäischen Lärmberechnungsverfahren steckt auch in der Antriebswende mit einer vollständigen Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs ein erhebliches Minderungspotential: Wären bereits heute ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge in unseren Städten und Gemeinden unterwegs, würde sich die Zahl der von gesundheitsschädlichen Lärmpegeln oberhalb von 60 Dezibel betroffenen Menschen um etwa ein Viertel verringern lassen. Dabei wurde davon ausgegangen, dass das Antriebsgeräusch von E-Fahrzeugen innerorts vernachlässigbar ist und im Berechnungsverfahren ausschließlich das Rollgeräusch der Fahrzeuge berücksichtigt wird.

Hintergründe

Die Lärmkartierung nach § 47c Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) wird alle fünf Jahre durchgeführt. Die aktuelle Kartierung erfolgte erstmals auf

Grundlage europaweit harmonisierter Berechnungsverfahren. Die Ergebnisse sind daher nicht mit vorangegangenen Kartierungsrunden vergleichbar. Durch das neue Berechnungsverfahren wird unter anderem die Lärmausbreitung detaillierter modelliert und es wird ein neues statistisches Verfahren zur Ermittlung der Lärmbetroffenen angewendet. Insgesamt ergeben sich deutlich höhere Betroffenzahlen als in den vorangegangenen Kartierungsrunden.

Die Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Freiburg, Heidelberg, Heilbronn, Karlsruhe, Mannheim, Pforzheim, Reutlingen, Stuttgart und Ulm) führen die Lärmkartierung eigenständig durch und waren daher nicht Teil der Szenarien-Untersuchung.

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022 und weitere Informationen stellt die [LUBW](#) zur Verfügung.