



Konzept



**TEMPO 30 NACHTS**

**auf Berliner Hauptverkehrsstraßen**

# Vorwort

Liebe Berlinerinnen und Berliner,

wir alle wissen: Wenn wir tagsüber ausgeschlafen sein wollen, müssen wir nachts unsere Ruhe haben. Leider ist uns diese nicht immer vergönnt. Vor allem an wichtigen Hauptverkehrsstraßen ist es auch nachts laut, und zu viele Menschen sind davon so stark betroffen, dass auf Dauer die Gesundheit leidet. Deshalb müssen wir etwas dagegen tun. Langsamer und mit gleichmäßigerer Geschwindigkeit zu fahren ist das wirksamste Mittel. Deshalb werden Sie im Laufe des Jahres an zusätzlichen Stellen des Hauptstraßennetzes neue nächtliche Begrenzungen auf Tempo 30 finden. Sie sind Teil eines Gesamtkonzeptes zur Lärmmin-derung, das auch noch weitere Maßnahmen – z. B. den Austausch lauter Straßenbeläge – vorsehen wird. Klar ist: Nicht an jeder lauten Straße sind immer die gleichen Maßnahmen möglich. In jedem einzelnen Fall müssen unterschiedliche Verhältnisse und Interessen betrachtet und abgewogen werden.

Nicht allen, die nachts schnell an ihr Ziel kommen möchten, werden zusätzliche Tempobeschränkungen gefallen. Aber bitte denken Sie daran: Auch Sie könnten durch nächtlichen Verkehrslärm betroffen sein. Und wenn Sie an einer ruhigen Straße wohnen: Bitte verhelfen Sie mit ein wenig Rücksicht auch anderen zur besseren Nachtruhe!



**Ingeborg Junge-Reyer**

Senatorin für  
Stadtentwicklung



**Katrin Lompscher**

Senatorin für Gesundheit,  
Umwelt und Verbraucherschutz

## Warum kümmern wir uns um Lärm?

**Lärm geht uns auf die Nerven.** 70 Prozent aller Menschen in unserem Land fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt.

**Lärm kann uns krank machen.** Lärm ist ein sogenannter Stressor. Das heißt, Stresshormone werden ausgeschüttet, Blutdruck und Pulsfrequenz steigen. Auf Dauer überlastet das unseren Körper. Die Forschung ist sich einig, dass dauerhafter Verkehrslärm ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts vermehrt Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursacht. In Berlin betrifft das bis zu 300.000 Menschen.

**Lärm stört uns im Schlaf.** Probleme durch Lärm gibt es vor allem nachts. Bereits bei einer Lärmbelastung ab 40–45 dB(A) an der Außenwand des Hauses können Schlafstörungen auftreten. Von denen merkt man vielleicht gar nichts, denkt man, aber der Körper reagiert darauf.

**Wir sind dazu verpflichtet.** Aus diesen Gründen ist Berlin – wie andere Städte auch – gesetzlich verpflichtet, etwas gegen den Lärm zu tun. Das Konzept „Tempo 30 nachts“ ist Teil einer Strategie für die ganze Stadt, die den Menschen in Berlin zu mehr Schutz vor Lärm und zu einem ruhigeren Schlaf verhilft.

## Wie wird Lautstärke bestimmt?

Lautstärke wird in Dezibel angegeben. Es ist ein Maß für den Schalldruckpegel. Die menschliche Hörschwelle liegt bei etwa 0 dB, die Schmerzschwelle bei rund 130 dB. Unser Hörempfinden hängt aber auch von der Frequenz ab. Deshalb wird ein sogenannter A-Filter verwendet; die Schallpegel werden dann in dB(A) angegeben.

**Übrigens:** Schon eine Pegelsenkung ab 1 dB(A) wird als spürbare Verbesserung wahrgenommen.

## Rechnen oder messen?

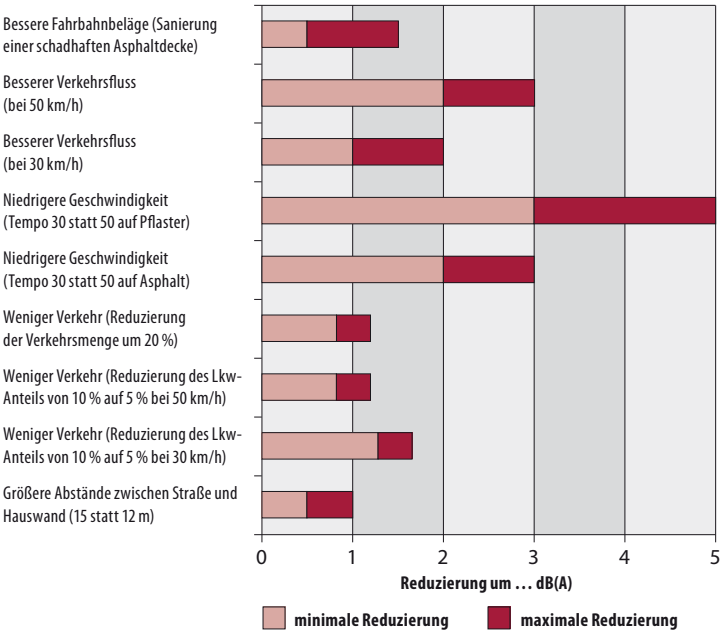
Lärmpegel an Straßen werden als Jahresmittelwert berechnet. Das hat gegenüber Messungen den Vorteil, dass Verzerrungen durch momentane Ereignisse ausgeschlossen werden.

## Wie kann der Nachtlärm ...

**Leisere Reifen und leisere Fahrzeuge.** In der Fahrzeug- und Reifentechnik liegt noch ein großes Minderungspotenzial. Die Zuständigkeit für in ganz Europa verbindliche Vorgaben für die Industrie hat die Europäische Union. Aber jeder Autofahrer kann selbst mit lärmarmen Reifen sein Auto leiser machen. Eine Orientierungshilfe gibt das Umweltbundesamt ([www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de), Stichwort „Reifen“).

**Bessere Fahrbahnbeläge.** Je nach Straßenoberfläche kann eine Fahrbahnsanierung große Effekte erzielen. Trotz mancher Schäden haben aber bereits 90 Prozent des Berliner Hauptstraßennetzes eine gute Oberfläche. Senat und Bezirke arbeiten weiter an Verbesserungen.

### Lärminderungspotenziale



**Die Grafik zeigt:** Tempo 30 ist nicht die einzige, aber eine sehr wirkungsvolle und schnell umsetzbare Maßnahme zum Schutz der Nachtruhe. Was darüber hinaus in stark verlärmten Bereichen für ein ruhigeres Berlin noch machbar, sinnvoll und nötig ist, wird derzeit untersucht.

## ... an Hauptstraßen verringert werden?

**Niedrigere Geschwindigkeiten.** Eine langsamere Fahrweise trägt durch geringere Abroll- und Motorgeräusche zur Lärminderung bei.

**Größere Abstände.** Je mehr Abstand zwischen Fahrbahn und Hausfassade, desto weniger Lärm in der Wohnung. In manchen Straßen kann der Abstand durch geändertes Parken oder durch Radfahrstreifen vergrößert werden.

**Schallschutzfenster.** Sie schützen den Innenraum wirksam gegen Lärm. Aber: Sie sind teuer und wirken nur, wenn sie geschlossen sind.

**Weniger Verkehr.** Wer auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad umsteigt, verringert den Verkehrslärm insgesamt.



**Vernünftige Fahrweise.** Jeder Autofahrer ist irgendwann zu Hause und möchte dort seine Nachtruhe genießen – das heißt: keine Spurts und Bremsmanöver!

# Das Konzept „Tempo 30 nachts“

Verkehrslärm stört und belastet die Menschen vor allem nachts – obwohl sie es manchmal gar nicht bewusst wahrnehmen. Aber der Körper merkt es, auch im Schlaf.

Deshalb hat die Senatsverwaltung untersucht, wie der Verkehrslärm durch „Tempo 30 nachts“ gesenkt werden kann. Dabei wurde das ganze Berliner Hauptstraßennetz überprüft, um die Bereiche auszuwählen, in denen

- Bewohner besonders stark von Lärm betroffen sind, und
- keine wichtigen anderen Gründe gegen Tempo 30 sprechen (z. B. nachts notwendiger Wirtschafts- und Busverkehr).

## So wurden die Tempo-30-Abschnitte ausgewählt

1. Ermittlung der Straßenabschnitte mit nächtlichen Lärmbelastungen über 60 dB(A) in Wohngebieten bzw. über 65 dB(A) in Mischgebieten und mit vielen Anwohnern.
2. Festlegung eines „Vorrangnetzes Tempo 50“ auf der Grundlage von Verkehrsanalysen. Dieses rund 600 km lange Vorrangnetz soll in der Regel auch nachts mit 50 km/h befahrbar sein, weil dort die BVG-Metrolinien und die Hauptströme des nächtlichen Verkehrs verlaufen.
3. Prüfung aller hochbelasteten Abschnitte, damit es bei einer Tempo-30-Anordnung keine Verkehrsverlagerungen und unerwünschte Verdrängungseffekte in benachbarte Straßen gibt.
4. Beteiligung von Polizei, BVG, ADAC, Industrie- und Handelskammer und Fuhrgewerbeinnung.

## Das Ergebnis

Tempo 30 nachts wird zukünftig auf bis zu 65 km des Berliner Straßennetzes neu angeordnet. Dies entspricht zusätzlichen 4 Prozent des übergeordneten Straßennetzes (1.540 km).

# Das Konzept „Tempo 30 nachts“

## Umsetzung

Die Realisierung wird im Laufe des Jahres 2007 erfolgen. Zuerst dort, wo Tempo 30 problemlos umsetzbar ist. Dann folgen Straßenabschnitte, an denen erst Ampeln umprogrammiert werden müssen, damit der Verkehrsfluss erhalten bleibt. Schließlich folgen die Abschnitte, in denen neben der Ampelprogrammierung noch Abstimmungen mit der BVG notwendig sind.

## Wirkung

Die neuen Tempo-30-Regelungen in der Nacht werden die Lärmprobleme der Stadt nicht gänzlich lösen. Aber dort, wo die größten Belastungen bestehen, werden künftig 66.000 Berlinerinnen und Berliner etwas ruhiger schlafen können.



## Zukunft

Die Ergebnisse dieser Tempo-30-Untersuchung stehen im Zusammenhang mit der aktuellen Lärminderungsplanung für Berlin. In dieser Planung werden bis Sommer 2008 übrigens weitere Maßnahmen festgelegt, die den Lärm mindern helfen.

## Oft gestellte Fragen und Kritik

### **„Der Autoverkehr ist doch gar nicht der Hauptlärmverursacher!“**

Doch. In Berlin sind rund 300.000 Anwohner und Anwohnerinnen von Straßenverkehrs-Lärmpegeln betroffen, bei denen ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen besteht. Beim Schienenverkehr sind es nur etwa 13.000 (Stand 2002). Auch bundesweite, repräsentative Umfragen zeigen seit Jahren, dass der Straßenverkehr mit großem Abstand die stärksten Belästigungen verursacht.

### **„Tempo 30 ist purer Aktionismus und macht sogar alles viel schlimmer!“**

Im Gegenteil. Tempo 30 verringert den Lärm spürbar – vor allem wenn im dritten Gang gefahren wird. Weniger Bremsen und Beschleunigen verringert außerdem die Feinstaubbelastung und den Verbrauch und damit den Ausstoß von CO<sub>2</sub>. Die Unfallfolgen sind auch weniger schwer.

### **„Ich verliere viel Zeit durch Tempo 30!“**

Viel nicht. Die neuen Tempo-30-Abschnitte sind durchschnittlich 630 m lang. Der Zeitverlust in einem solchen Tempo-30-Abschnitt beträgt maximal 30 Sekunden. Das ist ungefähr so viel wie bei einem normalen Ampel-Stopp.

### **„In Berlin haben doch schon mindestens acht von zehn Straßen Tempo 30“**

Gut geschätzt. Mit den jetzt vorgesehenen 65 zusätzlichen km liegt der Anteil der Tempo-30-Straßen in Berlin bei 74 Prozent. In München liegt dieser Anteil übrigens bei rund 80 Prozent.

Aber: Bezogen auf das 1.540 km lange übergeordnete Straßennetz wird künftig auch mit den neuen Abschnitten immer noch erst für 8 Prozent Tempo 30 gelten.



## Oft gestellte Fragen und Kritik

### **„Tempo 30 ohne Überwachung bringt nichts!“**

Stimmt nicht. Die Beobachtung an im Jahre 2005 neu angeordneten Abschnitten hat gezeigt: Die Geschwindigkeit ist um 5 bis 10 km/h zurückgegangen, und die Unfälle mit Verletzten haben in vielen Fällen abgenommen.

### **„Die Auswahl der Tempo-30-Abschnitte ist willkürlich!“**

Stimmt auch nicht. Auswahl und Länge der Abschnitte wurden systematisch analysiert und so ausgewählt, dass die höchsten Belastungen für Anwohner gemindert werden.

### **„Wären ‚Flüsterasphalt‘ und Fahrbahnsanierungen nicht viel wirksamer?“**

Leider nicht. Offenporiger Asphalt wirkt nur bei hohen Geschwindigkeiten lärmindernd und er hat derzeit noch eine geringe Lebensdauer und einen hohen Unterhaltungsaufwand. Für innerstädtische Straßen mit Tempo 50 und häufigem Bremsen und Anfahren ist er nicht geeignet.

90 Prozent des Berliner Hauptstraßennetzes sind in einem so guten Zustand, dass dort keine akustischen Verbesserungen der Fahrbahn möglich sind. Auf den übrigen 10 Prozent werden vorrangig solche Reparaturen durchgeführt, die auch der Lärminderung dienen.

### **„Schadet Tempo 30 meinem Motor?“**

Nein. Nach Angaben des TÜV sind alle heutigen Motoren so ausgelegt, dass Tempo 30 im dritten Gang überhaupt kein Problem ist – für Benziner wie für Diesel.

### **„Tempo 30 verursacht sogar mehr Lärm und Luftschadstoffe!“**

Im Gegenteil. Langsamere Geschwindigkeiten verursachen weniger Lärm. Durch die oftmals stetigere Fahrweise sinkt außerdem auch die Feinstaubbelastung, weil es weniger Abrieb und Aufwirbelung gibt.

# Diese Informationen erhalten Sie auch im Internet unter

[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/tempo30](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/tempo30)

# Weitere Informationen zum Thema Lärm finden Sie unter

[www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/dinh\\_07.htm](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/dinh_07.htm)

[www.berlin.de/sen/umwelt/laerm/laermminderungsplanung](http://www.berlin.de/sen/umwelt/laerm/laermminderungsplanung)

## Impressum

### Herausgeber:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Kommunikation  
10702 Berlin

### Konzeption:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Abteilung VII  
Dr. Friedemann Kunst

### Bearbeitung:

LK Argus GmbH  
Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

### Cartoons:

Michael Hüter

### Layout und Druck:

Runze & Casper Werbeagentur GmbH

April 2007



Berlin

Verkehr

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung



Berlin

Umwelt

Senatsverwaltung  
für Gesundheit, Umwelt  
und Verbraucherschutz