

LÄRMAKTIONSPLAN BERLIN 2024 - 2029

Anlage 2: T30-Konzept nachts
Steckbriefe
Treptow-Köpenick

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
550	Am Falkenberg	Treptow-Köpenick	4409
551	An der Wuhlheide	Treptow-Köpenick	4417
552	An der Wuhlheide	Treptow-Köpenick	4425
553	An der Wuhlheide	Treptow-Köpenick	4433
554	B 96A (Süd)	Treptow-Köpenick	4441
555	Baumschulenstr.	Treptow-Köpenick	4449
556	Dammweg	Treptow-Köpenick	4457
557	Forsthausallee	Treptow-Köpenick	4465
558	Fürstenwalder Allee	Treptow-Köpenick	4473
559	Glienicker Weg	Treptow-Köpenick	4481
560	Godbersenstr.	Treptow-Köpenick	4489
561	Gosener Damm	Treptow-Köpenick	4497
562	Gosener Damm	Treptow-Köpenick	4505
563	Gosener Landstr.	Treptow-Köpenick	4513
564	Groß-Berliner Damm	Treptow-Köpenick	4521
565	Kiefholzstr.	Treptow-Köpenick	4529
566	Kiefholzstr.	Treptow-Köpenick	4537
567	Köpenicker Landstr.	Treptow-Köpenick	4545
568	Köpenicker Landstr.	Treptow-Köpenick	4553
569	Köpenicker Landstr.	Treptow-Köpenick	4561
570	Köpenicker Str.	Treptow-Köpenick	4569
571	Müggelheimer Damm	Treptow-Köpenick	4577
572	Müggelheimer Damm	Treptow-Köpenick	4585
573	Müggelheimer Damm	Treptow-Köpenick	4593
574	Odernheimer Str.	Treptow-Köpenick	4601
575	Odernheimer Str.	Treptow-Köpenick	4609
576	Richterstr.	Treptow-Köpenick	4617
577	Rixdorfer Str.	Treptow-Köpenick	4625
578	Rummelsburger Landstr.	Treptow-Köpenick	4633
579	Schnellerstr.	Treptow-Köpenick	4641
580	Schönefelder Chaussee	Treptow-Köpenick	4649
581	Schöneicher Str.	Treptow-Köpenick	4657
582	Segelfliegerdamm	Treptow-Köpenick	4665
583	Siemensstr.	Treptow-Köpenick	4673
584	Sonnenallee	Treptow-Köpenick	4681
585	Südostallee	Treptow-Köpenick	4689
586	Waltersdorfer Str.	Treptow-Köpenick	4697
587	Waltersdorfer Str.	Treptow-Köpenick	4705
588	Wendenschloßstr.	Treptow-Köpenick	4713

Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
589	Wendenschloßstr.	Treptow-Köpenick	4721
590	Wernsdorfer Str.	Treptow-Köpenick	4729
591	Wilhelminenhofstr.	Treptow-Köpenick	4737

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 550: Am Falkenberg in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

- ⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 550: Am Falkenberg in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
10299	165	9	19	4	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
10299	165	9	19	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263,163,363 keine 263,163,363	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4414 bzw. 4415 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4412 und gegebenenfalls Seite 4413 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4414 und gegebenenfalls Seite 4415 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 551: An der Wuhlheide in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneweide -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

Grundlegendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 551: An der Wuhlheide in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneweide -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
411	120	0	0	46	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
419	120	0	0	26	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
420	143	0	0	72	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
427	120	0	0	18	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
428	167	0	0	80	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
411	120	0	0	46	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
419	120	0	0	26	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
420	143	0	0	72	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
427	120	0	0	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
428	167	0	0	80	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4422 bzw. 4423 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4420 und gegebenenfalls Seite 4421 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

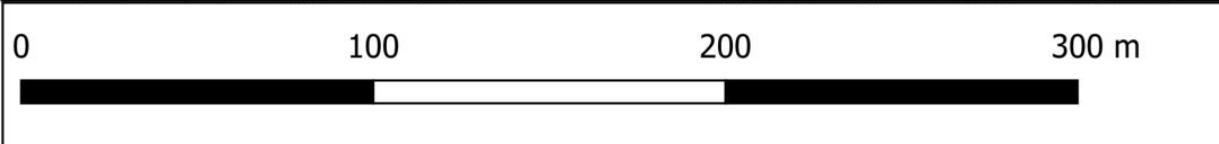
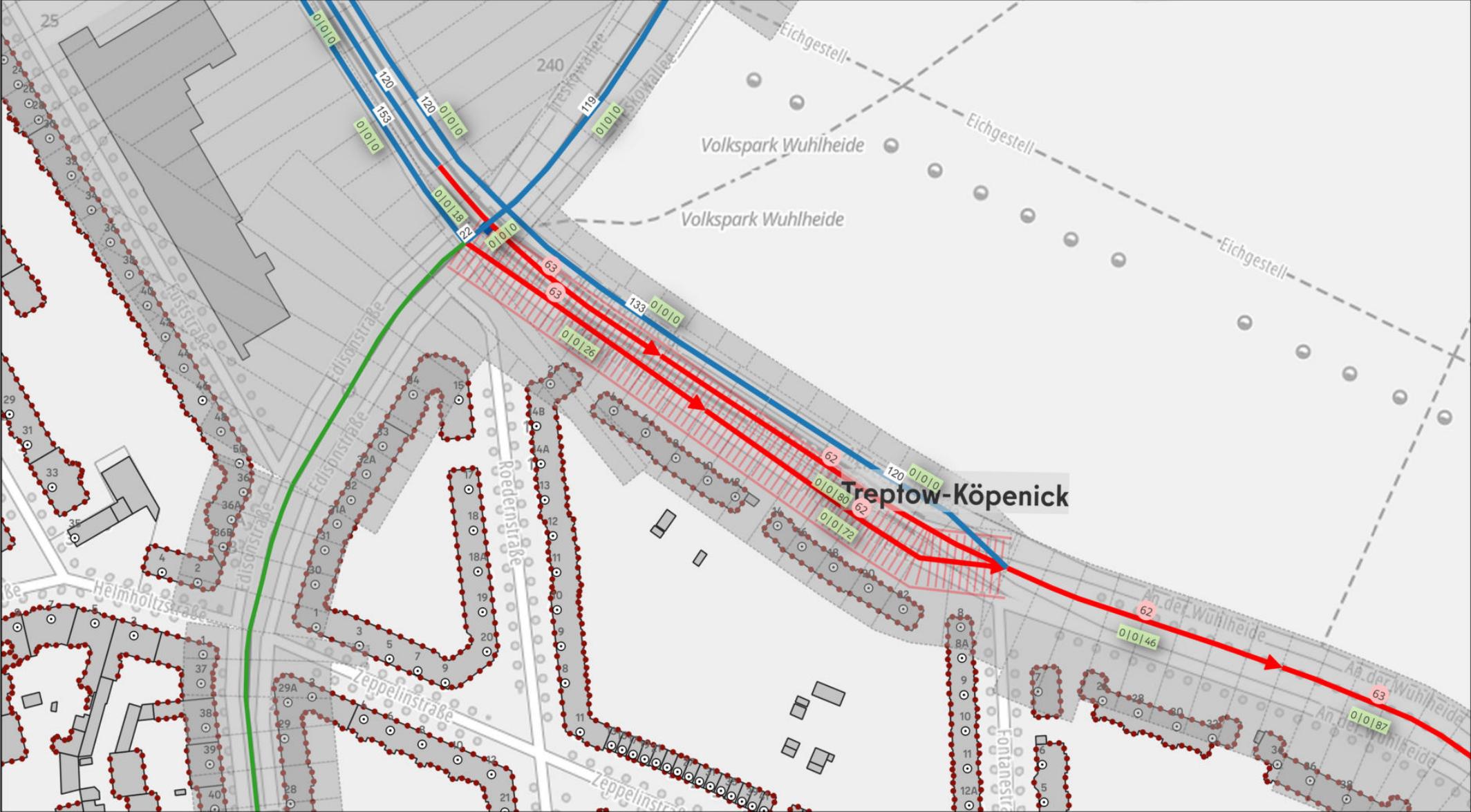
3. Abwägung (Seite 4422 und gegebenenfalls Seite 4423 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 552: An der Wuhlheide in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneeweide -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

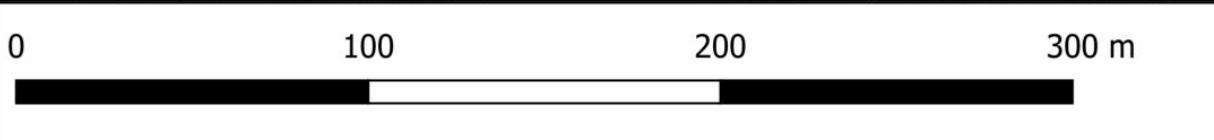
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 552: An der Wuhlheide in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöne-weide -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
411	120	0	0	46	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6540	170	0	0	87	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
419	120	0	0	26	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
420	143	0	0	72	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
427	120	0	0	18	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
428	167	0	0	80	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
411	120	0	0	46	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6540	170	0	0	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
419	120	0	0	26	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
420	143	0	0	72	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
427	120	0	0	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
428	167	0	0	80	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4430 bzw. 4431 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4428 und gegebenenfalls Seite 4429 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4430 und gegebenenfalls Seite 4431 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 553: An der Wuhlheide in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneeweide -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Seniorenheim

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 553: An der Wuhlheide in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschönevide -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
411	120	0	0	46	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6540	170	0	0	87	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
420	143	0	0	72	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10574	120	16	51	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10575	120	14	0	190	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10576	120	0	0	106	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10577	120	0	0	154	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10578	94	0	57	116	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10579	120	0	0	28	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

10580	120	0	0	28	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10581	95	0	11	16	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10606	191	12	148	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10607	120	0	73	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10609	120	0	0	39	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10610	90	0	0	29	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
428	167	0	0	80	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
411	120	0	0	46	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6540	170	0	0	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
420	143	0	0	72	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10574	120	16	51	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10575	120	14	0	190	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10576	120	0	0	106	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10577	120	0	0	154	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10578	94	0	57	116	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10579	120	0	0	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

10580	120	0	0	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10581	95	0	11	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10606	191	12	148	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10607	120	0	73	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10609	120	0	0	39	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10610	90	0	0	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
428	167	0	0	80	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4438 bzw. 4439 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4436 und gegebenenfalls Seite 4437 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4438 und gegebenenfalls Seite 4439 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 554: B 96A (Süd) in Treptow-Köpenick, Ortsteil Altglienicke - Lärmbetroffenheit



<p>Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt</p>	<p>BERLIN</p>	
--	----------------------	---

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang
-   Potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

Grundlegenden Daten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)
-  nachaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

-  Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Seniorenheim
-  Krankenhaus
-  Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation
-  Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule
-  Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 554: B 96A (Süd) in Treptow-Köpenick, Ortsteil Altglienicke - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
76	120	1	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
77	120	0	11	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
78	156	2	2	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8654	120	3	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Betroffenzahl auf 0 senken	Abschaltung nicht möglich	Abschaltung scheidet aus verkehrlichen Gründen als mildere Maßnahme aus
8657	166	37	10	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8658	147	0	23	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8659	109	3	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Betroffenzahl auf 0 senken	Abschaltung nicht möglich	Abschaltung scheidet aus verkehrlichen Gründen als mildere Maßnahme aus
13223	120	0	5	11	Standard-Asphalt Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13224	120	6	2	10	Standard-Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

13227	120	14	0	0	Standard-Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	Standard-Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13228	120	25	14	0	Standard-Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13229	153	14	9	6	Standard-Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
76	120	1	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
77	120	0	11	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
78	156	2	2	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8654	120	3	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8657	166	37	10	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8658	147	0	23	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8659	109	3	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13223	120	0	5	11	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13224	120	6	2	10	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

13227	120	14	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13228	120	25	14	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13229	153	14	9	6	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4446 bzw. 4447 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4444 und gegebenenfalls Seite 4445 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

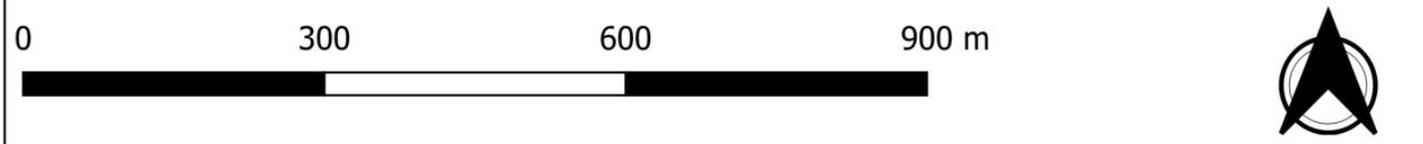
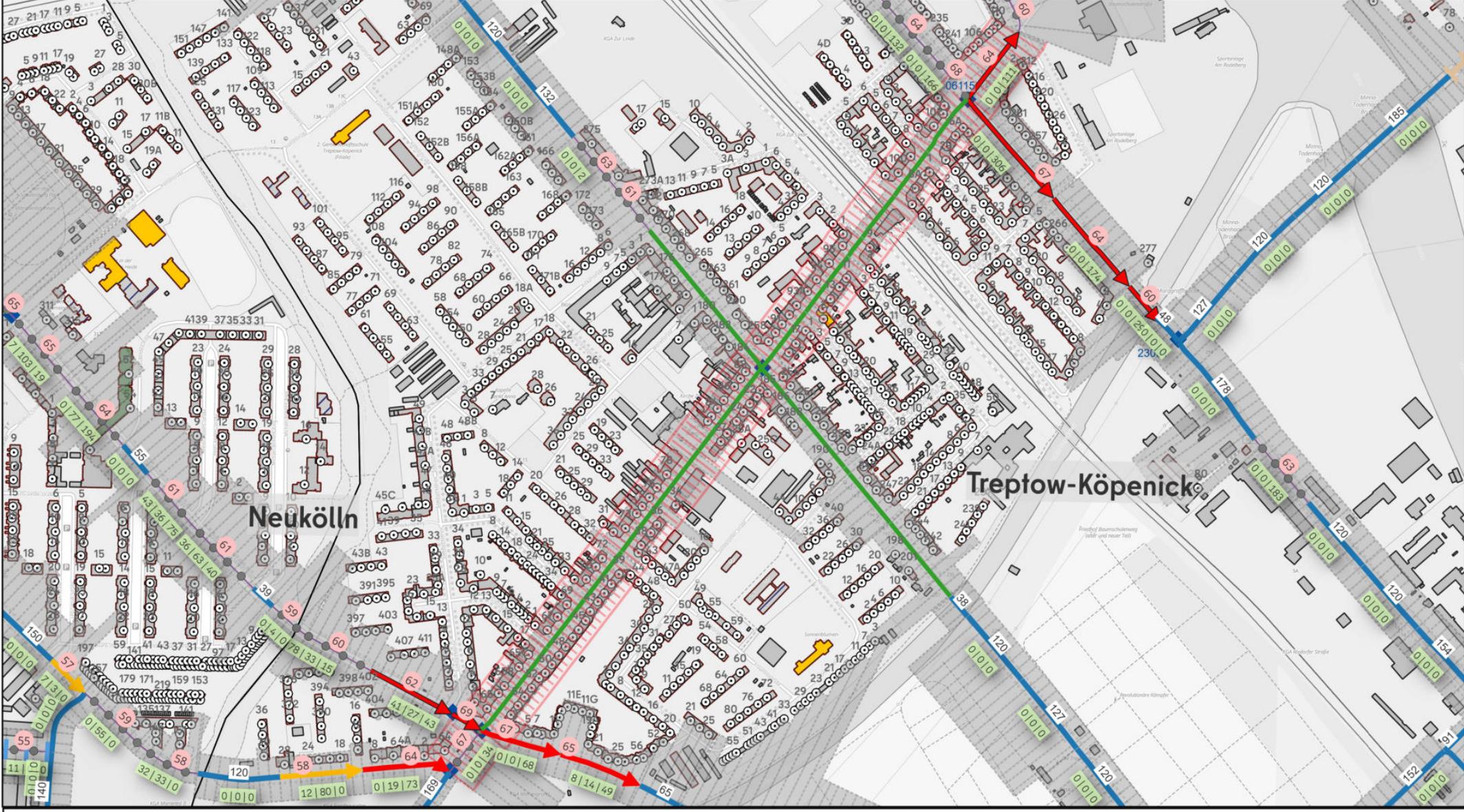
3. Abwägung (Seite 4446 und gegebenenfalls Seite 4447 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 555: Baumschulenstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	---

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* gesichert

 Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* nicht vorhanden oder nicht gesichert

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Seniorenheim

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

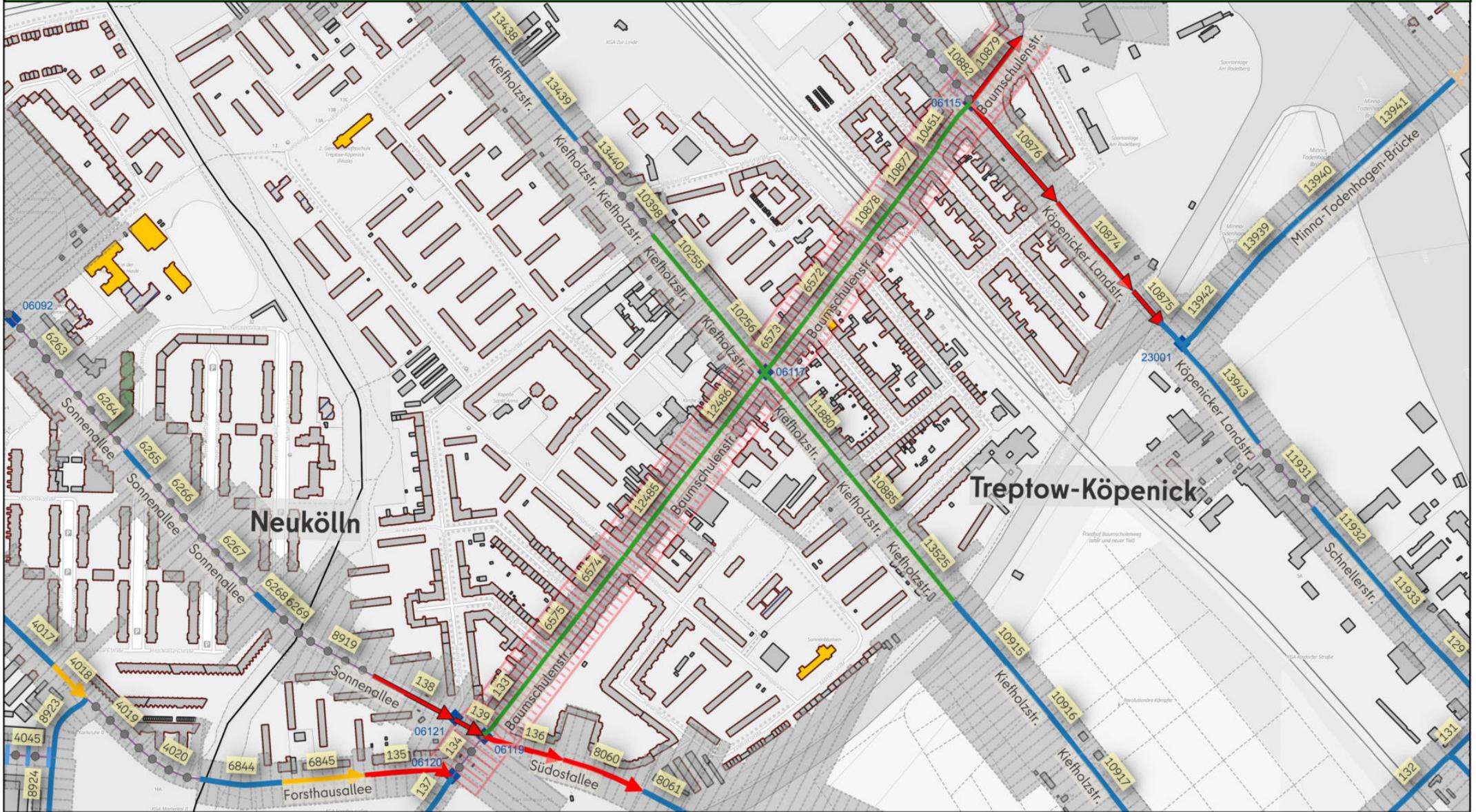
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 555: Baumschulenstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärmbeeinträchtigter Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
10879	123	0	0	111	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
10879	123	0	0	111	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	170,265 N70 170,265	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4454 bzw. 4455 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4452 und gegebenenfalls Seite 4453 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

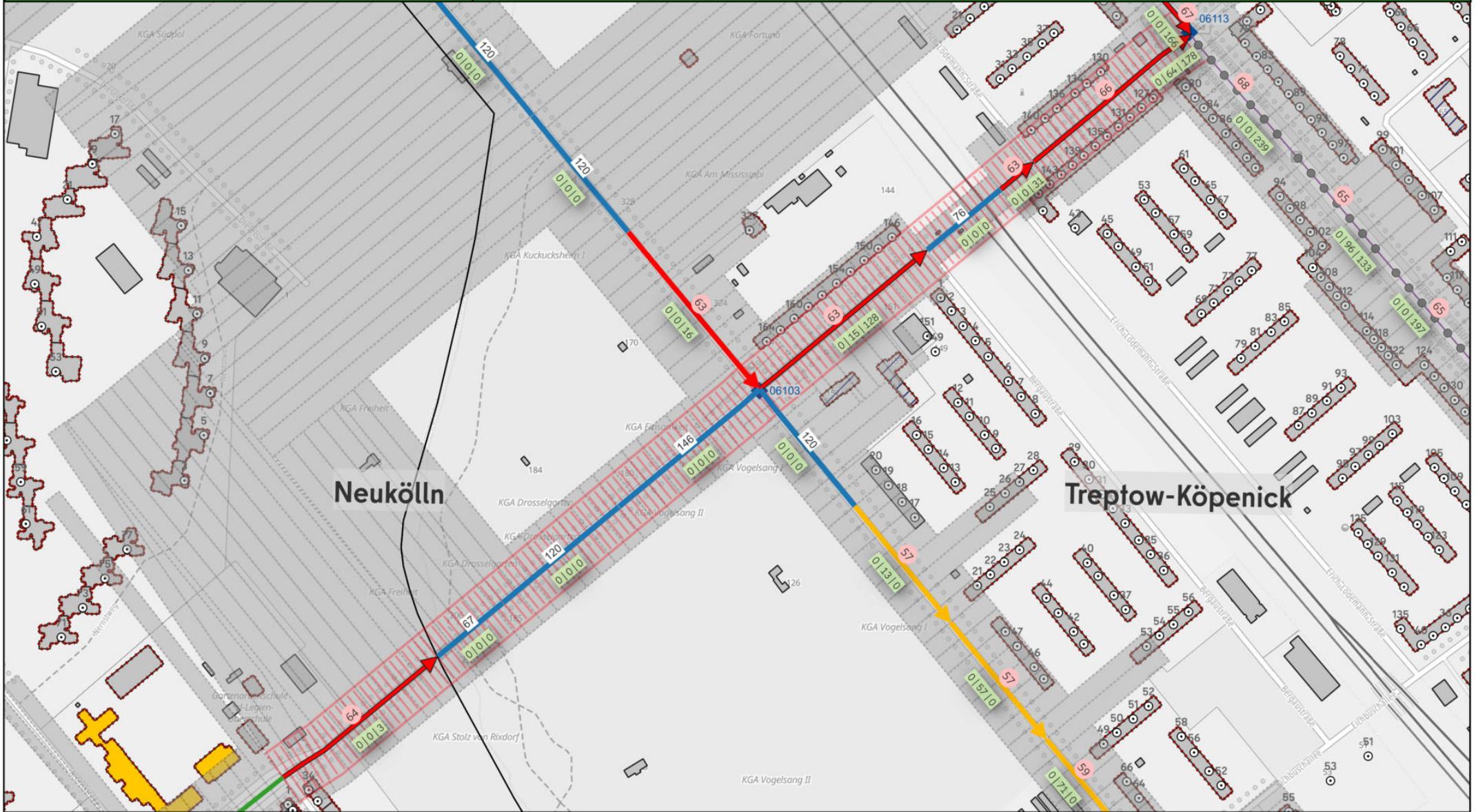
3. Abwägung (Seite 4454 und gegebenenfalls Seite 4455 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 556: Dammweg in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

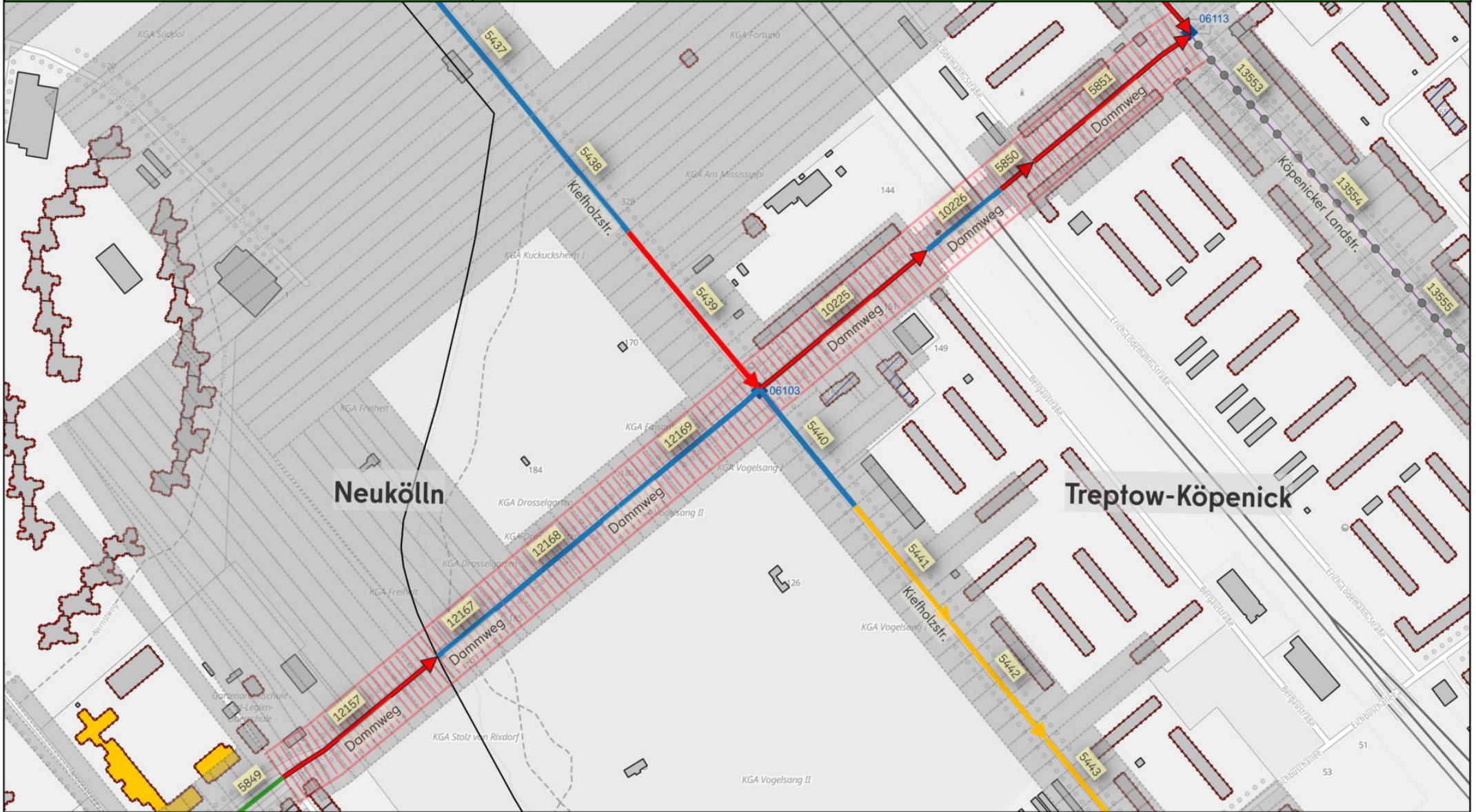
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 556: Dammweg in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5850	34	0	0	31	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5851	161	0	64	178	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10225	173	0	15	128	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12157	156	0	0	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
5850	34	0	0	31	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 N77 377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
5851	161	0	64	178	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 N77 377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10225	173	0	15	128	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 N77 377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12157	156	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 N77 377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4462 bzw. 4463 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4460 und gegebenenfalls Seite 4461 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

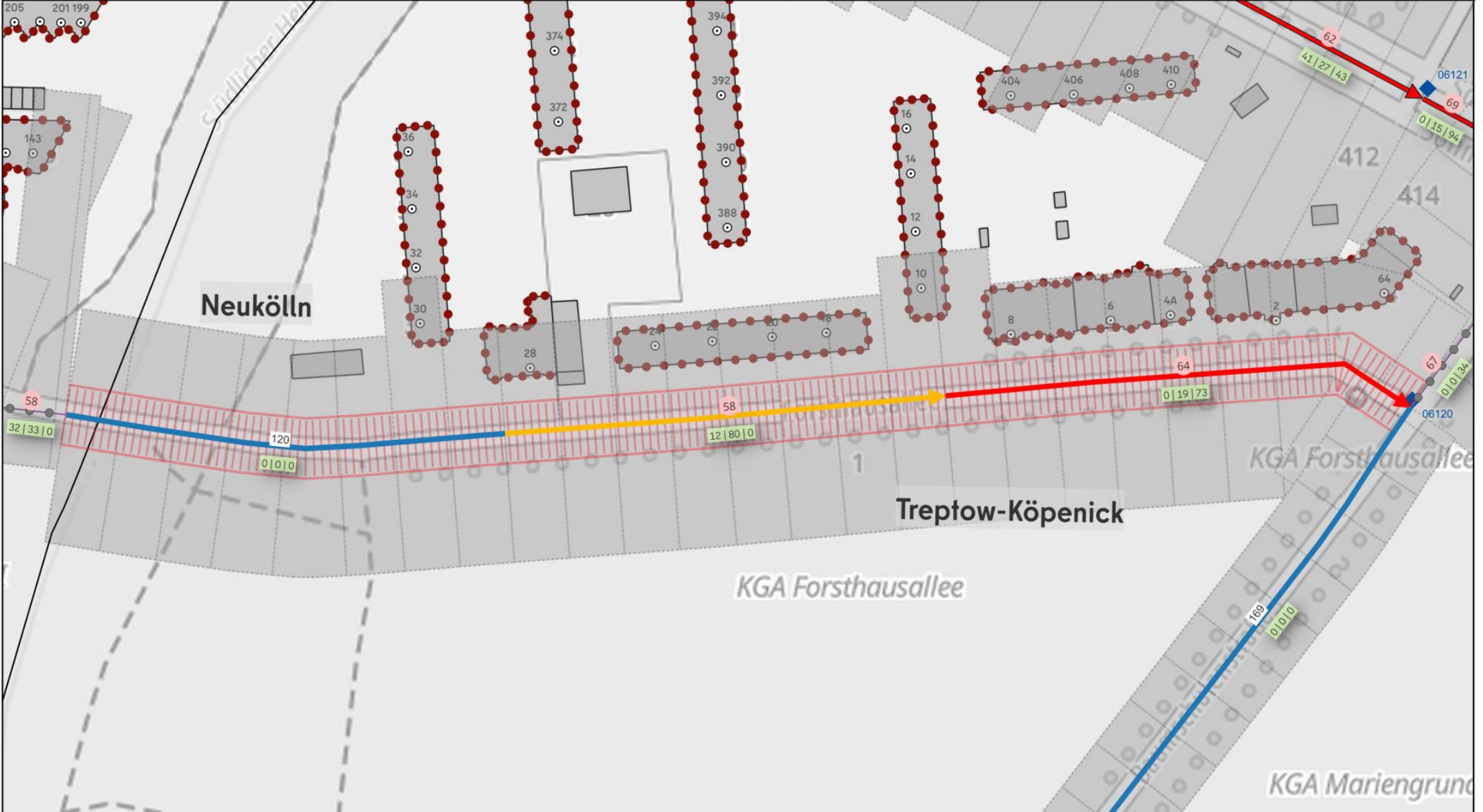
3. Abwägung (Seite 4462 und gegebenenfalls Seite 4463 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 557: Forsthausallee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Lärmbetroffenheit



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

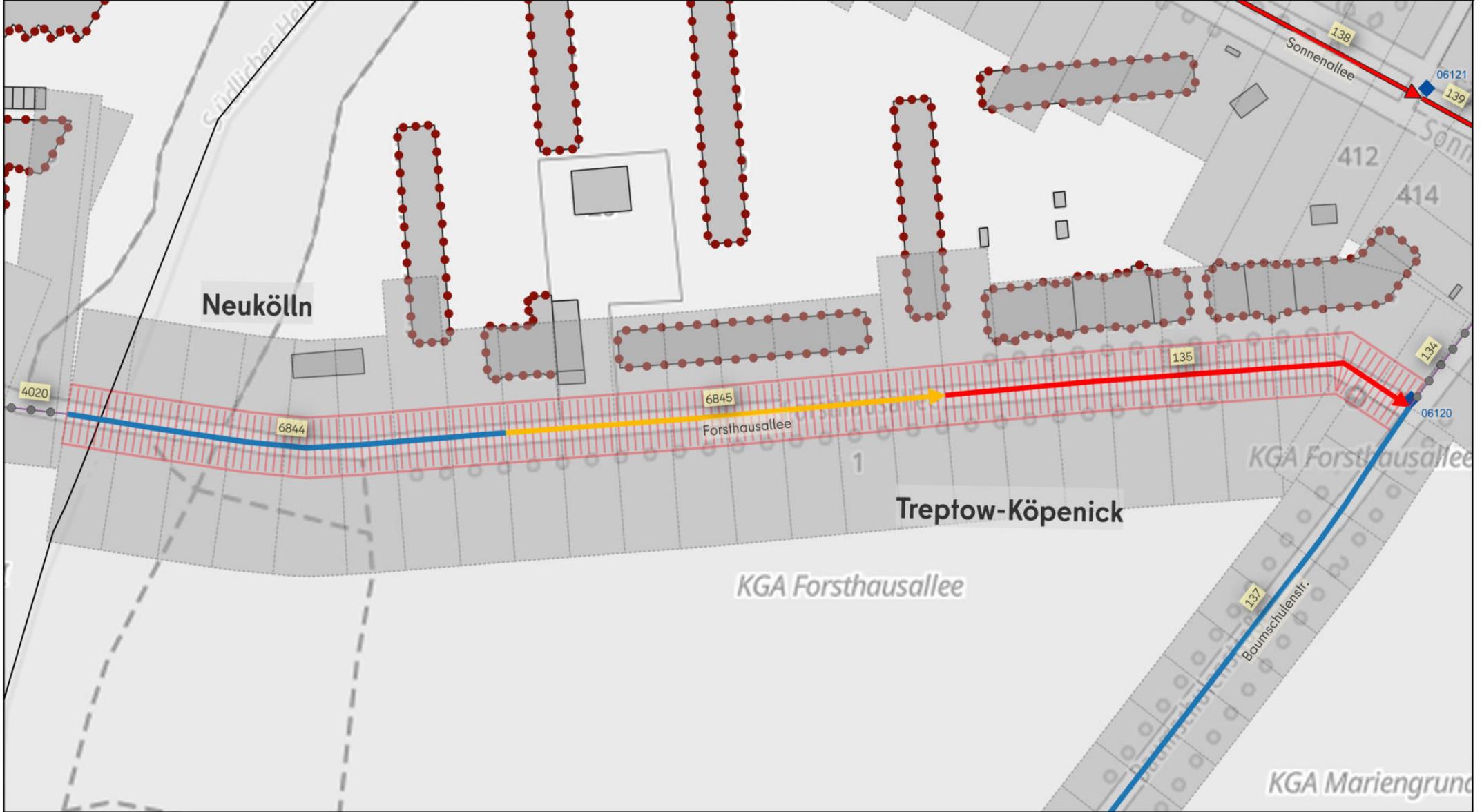
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 557: Forsthausallee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
6845	120	12	80	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
135	130	0	19	73	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
6845	120	12	80	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
135	130	0	19	73	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4470 bzw. 4471 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4468 und gegebenenfalls Seite 4469 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

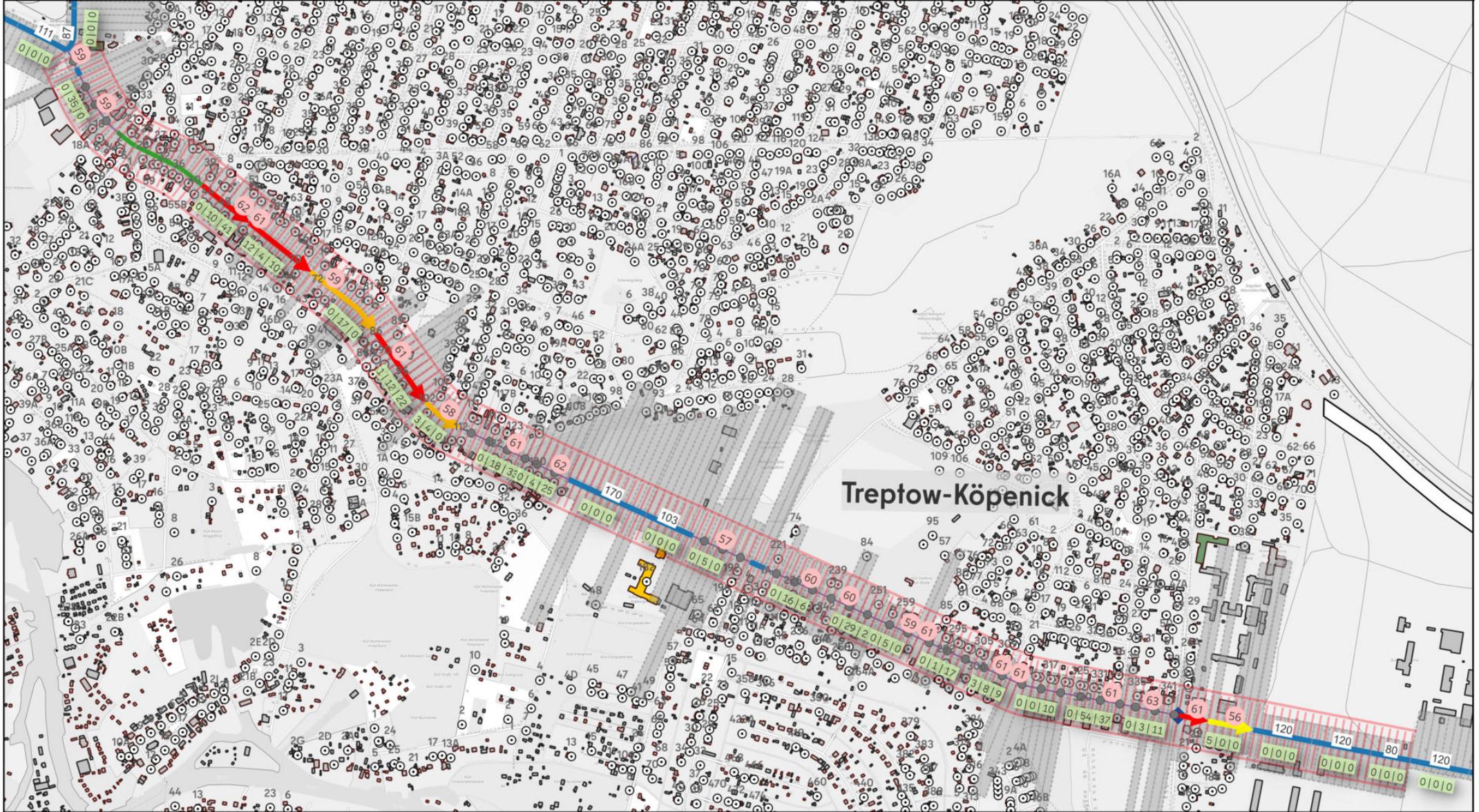
3. Abwägung (Seite 4470 und gegebenenfalls Seite 4471 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 558: Fürstenwalder Allee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Rahnsdorf -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Seniorenheim

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

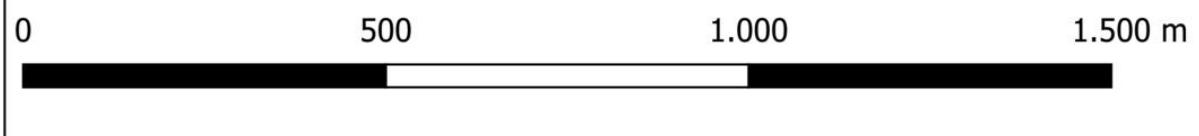
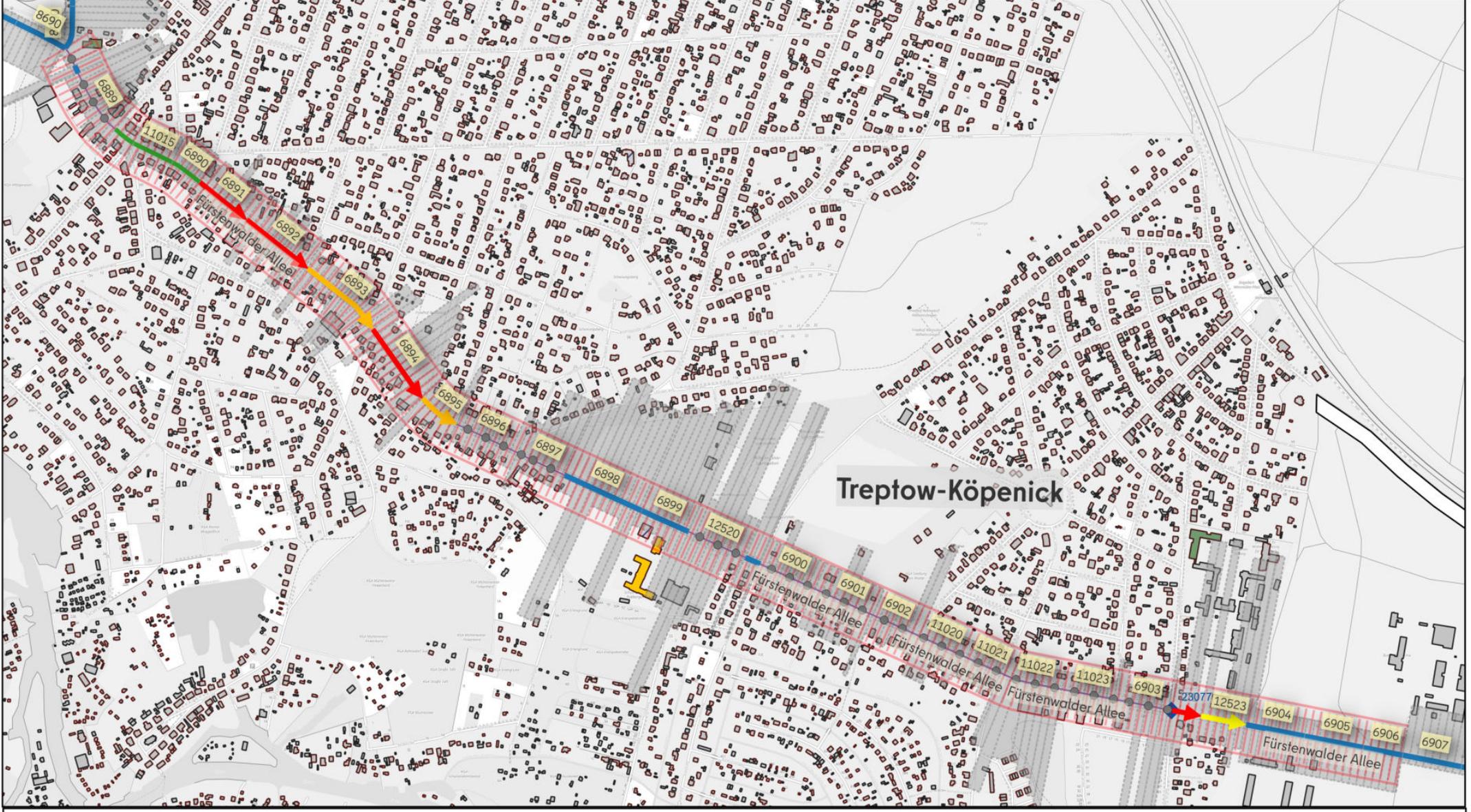
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 558: Fürstenwalder Allee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Rahnsdorf -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
6891	120	0	10	41	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6892	156	12	4	10	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6893	179	0	17	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6894	170	1	12	22	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6895	87	3	4	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12522	59	0	0	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12523	92	5	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenenanzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
6891	120	0	10	41	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6892	156	12	4	10	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6893	179	0	17	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6894	170	1	12	22	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6895	87	3	4	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12522	59	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N61 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12523	92	5	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N61 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

***) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4478 bzw. 4479 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4476 und gegebenenfalls Seite 4477 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

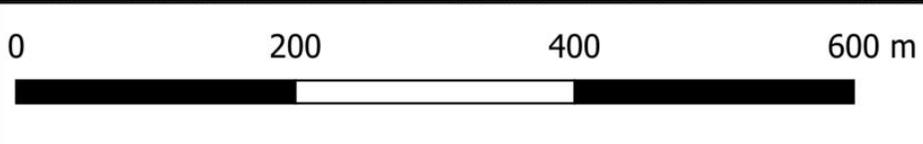
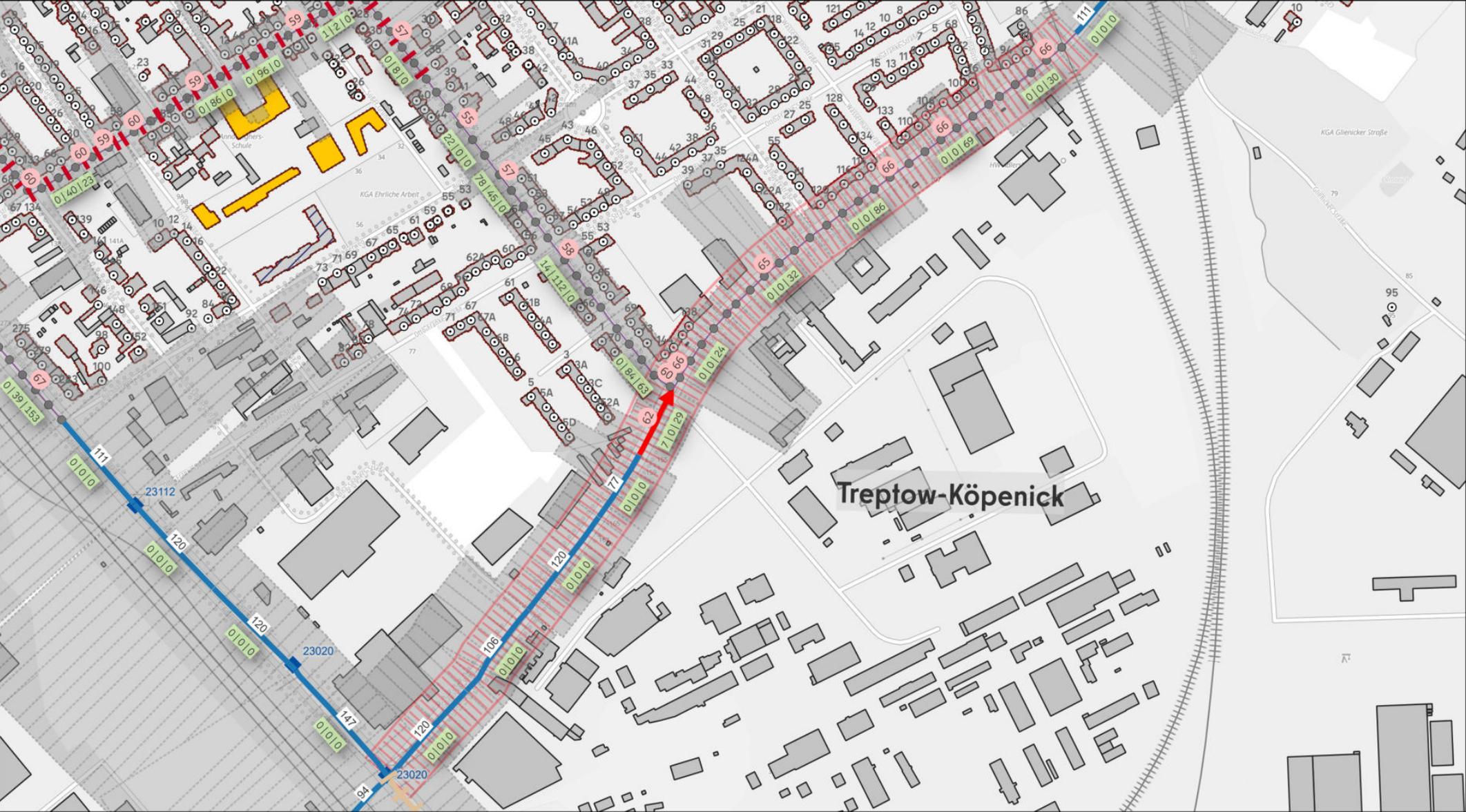
3. Abwägung (Seite 4478 und gegebenenfalls Seite 4479 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 559: Glienicker Weg in Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* nicht vorhanden oder nicht gesichert

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

 Potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

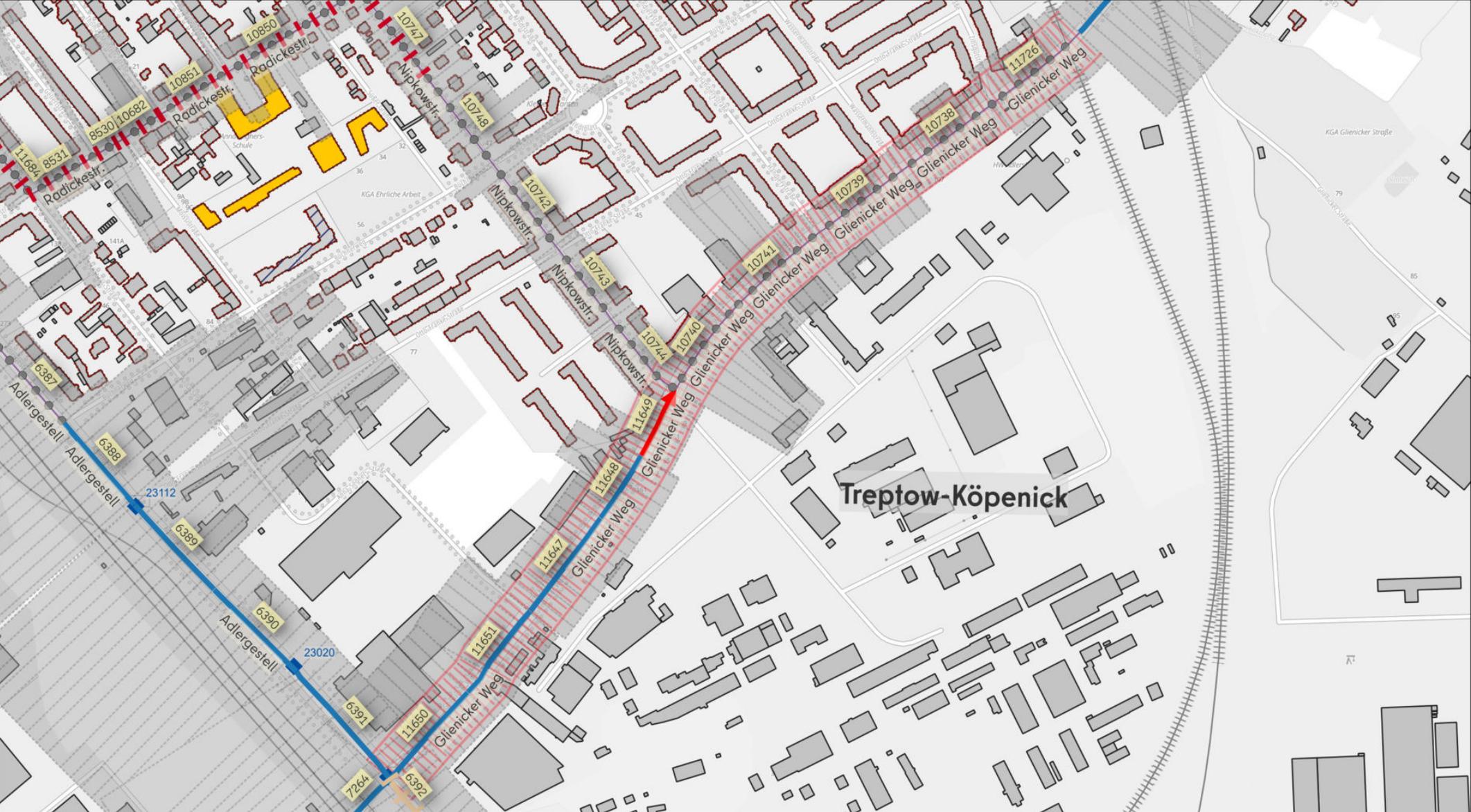
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 559: Glienicker Weg in Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof -
Abschnittsnummern



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11649	77	7	0	29	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
11649	77	7	0	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4486 bzw. 4487 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4484 und gegebenenfalls Seite 4485 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

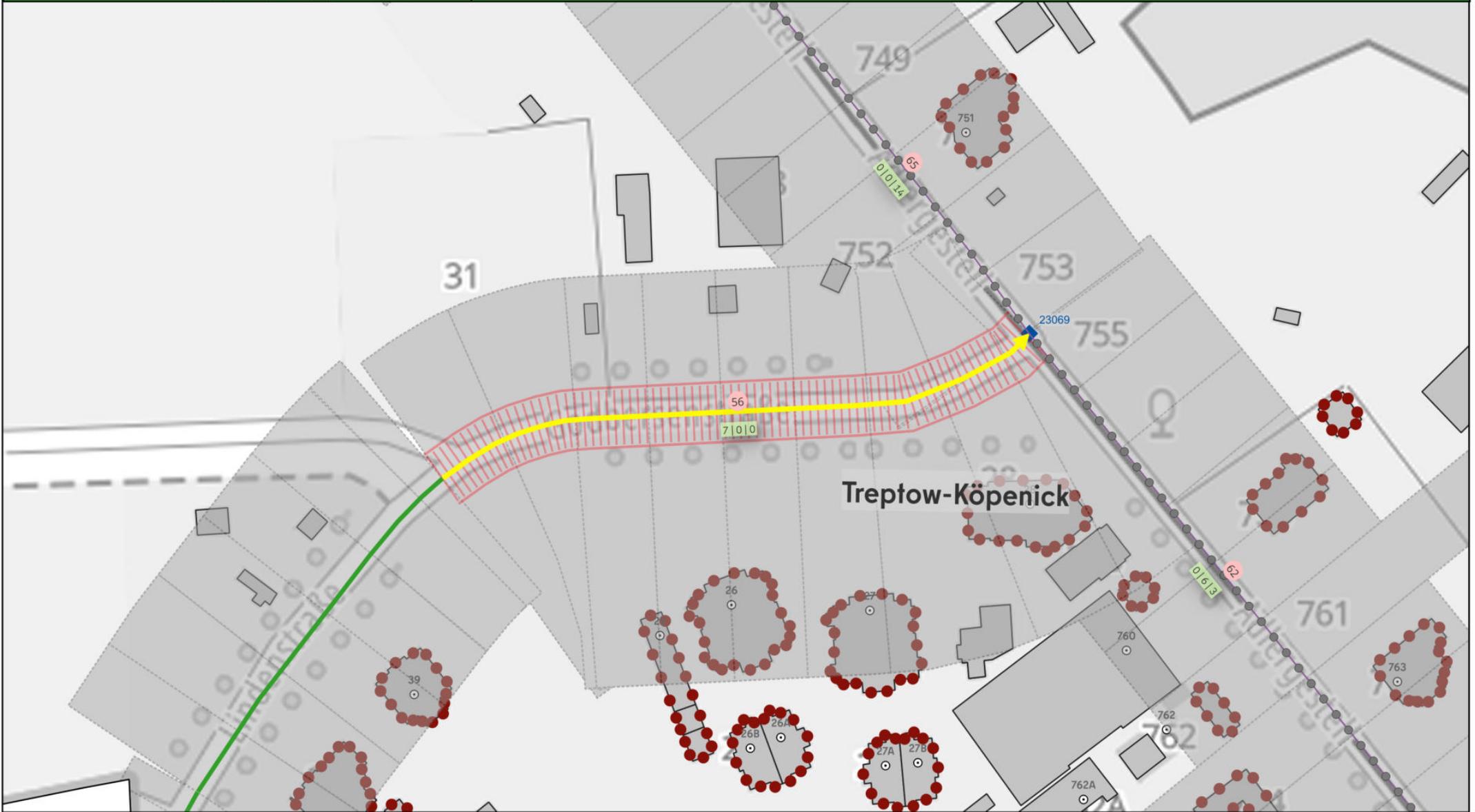
3. Abwägung (Seite 4486 und gegebenenfalls Seite 4487 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 560: Godbersenstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Schmöckwitz -
Lärmbetroffenheit



0 50 100 150 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

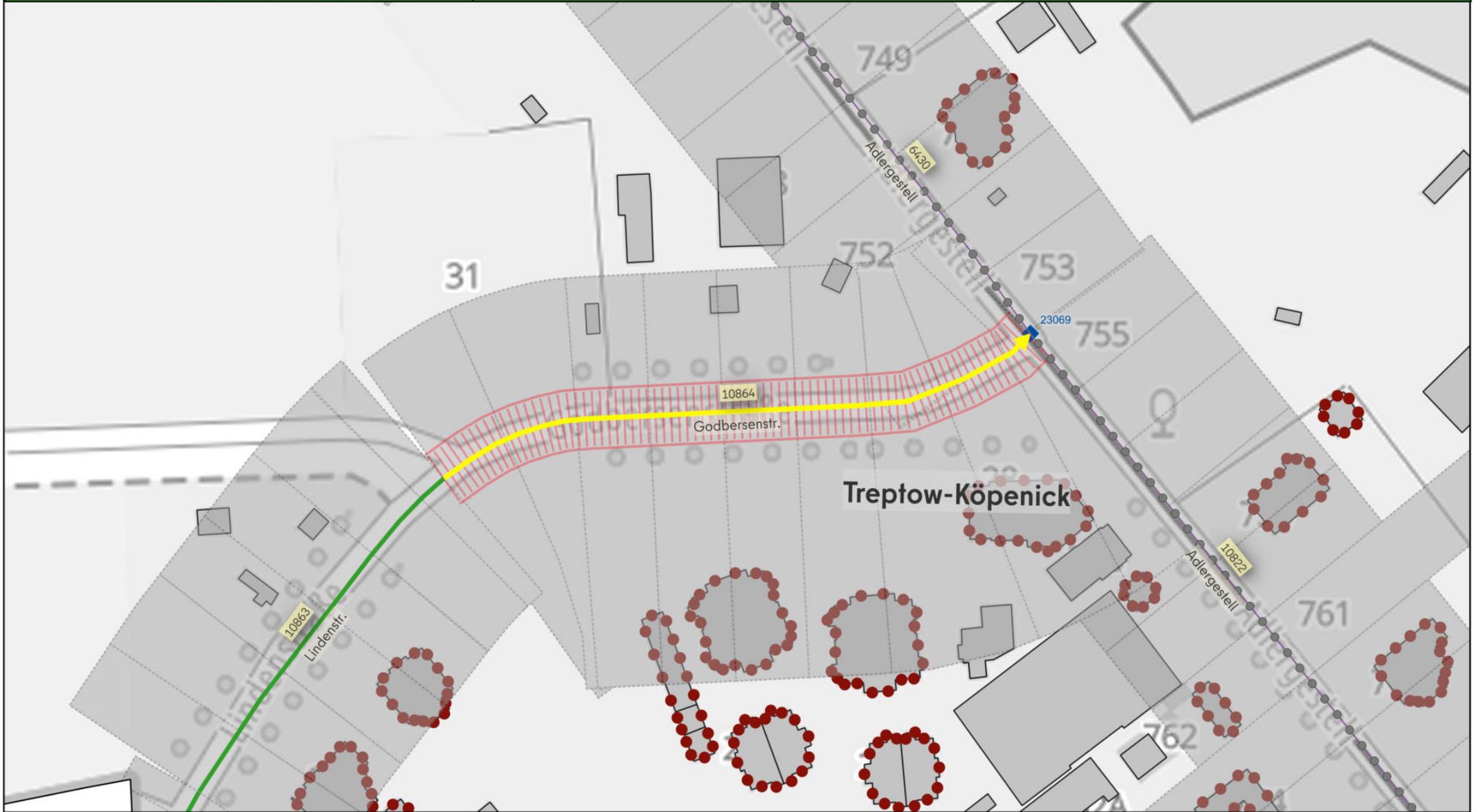
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 560: Godbersenstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Schmöckwitz -
Abschnittsnummern



0 50 100 150 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
10864	127	7	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabstaltung kann Betroffenzahl auf 0 senken	Abschaltung nicht möglich	Abschaltung scheidet aus verkehrlichen Gründen als mildere Maßnahme aus

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
10864	127	7	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4494 bzw. 4495 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4492 und gegebenenfalls Seite 4493 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

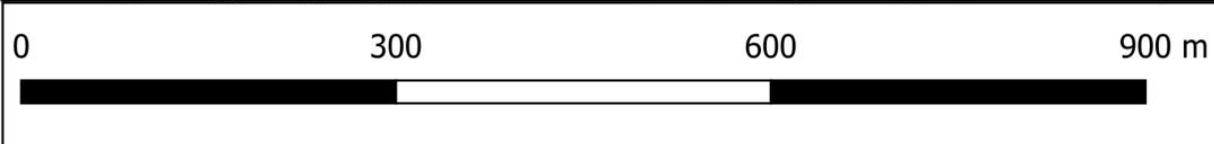
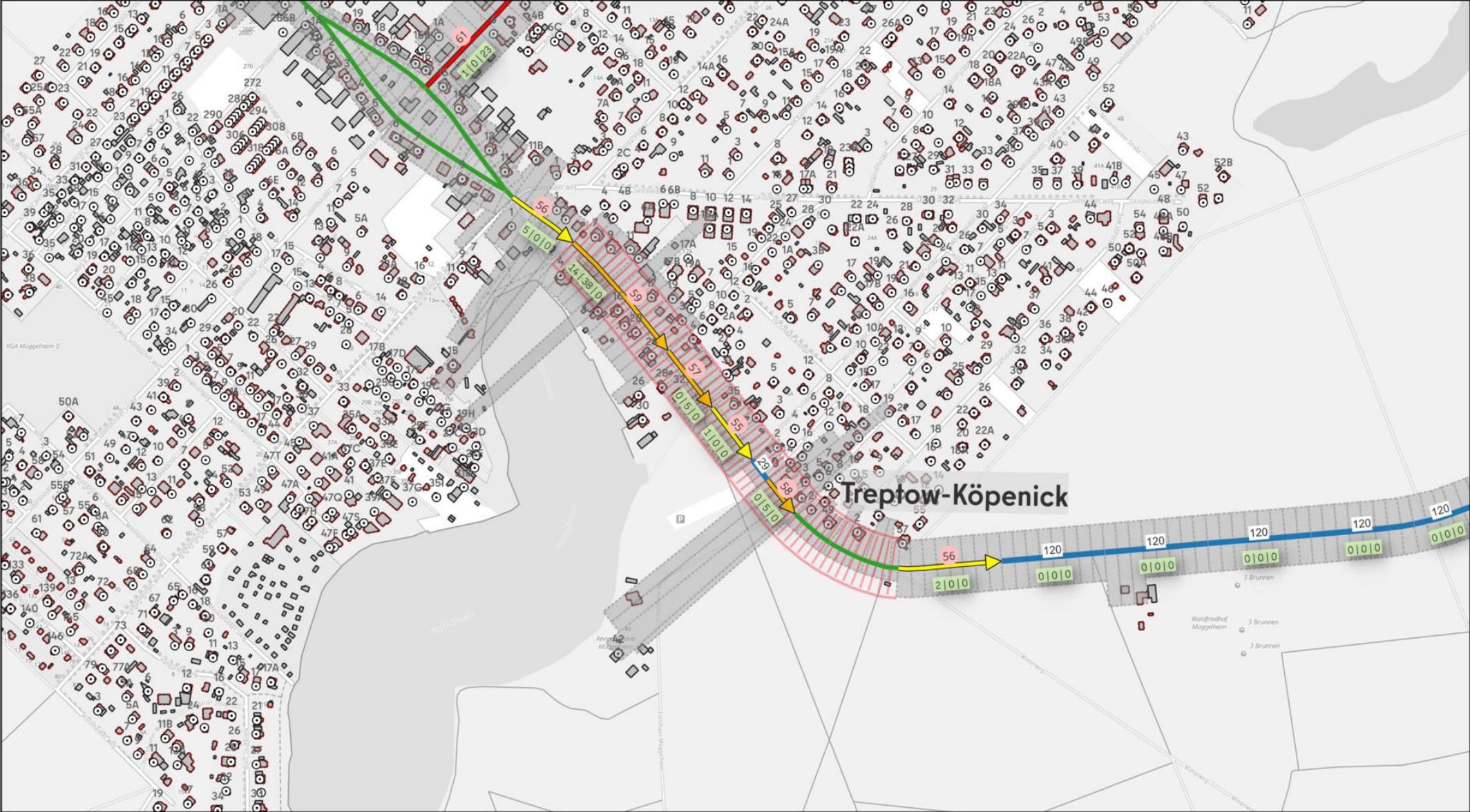
3. Abwägung (Seite 4494 und gegebenenfalls Seite 4495 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 561: Gosener Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

Grundlegendaten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)
- ⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich. Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

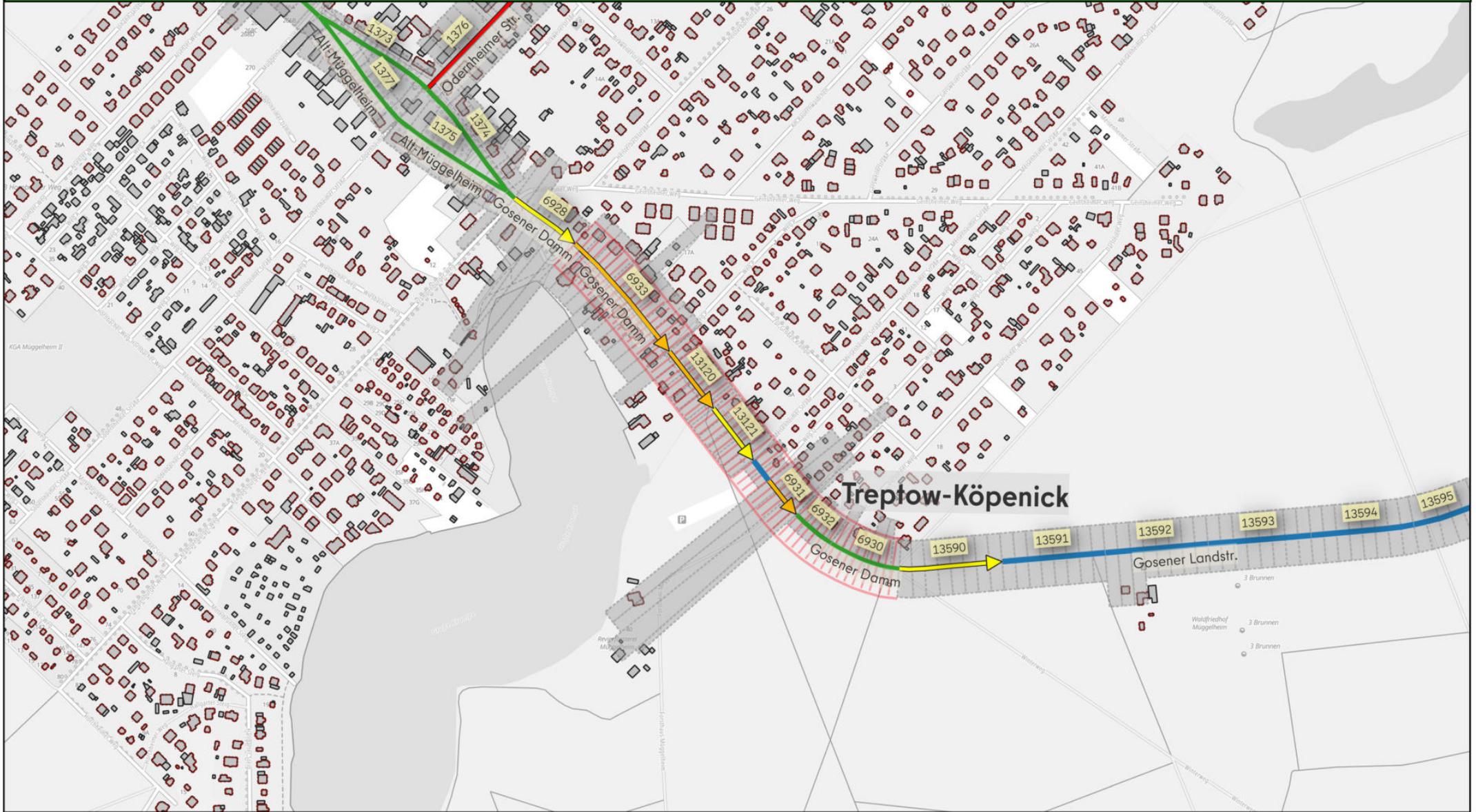
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 561: Gosener Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
6928	88	5	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6931	51	0	5	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6933	166	14	38	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13120	83	0	5	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13121	76	1	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
6928	88	5	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
6931	51	0	5	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
6933	166	14	38	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
13120	83	0	5	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
13121	76	1	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4502 bzw. 4503 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4500 und gegebenenfalls Seite 4501 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

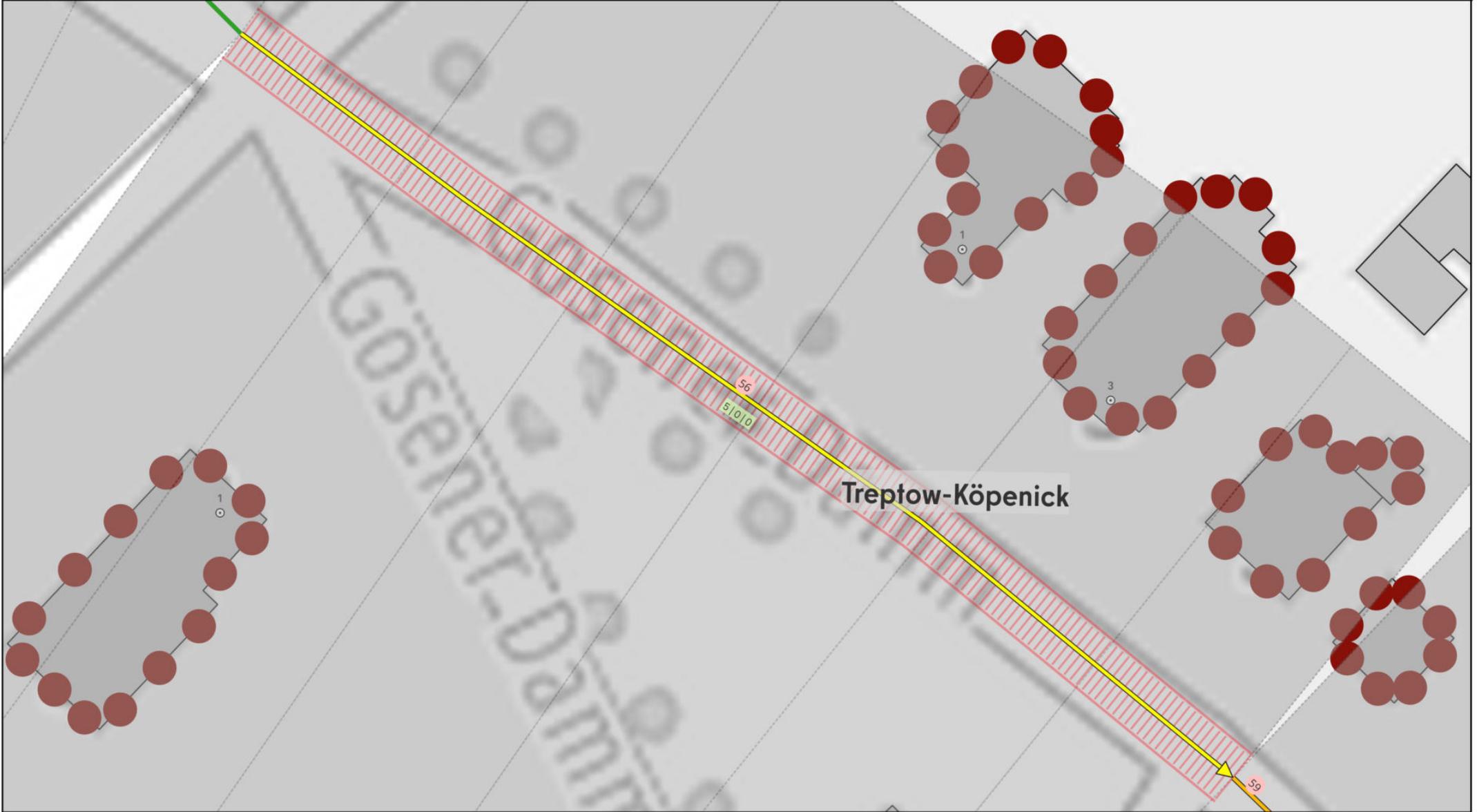
3. Abwägung (Seite 4502 und gegebenenfalls Seite 4503 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 562: Gosener Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Lärmbetroffenheit



0 10 20 30 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

Grundlagendaten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)
- ⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

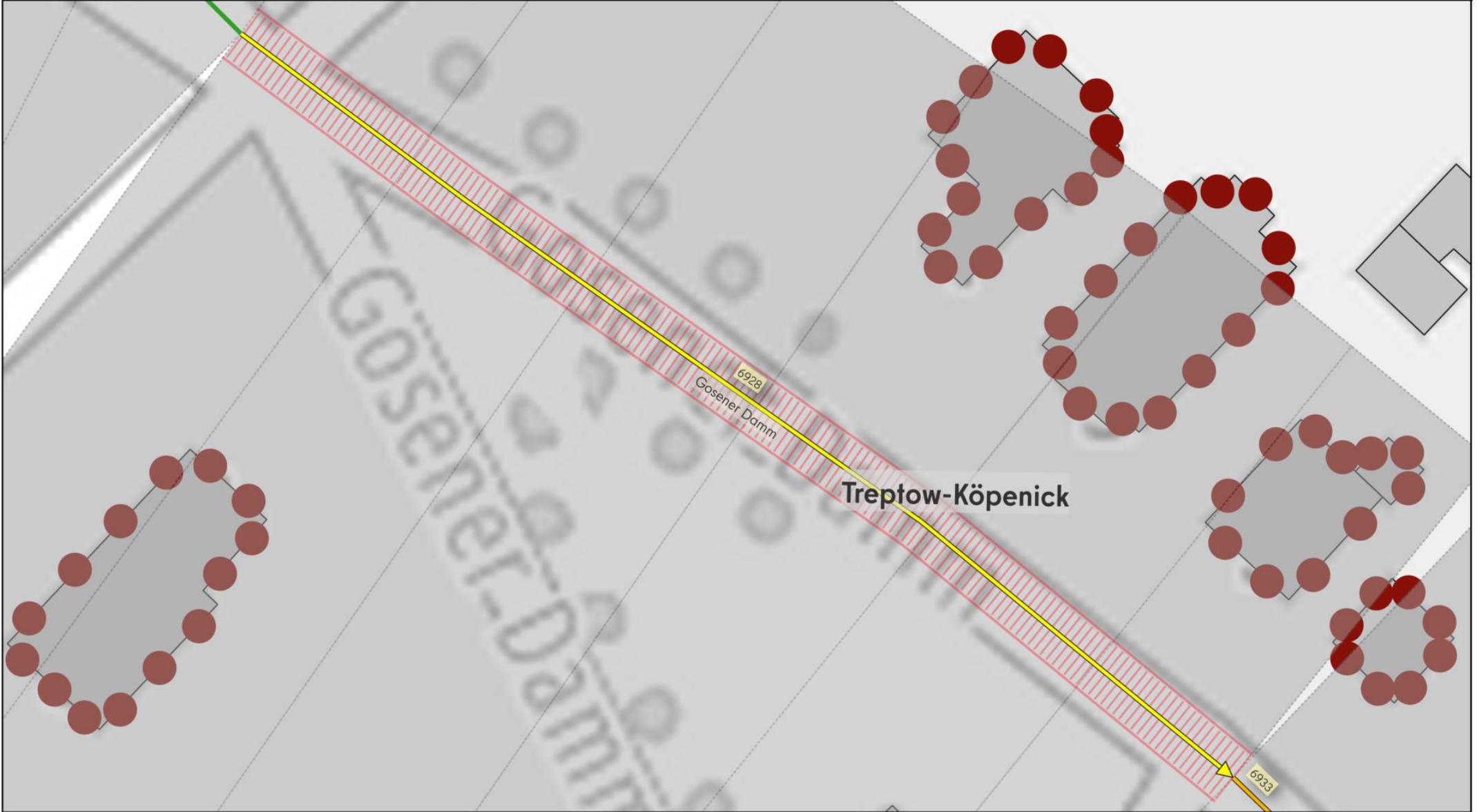
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 562: Gosener Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Abschnittsnummern



0 10 20 30 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
6928	88	5	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenanzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
6933	166	14	38	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
6928	88	5	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
6933	166	14	38	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4510 bzw. 4511 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4508 und gegebenenfalls Seite 4509 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrslenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

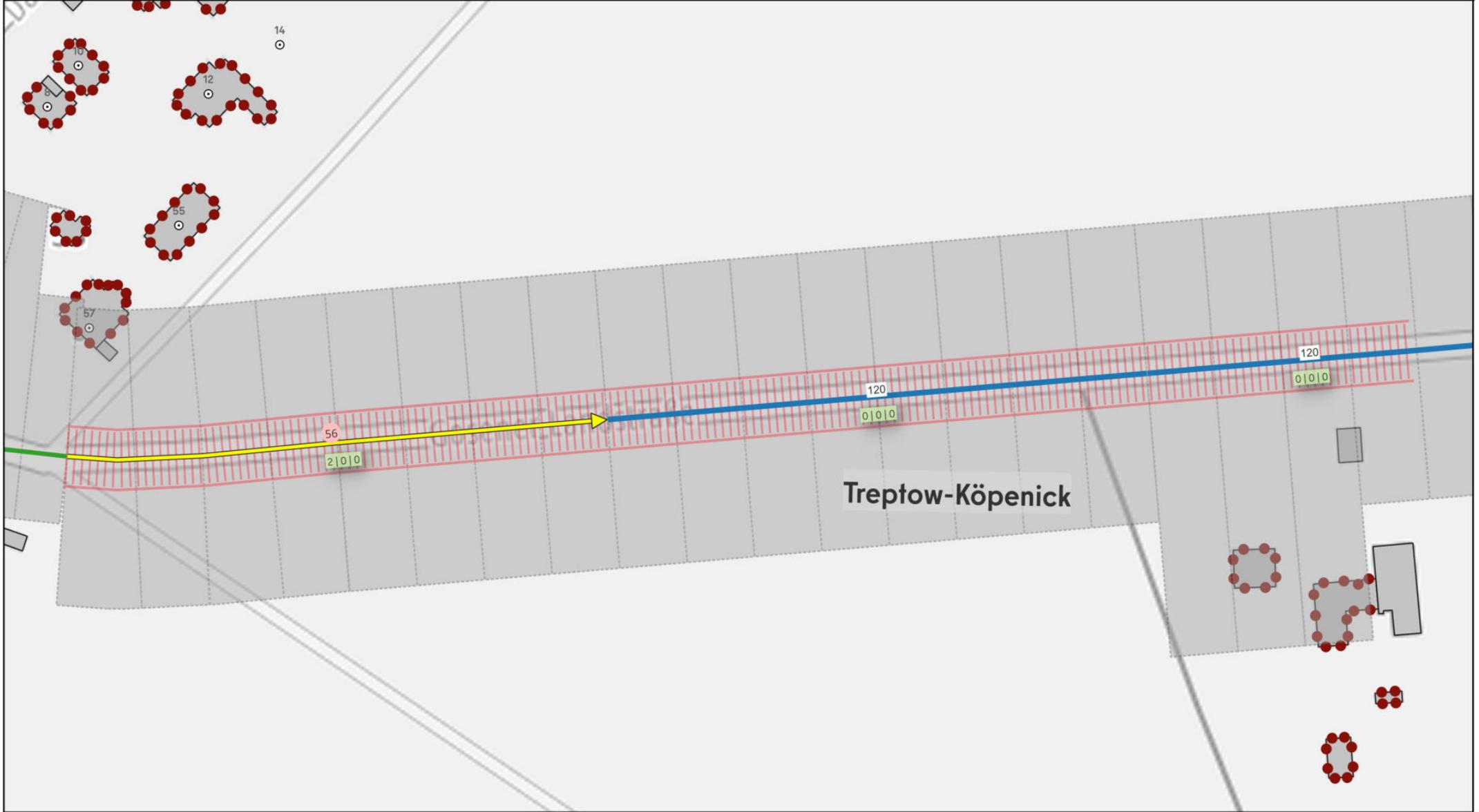
3. Abwägung (Seite 4510 und gegebenenfalls Seite 4511 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 563: Gosener Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Lärmbetroffenheit



0 50 100 150 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

Grundlegendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

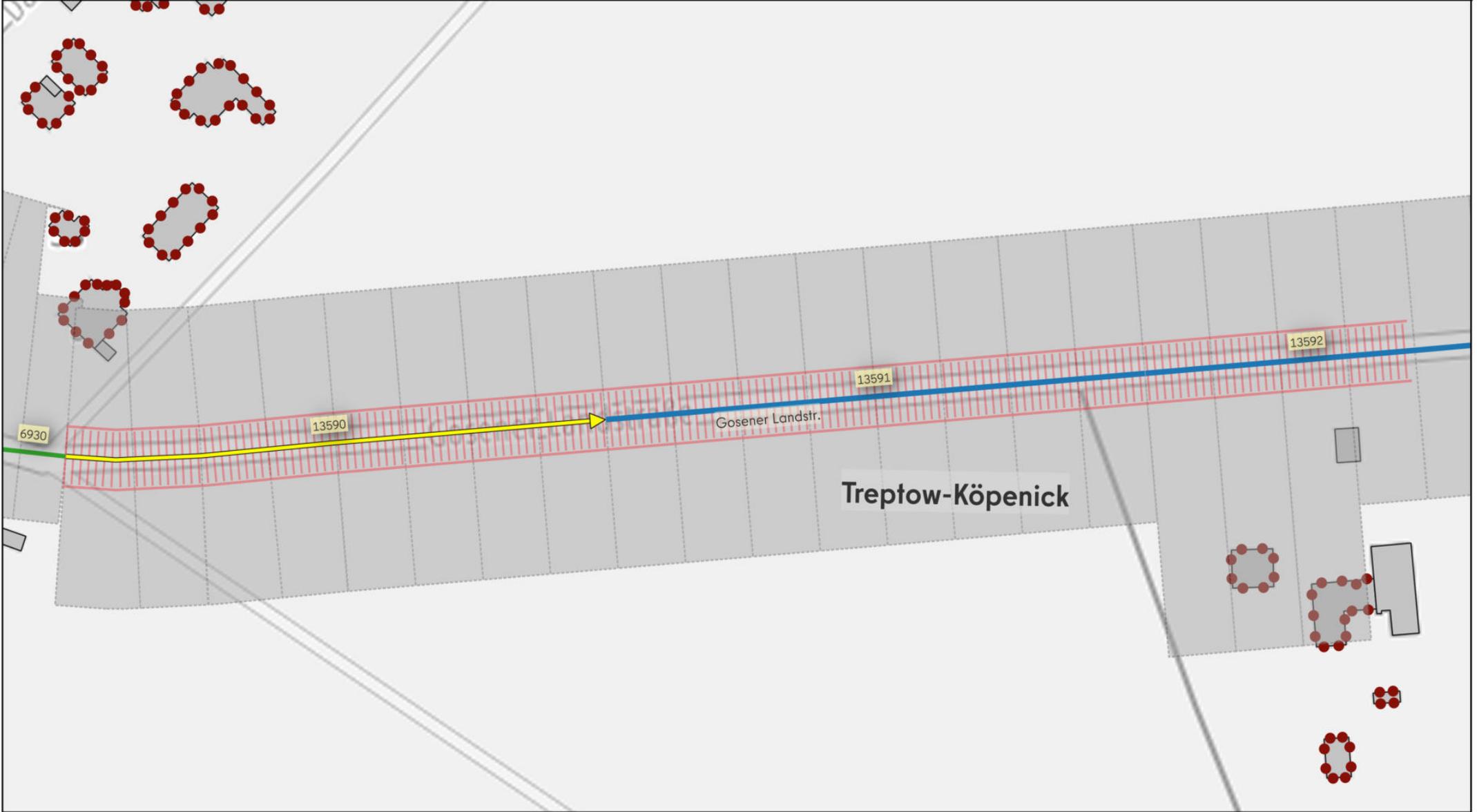
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 563: Gosener Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Abschnittsnummern



0 50 100 150 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
13590	120	2	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
13590	120	2	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	369 keine 369	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4518 bzw. 4519 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4516 und gegebenenfalls Seite 4517 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

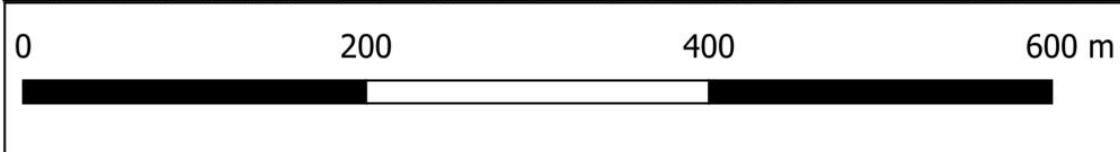
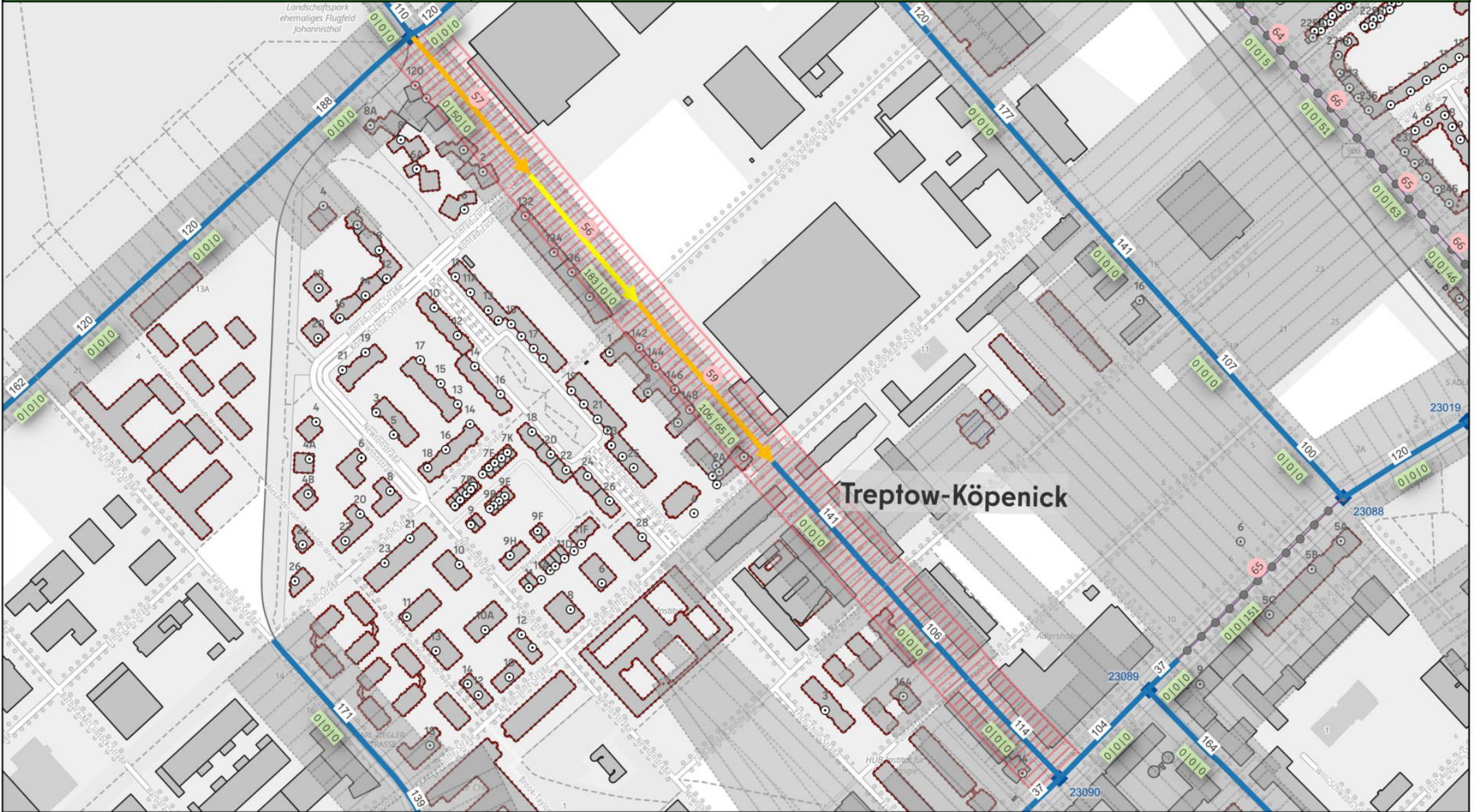
3. Abwägung (Seite 4518 und gegebenenfalls Seite 4519 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 564: Groß-Berliner Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 564: Groß-Berliner Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof -
Abschnittsnummern



0 200 400 600 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
6966	176	106	65	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10753	141	183	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10754	155	0	50	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
6966	176	106	65	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10753	141	183	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10754	155	0	50	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4526 bzw. 4527 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4524 und gegebenenfalls Seite 4525 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

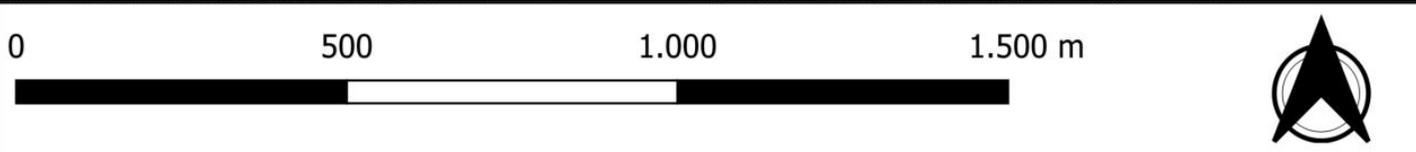
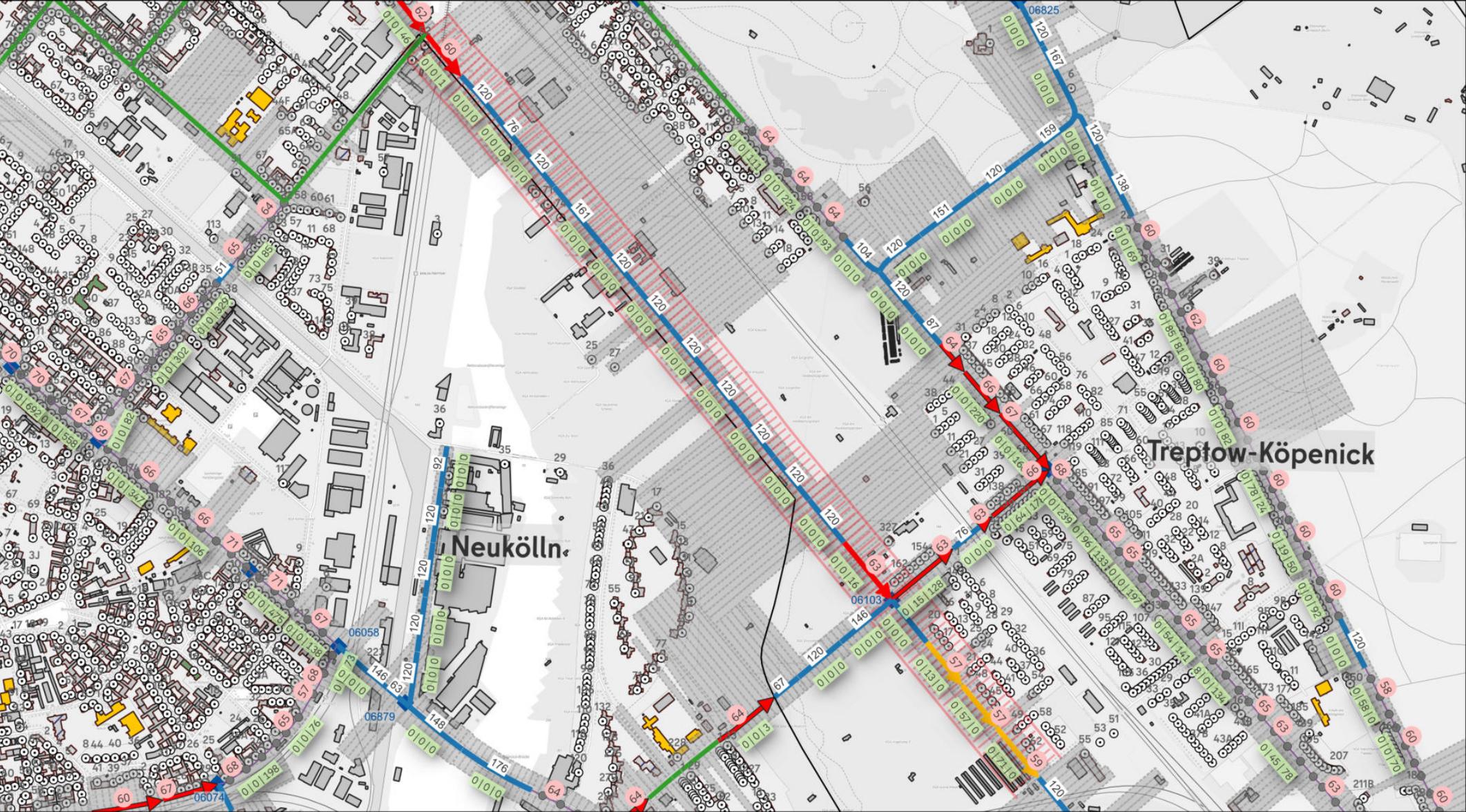
3. Abwägung (Seite 4526 und gegebenenfalls Seite 4527 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 565: Kiefholzstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Seniorenheim

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

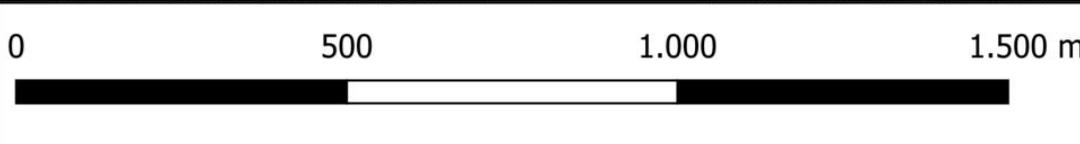
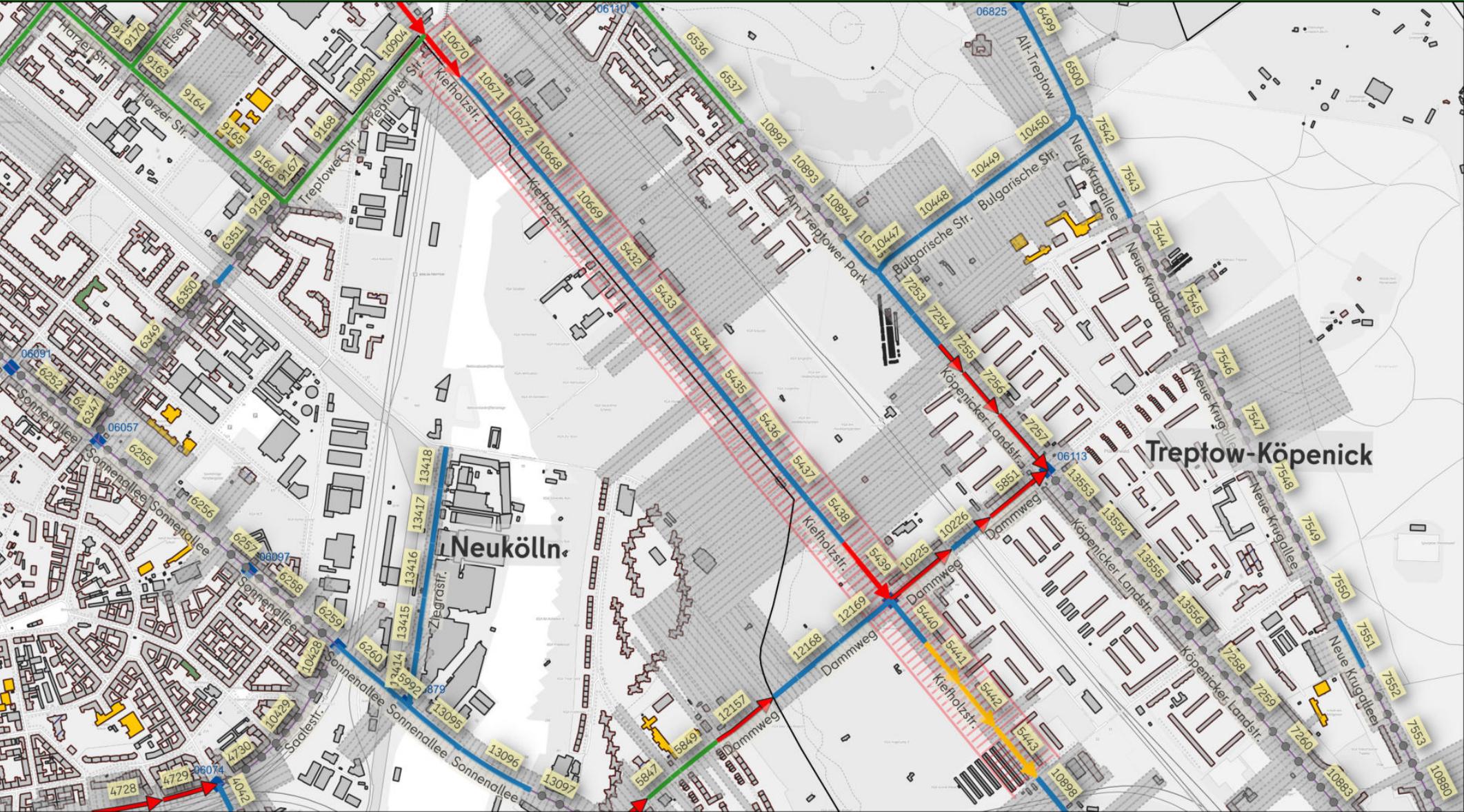
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 565: Kieffholzstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	---

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5439	163	0	0	16	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5441	120	0	13	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5442	120	0	57	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5443	143	0	71	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10670	120	0	0	1	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12386	115	0	0	46	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
5439	163	0	0	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5441	120	0	13	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5442	120	0	57	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5443	143	0	71	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10670	120	0	0	1	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12386	115	0	0	46	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4534 bzw. 4535 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4532 und gegebenenfalls Seite 4533 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrslenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4534 und gegebenenfalls Seite 4535 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 566: Kieffholzstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Alt-Treptow -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
-  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz
-  nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

-  Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

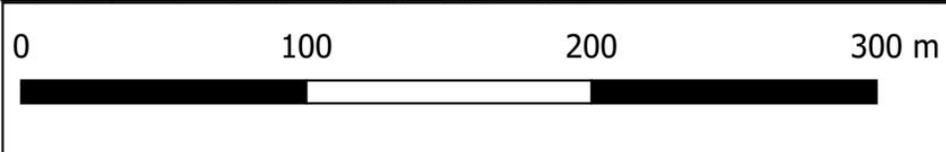
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 566: Kieffholzstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Alt-Treptow -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
10670	120	0	0	1	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12385	193	0	79	258	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12386	115	0	0	46	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12387	146	0	41	157	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
10670	120	0	0	1	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12385	193	0	79	258	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12386	115	0	0	46	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12387	146	0	41	157	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4542 bzw. 4543 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4540 und gegebenenfalls Seite 4541 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

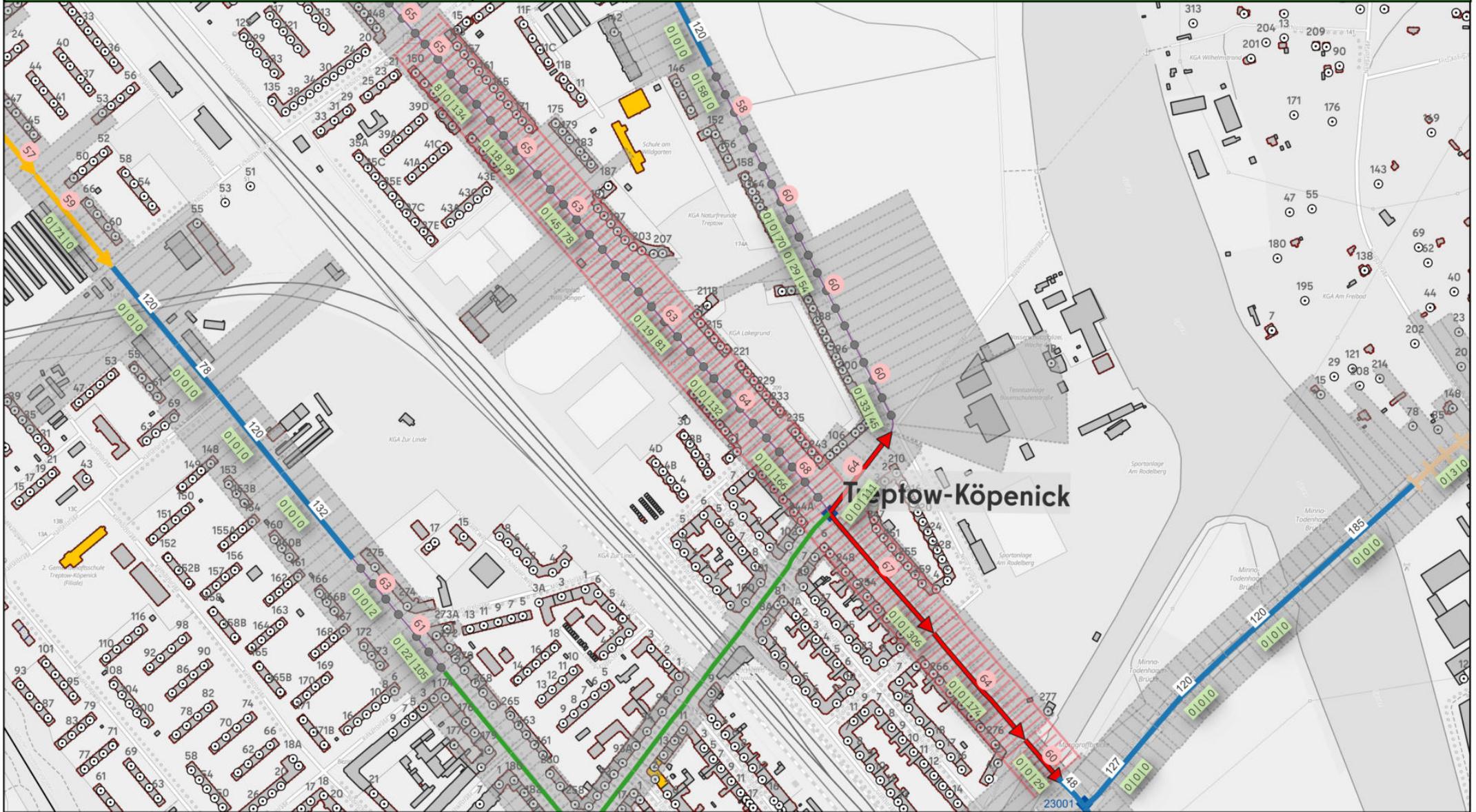
3. Abwägung (Seite 4542 und gegebenenfalls Seite 4543 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 567: Köpenicker Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Lärmbetroffenheit



0 300 600 900 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* nicht vorhanden oder nicht gesichert

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

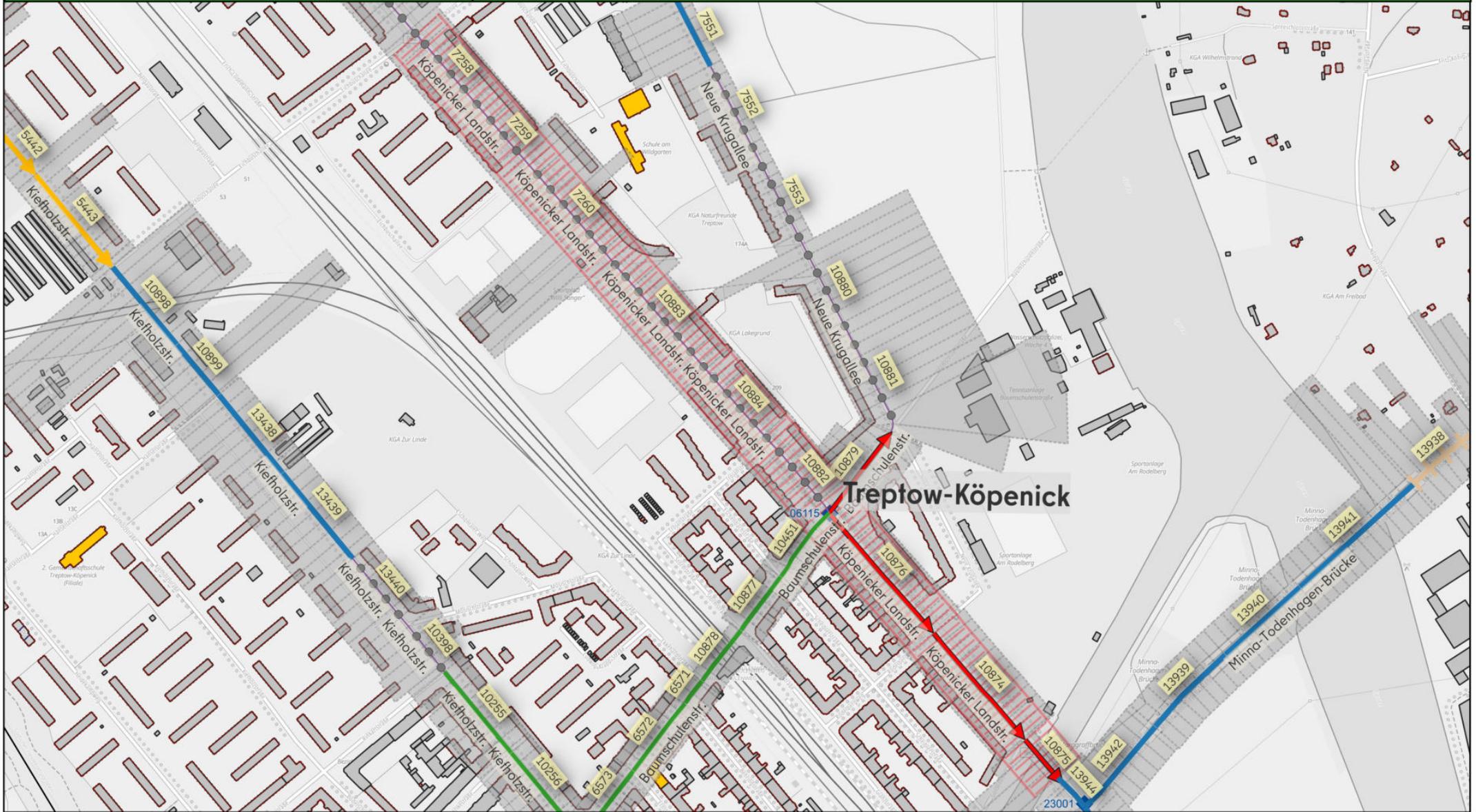
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 567: Köpenicker Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Abschnittsnummern



0 300 600 900 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
10874	167	0	0	174	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10875	70	0	0	29	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10876	189	0	0	306	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
10874	167	0	0	174	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	365,165 N60,N65 365,165	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10875	70	0	0	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	365,165 N60,N65 365,165	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10876	189	0	0	306	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	165,365 N60,N65 165,365	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4550 bzw. 4551 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4548 und gegebenenfalls Seite 4549 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

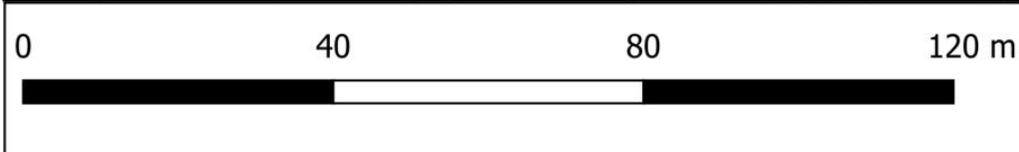
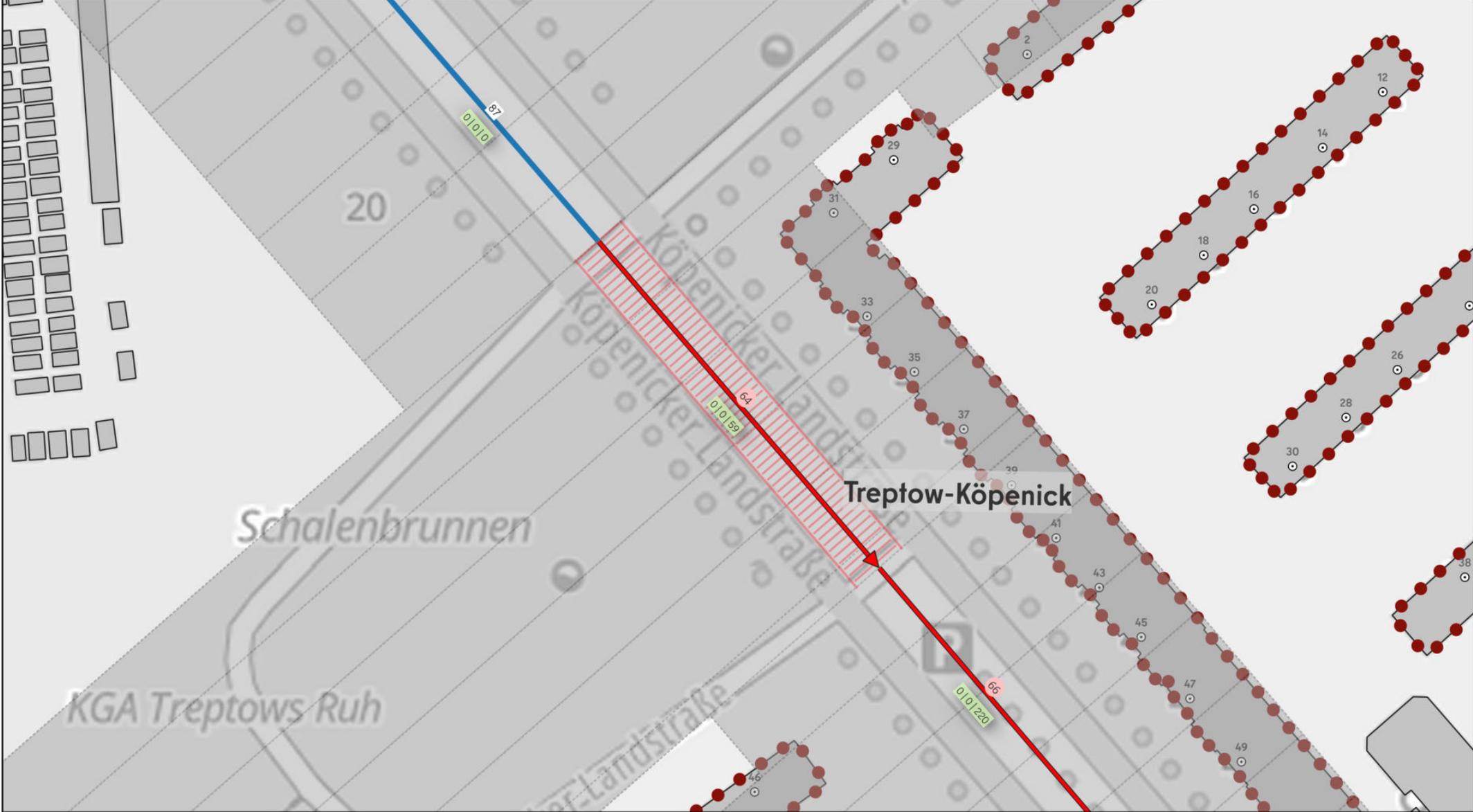
3. Abwägung (Seite 4550 und gegebenenfalls Seite 4551 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 568: Köpenicker Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

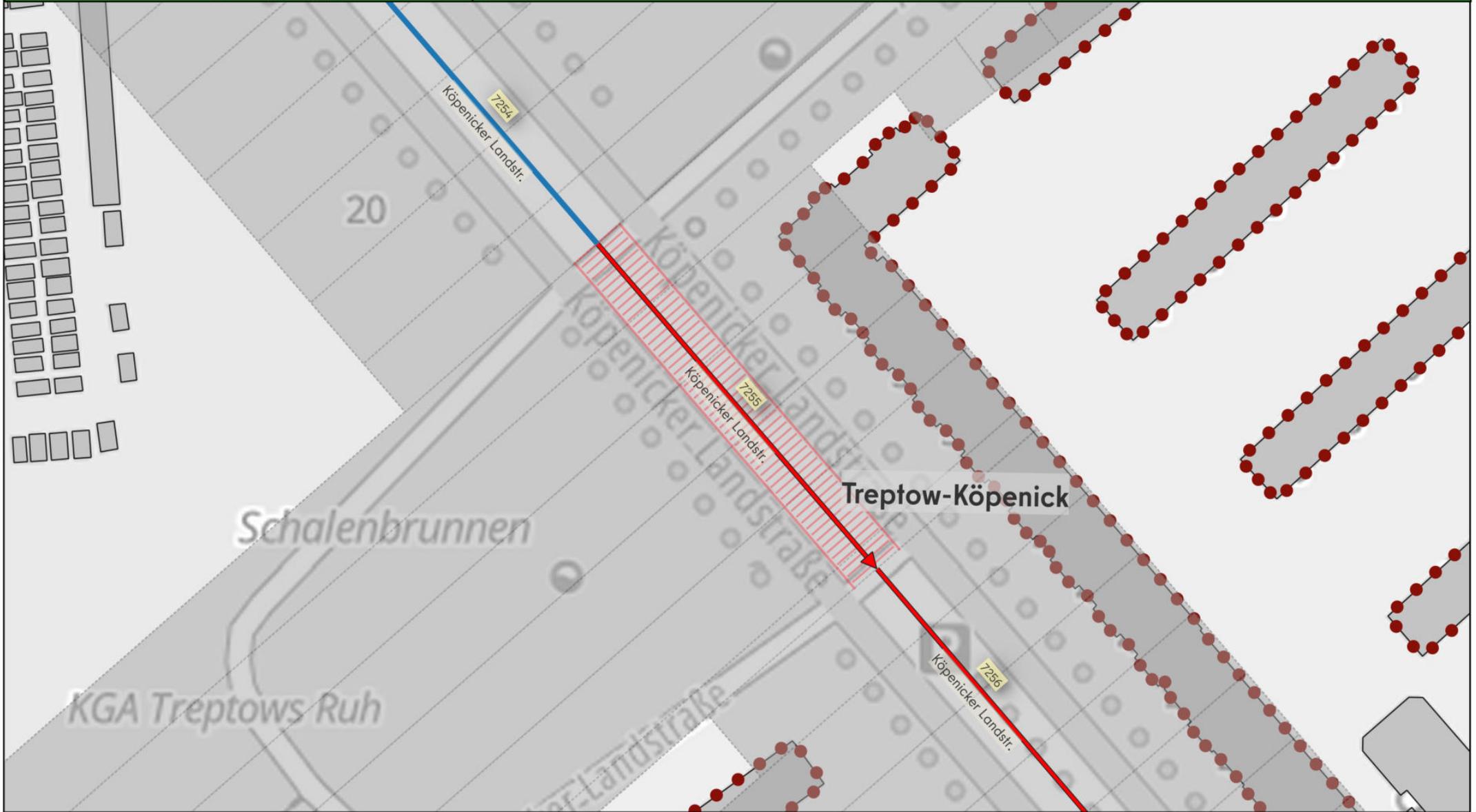
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 568: Köpenicker Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald -
Abschnittsnummern



0 40 80 120 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
7255	80	0	0	59	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7256	120	0	0	220	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7255	80	0	0	59	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	165,166,377 N60,N65,N77 165,166,377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7256	120	0	0	220	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377,165,166 N60,N65,N77 377,165,166	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4558 bzw. 4559 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4556 und gegebenenfalls Seite 4557 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

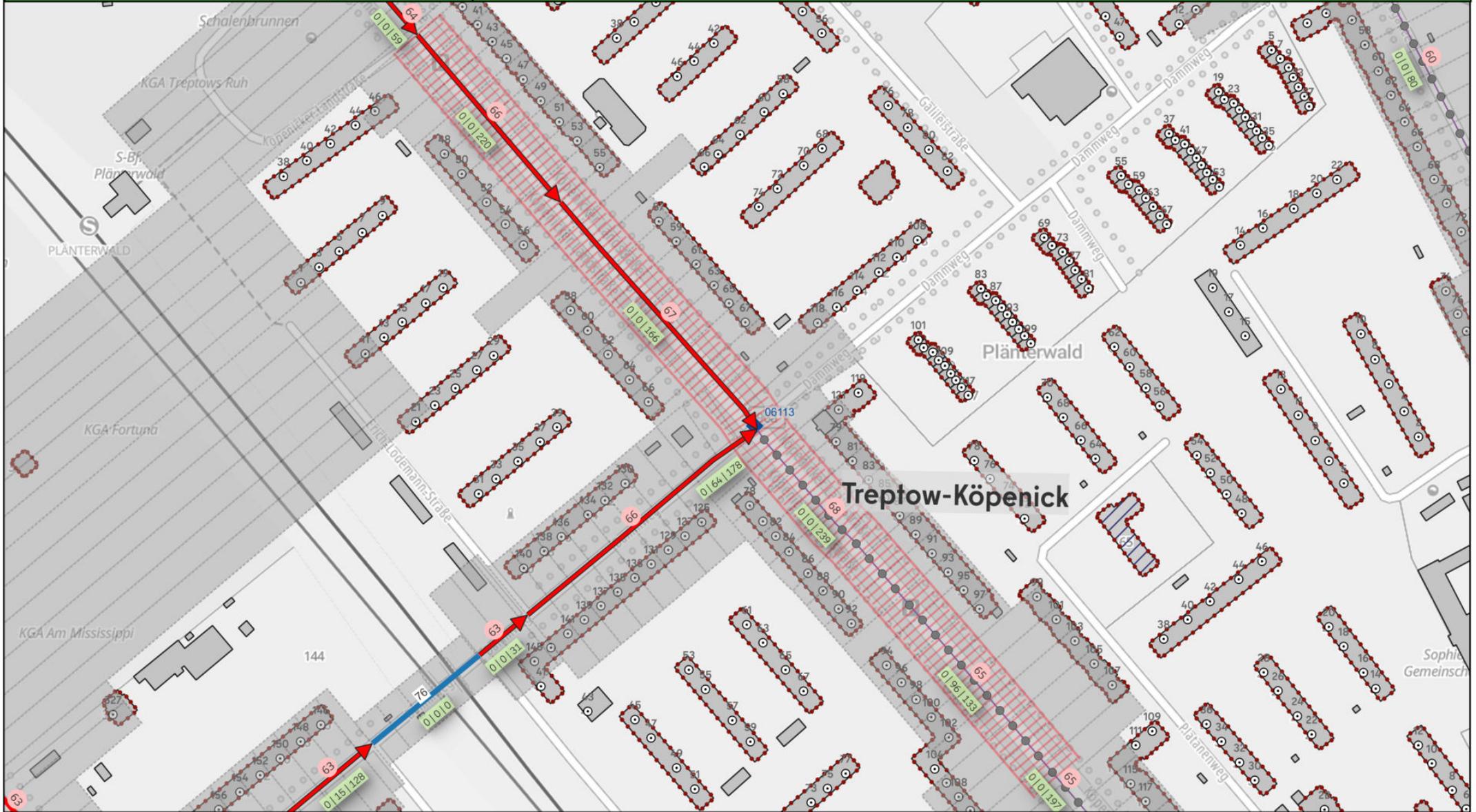
3. Abwägung (Seite 4558 und gegebenenfalls Seite 4559 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 569: Köpenicker Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald -
Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

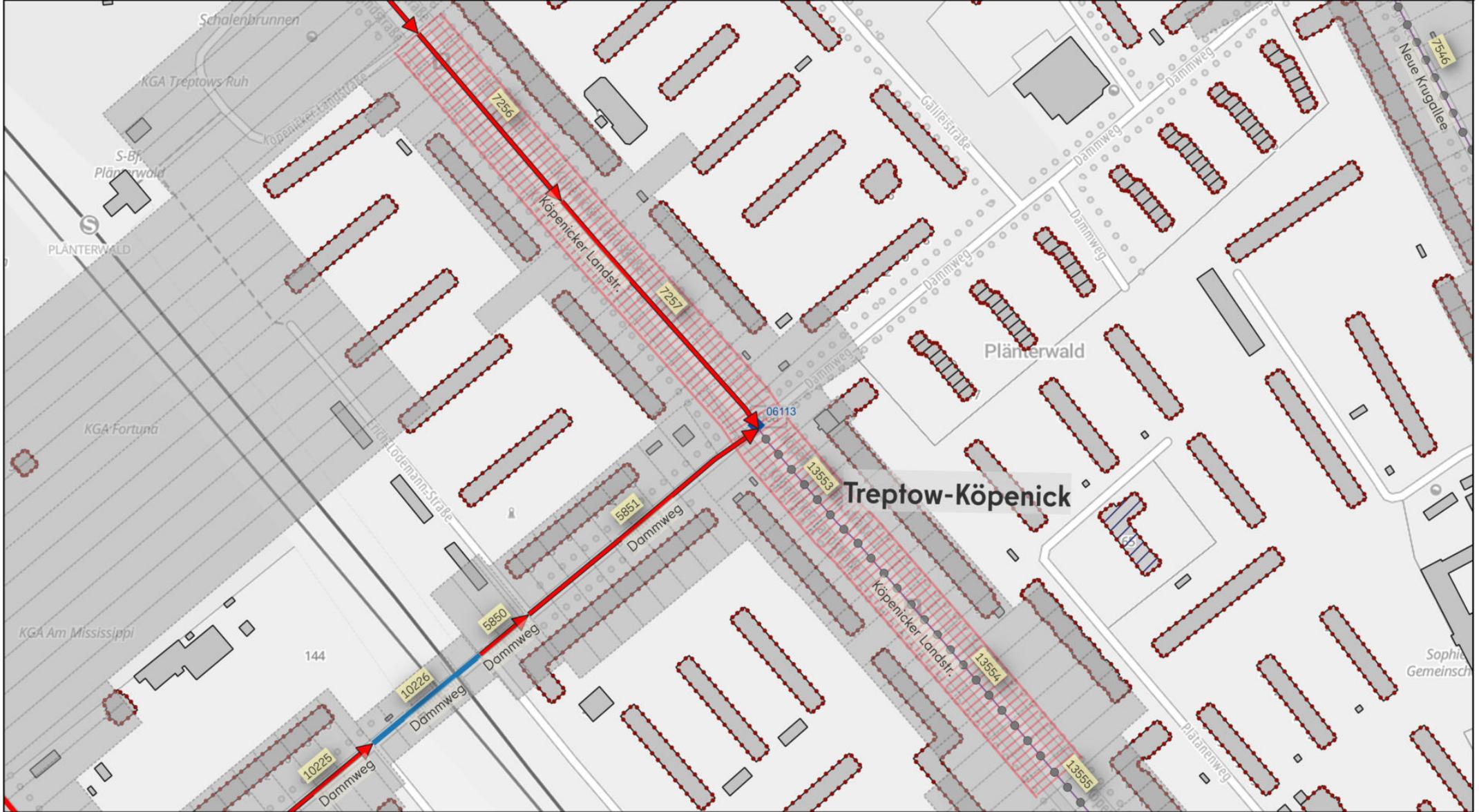
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 569: Köpenicker Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Plänterwald -
Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
7255	80	0	0	59	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7256	120	0	0	220	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7257	164	0	0	166	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7255	80	0	0	59	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	165,166,377 N60,N65,N77 165,166,377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7256	120	0	0	220	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377,165,166 N60,N65,N77 377,165,166	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7257	164	0	0	166	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377,165,166 N60,N65,N77 377,165,166	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 ***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 ****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4566 bzw. 4567 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4564 und gegebenenfalls Seite 4565 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

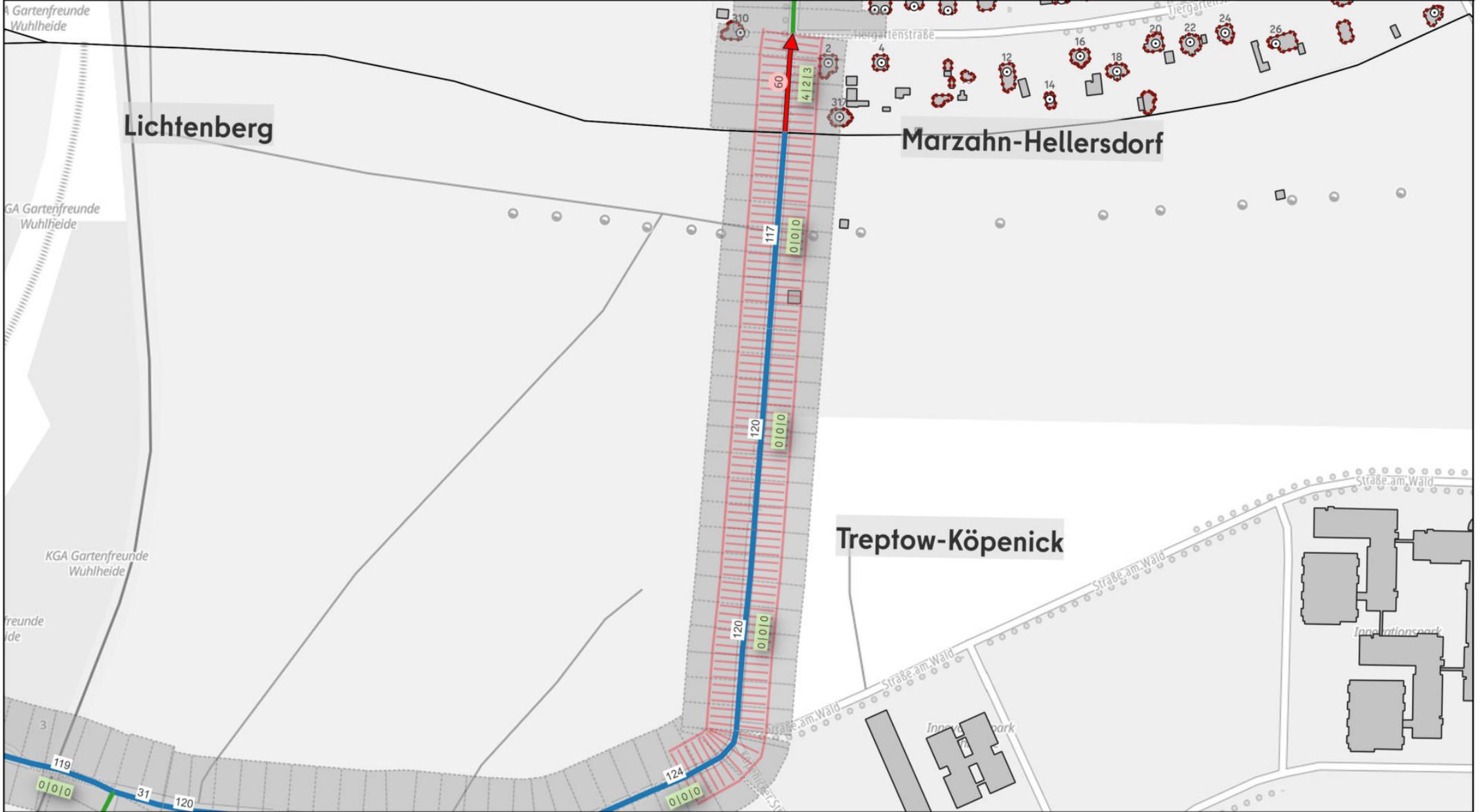
3. Abwägung (Seite 4566 und gegebenenfalls Seite 4567 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 570: Köpenicker Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick -
Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

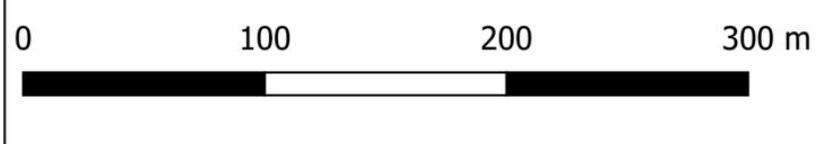
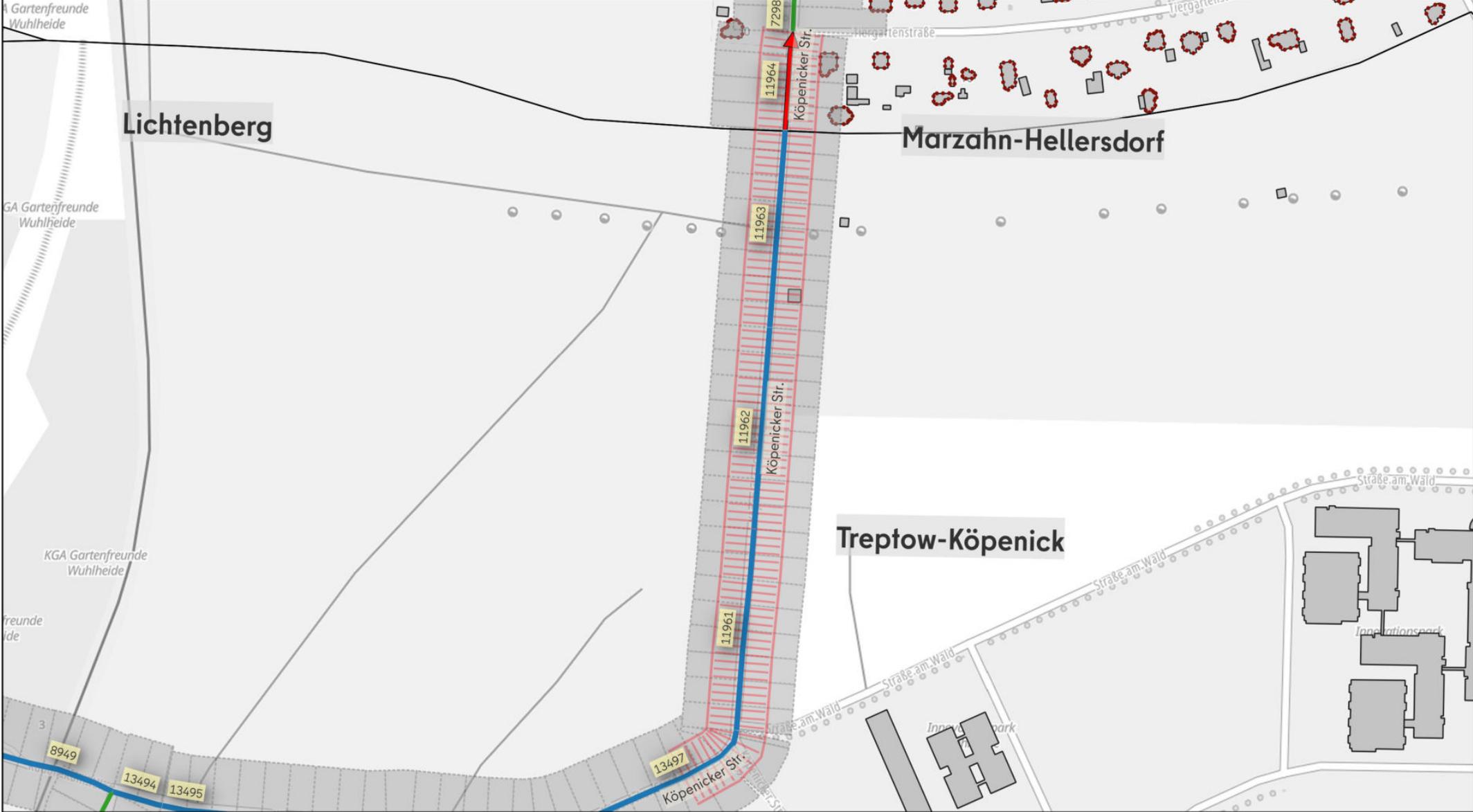
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 570: Köpenicker Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11964	59	4	2	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
11964	59	4	2	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	190 keine 190	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4574 bzw. 4575 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4572 und gegebenenfalls Seite 4573 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

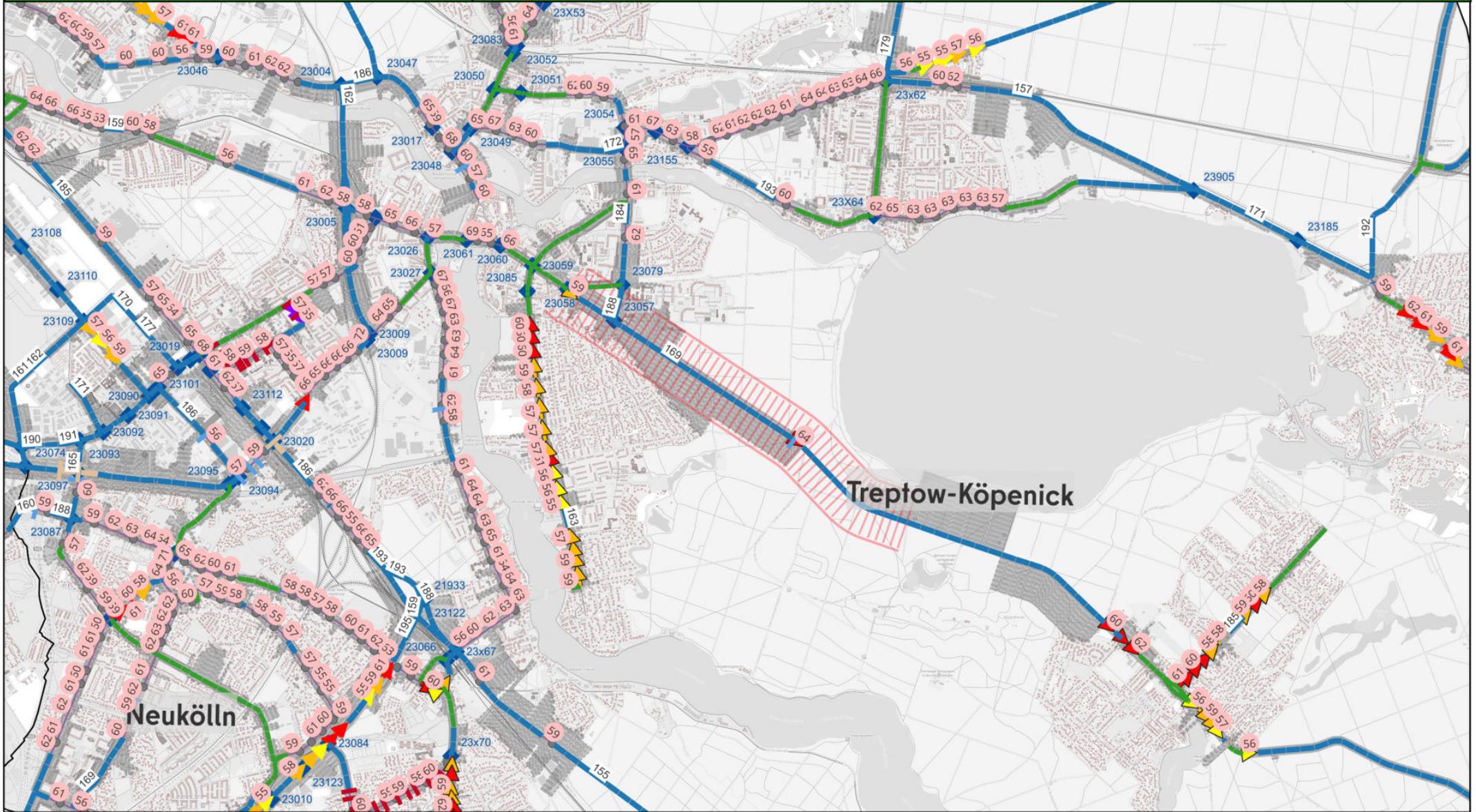
3. Abwägung (Seite 4574 und gegebenenfalls Seite 4575 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 571: Müggelheimer Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick -
Lärmbetroffenheit



0 2.000 4.000 6.000 m



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A) | weitere Prüfbedarfe (Lichtsignalanlagen, Umfahrung)
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
-  Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* gesichert
-  Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* nicht vorhanden oder nicht gesichert
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang
-  Potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

Grundlagendaten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
-  nachaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

-  Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

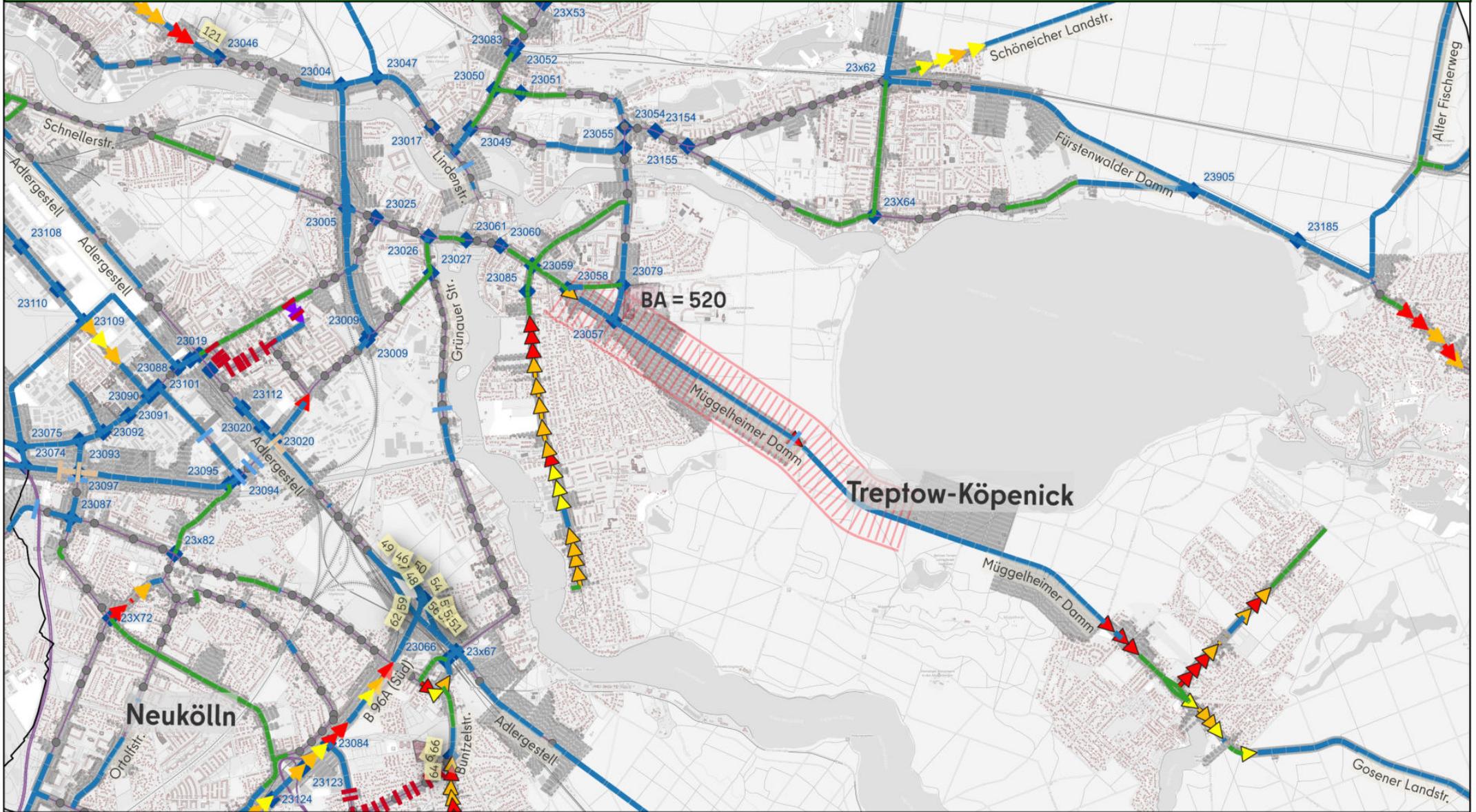
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspiegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 571: Müggelheimer Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick - Abschnittsnummern



0 2.000 4.000 6.000 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
7483	91	0	0	5	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7498	80	0	2	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7499	120	1	2	4	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11751	120	37	49	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13947	113	2	0	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7483	91	0	0	5	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7498	80	0	2	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7499	120	1	2	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
11751	120	37	49	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	27,67 N65,N69,N90 27,67	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
13947	113	2	0	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4582 bzw. 4583 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4580 und gegebenenfalls Seite 4581 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

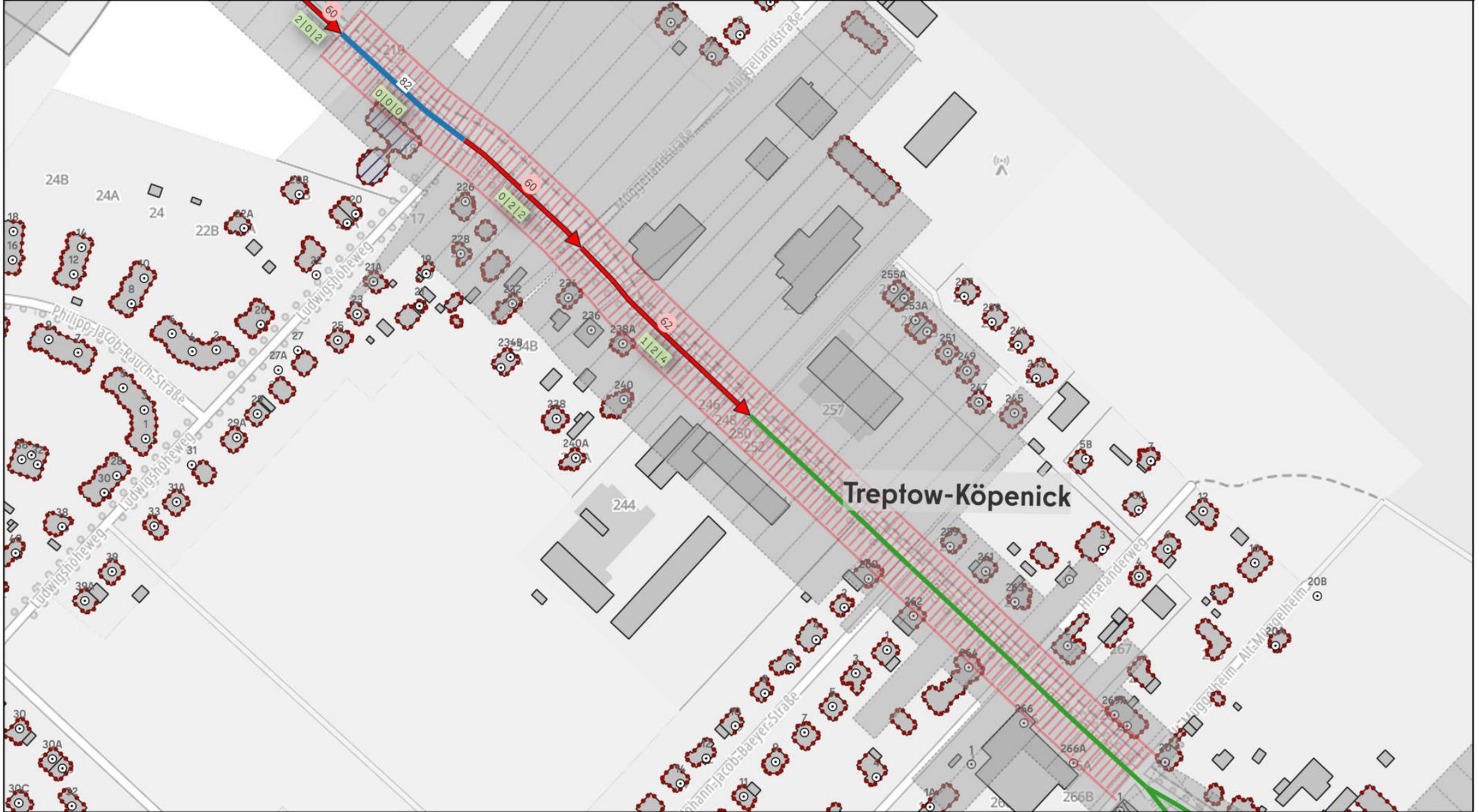
3. Abwägung (Seite 4582 und gegebenenfalls Seite 4583 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 572: Müggelheimer Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

Grundlagendaten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)
- ⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich. Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

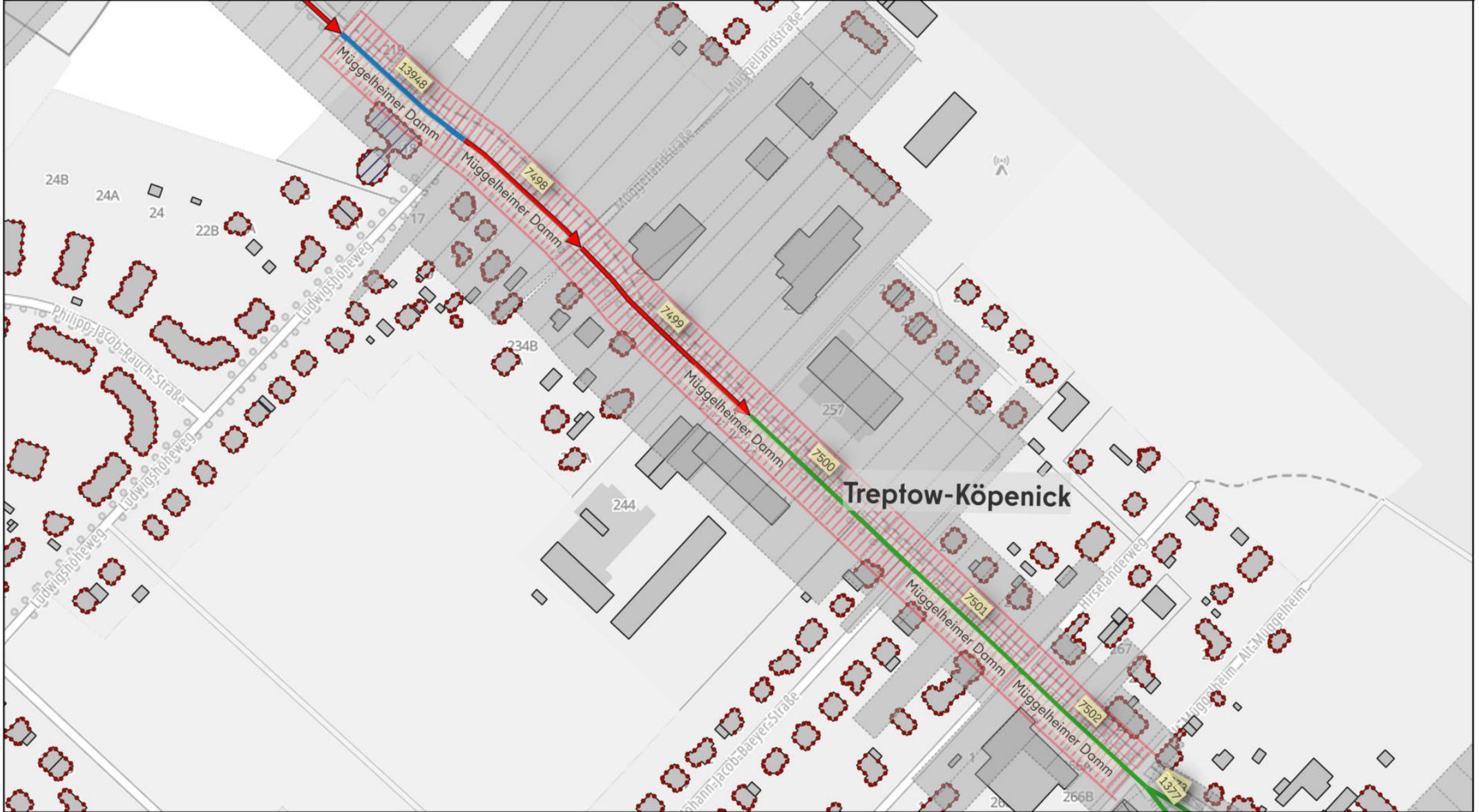
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 572: Müggelheimer Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarter Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
7498	80	0	2	2	lärmarter Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarter Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7499	120	1	2	4	lärmarter Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarter Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13947	113	2	0	2	lärmarter Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarter Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7498	80	0	2	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7499	120	1	2	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
13947	113	2	0	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4590 bzw. 4591 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4588 und gegebenenfalls Seite 4589 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4590 und gegebenenfalls Seite 4591 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 573: Müggelheimer Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

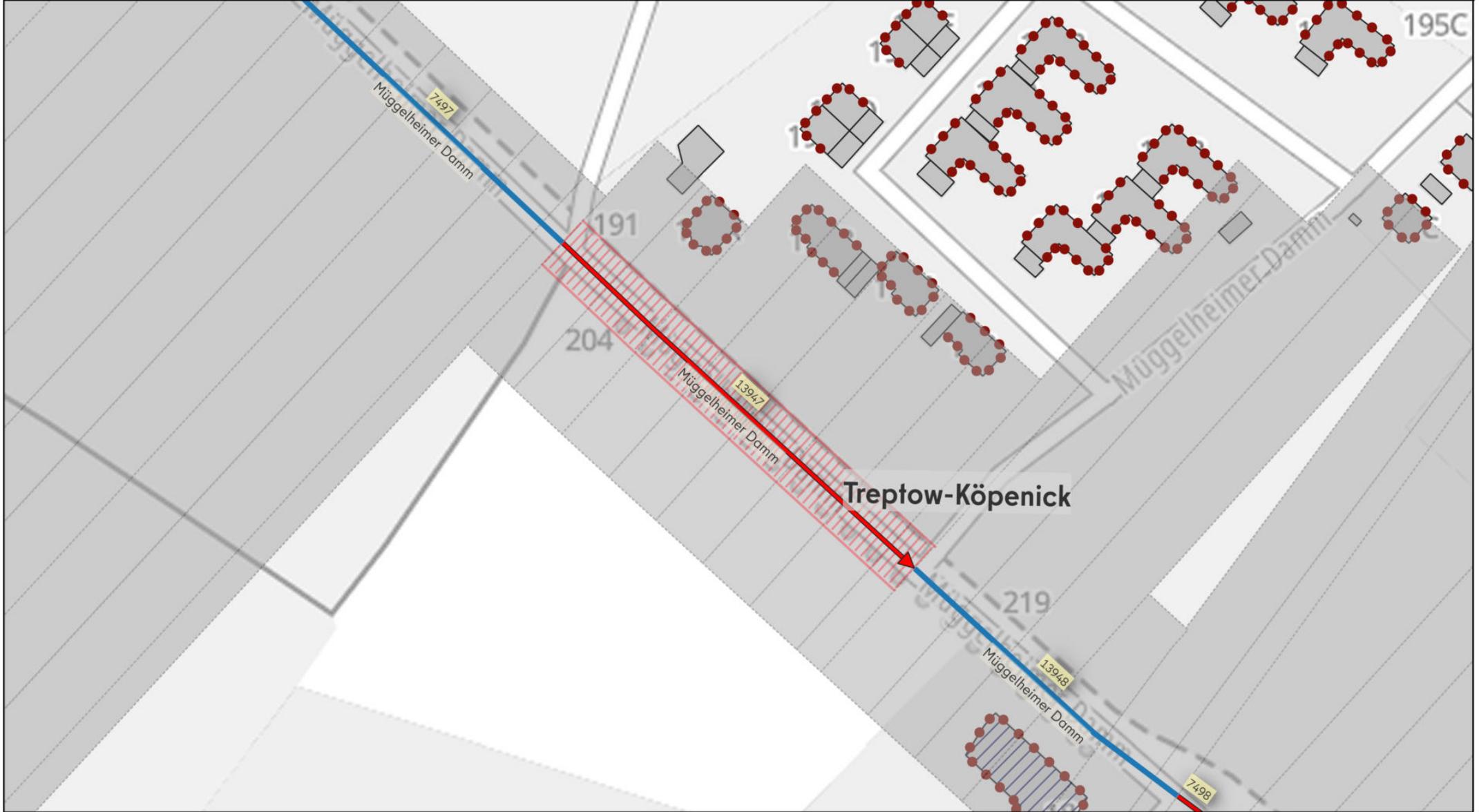
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 573: Müggelheimer Damm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
7498	80	0	2	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13947	113	2	0	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7498	80	0	2	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
13947	113	2	0	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4598 bzw. 4599 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4596 und gegebenenfalls Seite 4597 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

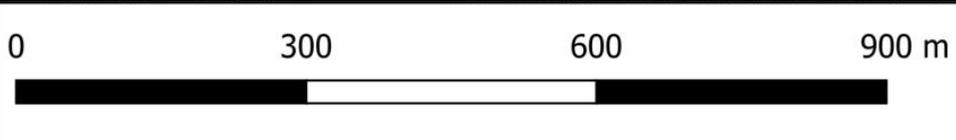
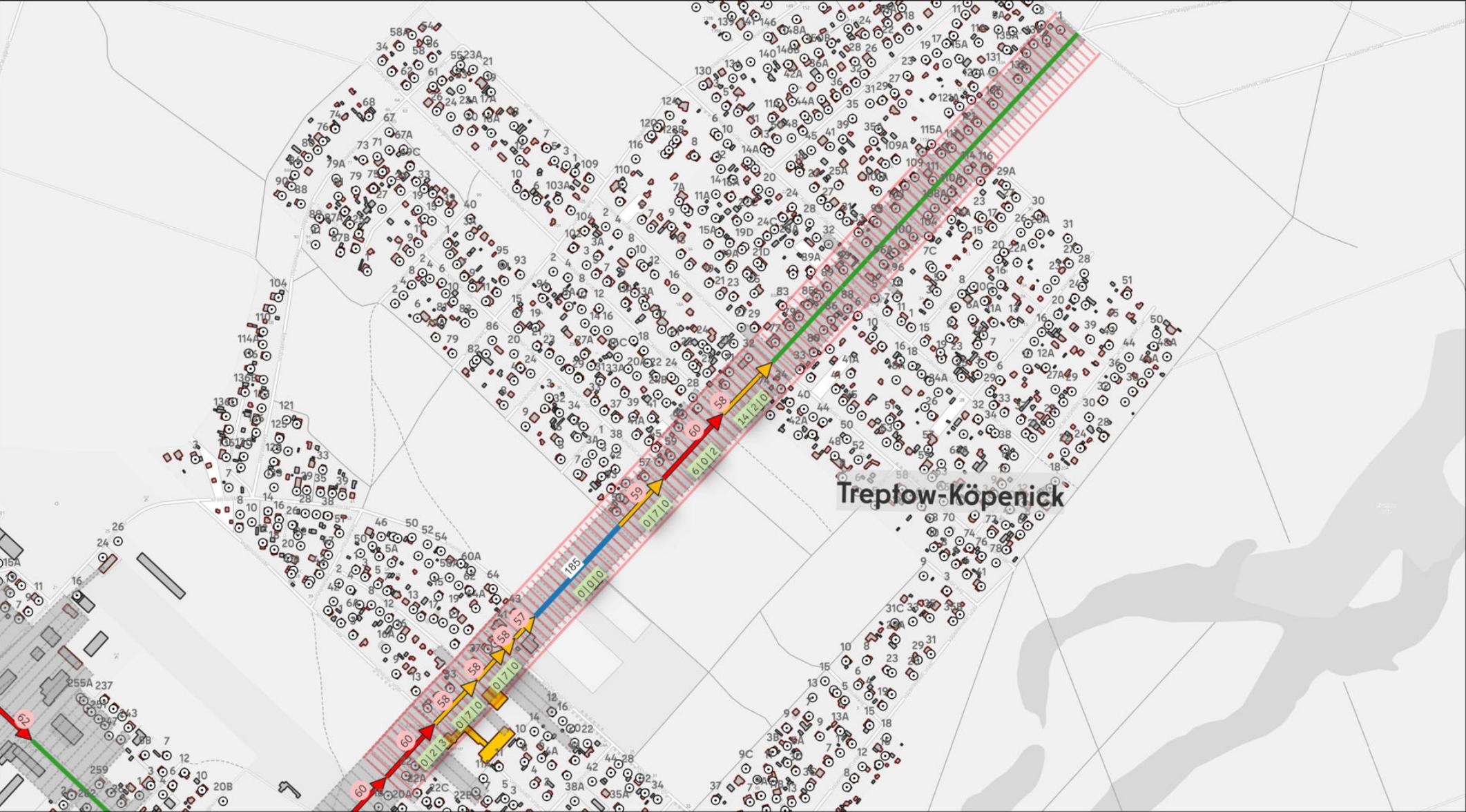
3. Abwägung (Seite 4598 und gegebenenfalls Seite 4599 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 574: Odernheimer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

Grundlegenden

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
- ⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

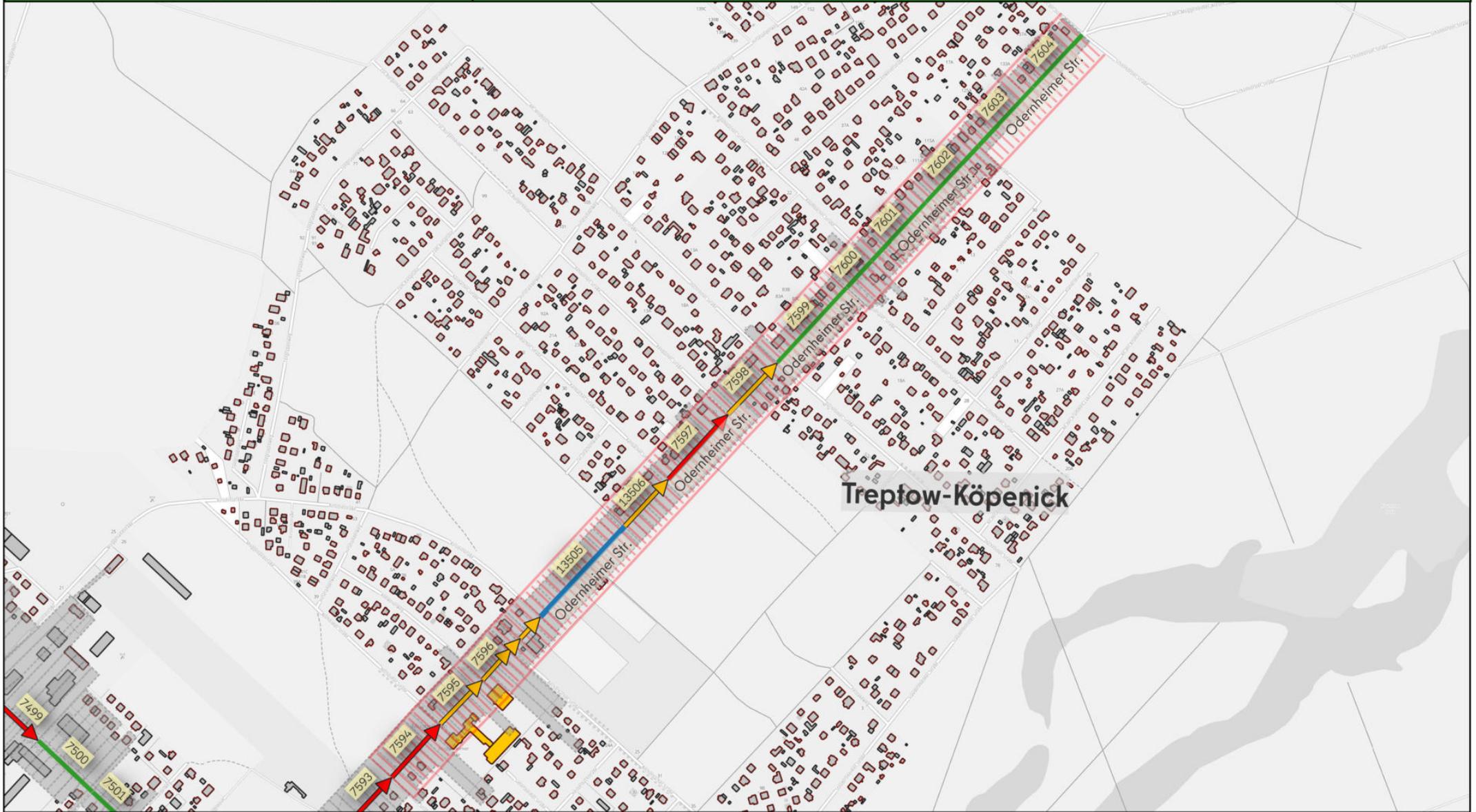
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 574: Odernheimer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
7593	104	0	7	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7594	108	0	2	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7595	91	0	7	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7596	64	0	7	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7597	132	6	0	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7598	106	14	2	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12594	44	0	3	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12595	20	0	15	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13506	96	0	7	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7593	104	0	7	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7594	108	0	2	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7595	91	0	7	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7596	64	0	7	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7597	132	6	0	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7598	106	14	2	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12594	44	0	3	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12595	20	0	15	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
13506	96	0	7	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4606 bzw. 4607 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4604 und gegebenenfalls Seite 4605 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

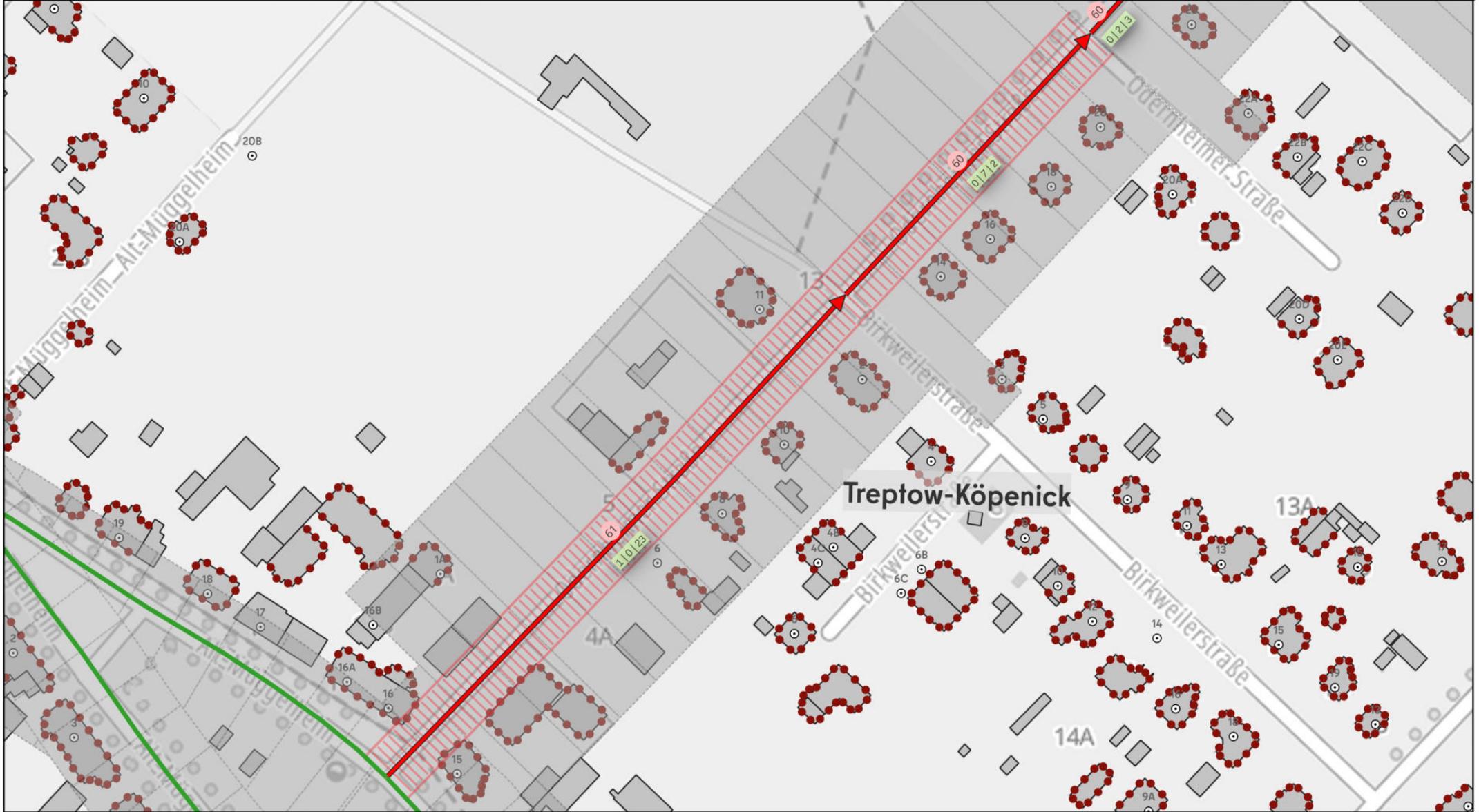
3. Abwägung (Seite 4606 und gegebenenfalls Seite 4607 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 575: Odernheimer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Lärmbetroffenheit



0 70 140 210 m



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 575: Odernheimer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Müggelheim -
Abschnittsnummern



0 70 140 210 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
1376	193	1	0	23	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7593	104	0	7	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7594	108	0	2	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
1376	193	1	0	23	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7593	104	0	7	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
7594	108	0	2	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	169 N69 169	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4614 bzw. 4615 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4612 und gegebenenfalls Seite 4613 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

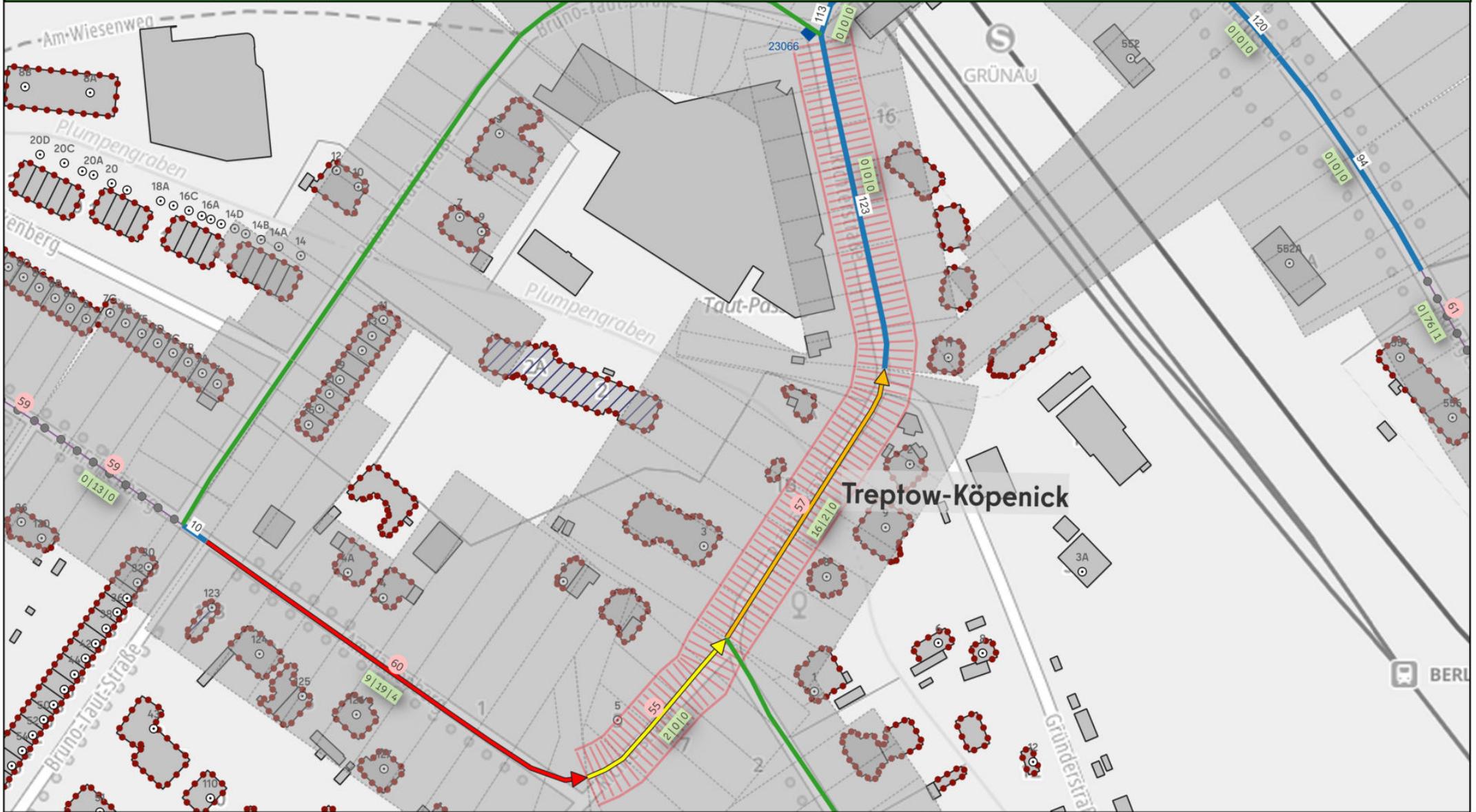
3. Abwägung (Seite 4614 und gegebenenfalls Seite 4615 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 576: Richterstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)
-  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz
-  nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

-  Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

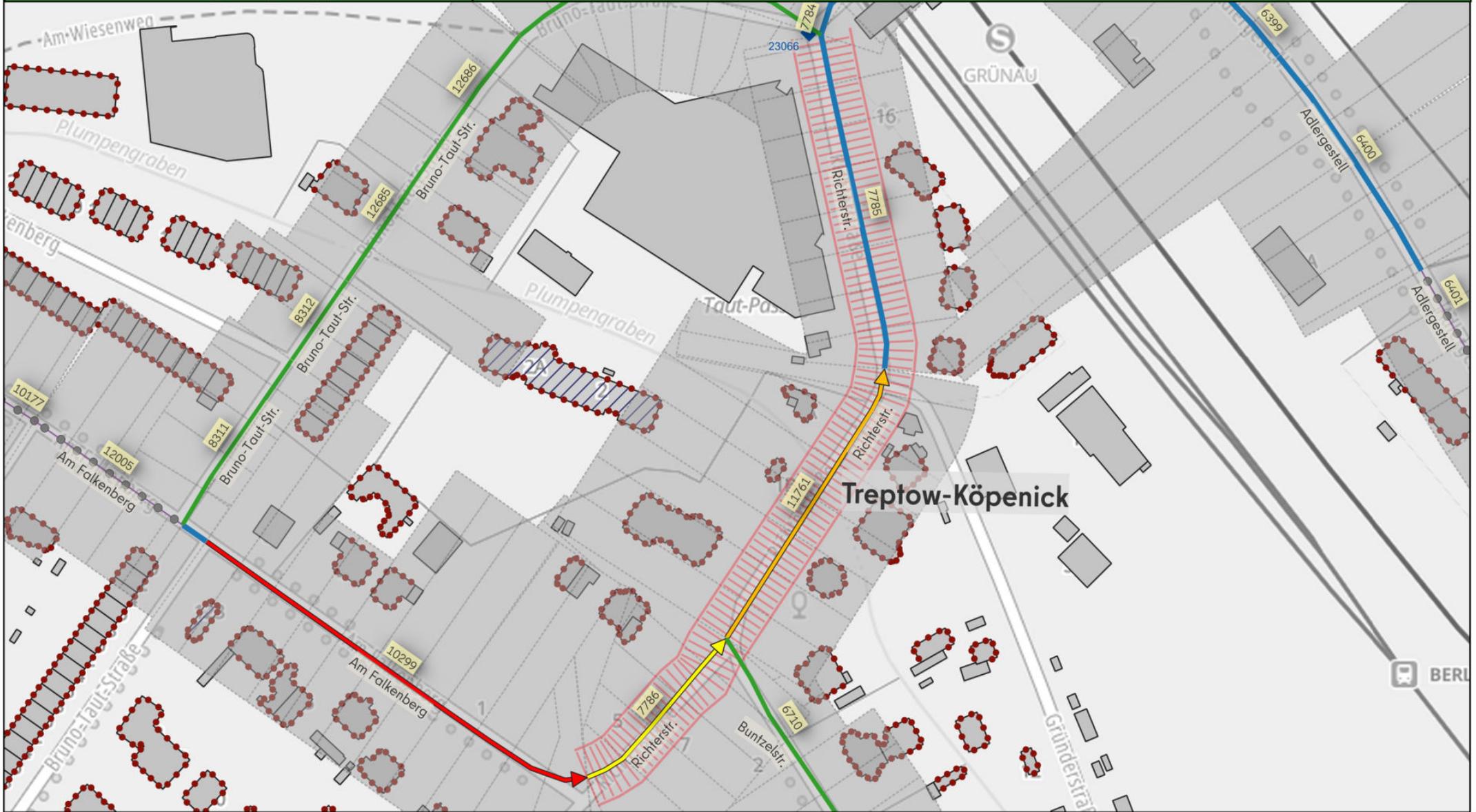
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 576: Richterstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf - Abschnittsnummern



0 90 180 270 m



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
7786	72	2	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11761	114	16	2	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7786	72	2	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263,163,363 keine 263,163,363	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
11761	114	16	2	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	363,163 N62 363,163	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4622 bzw. 4623 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4620 und gegebenenfalls Seite 4621 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4622 und gegebenenfalls Seite 4623 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

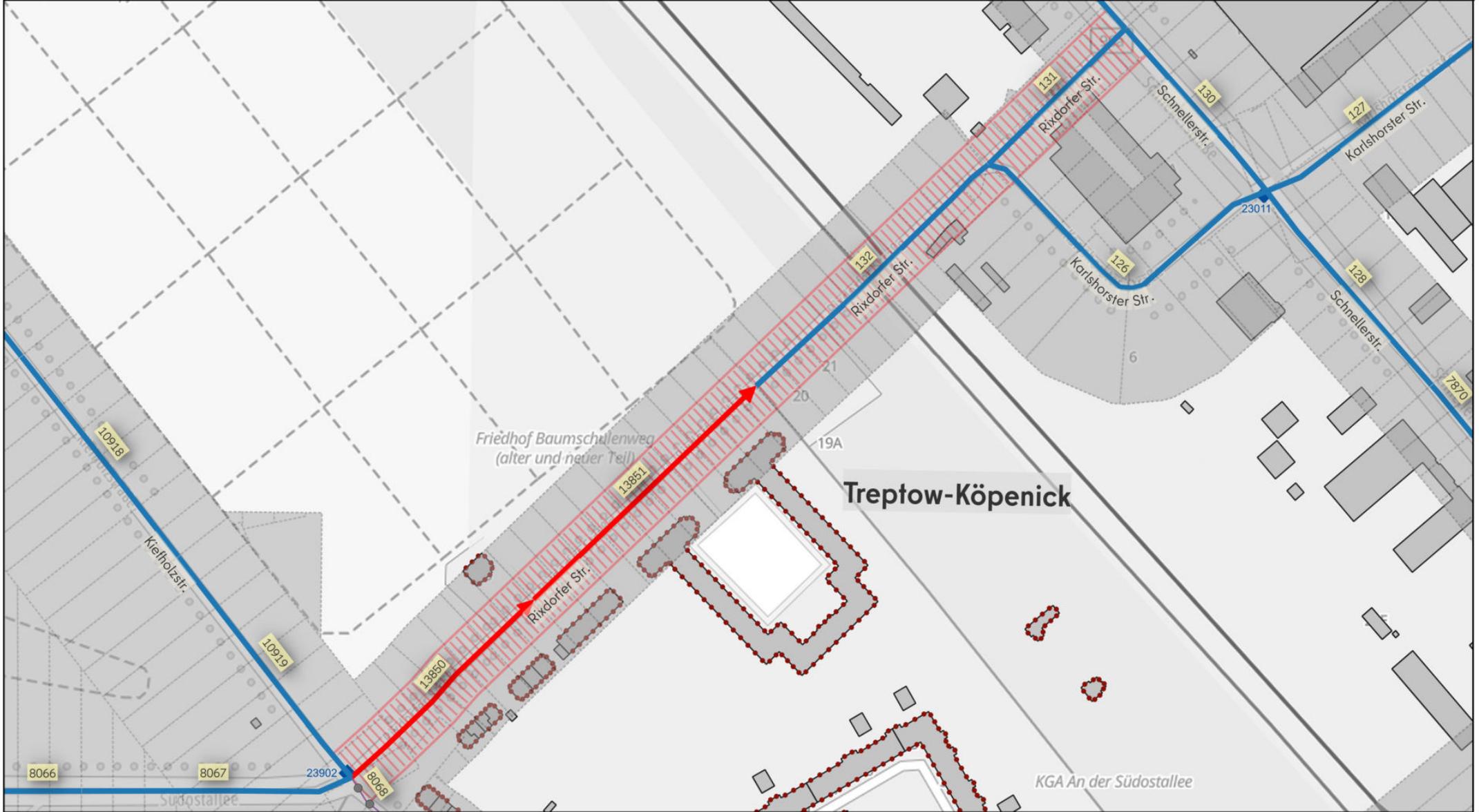
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 577: Rixdorfer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal -
Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärmbeeinträchtigter Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
13850	120	0	0	18	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13851	145	0	0	64	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
13850	120	0	0	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13851	145	0	0	64	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4630 bzw. 4631 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4628 und gegebenenfalls Seite 4629 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrslenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

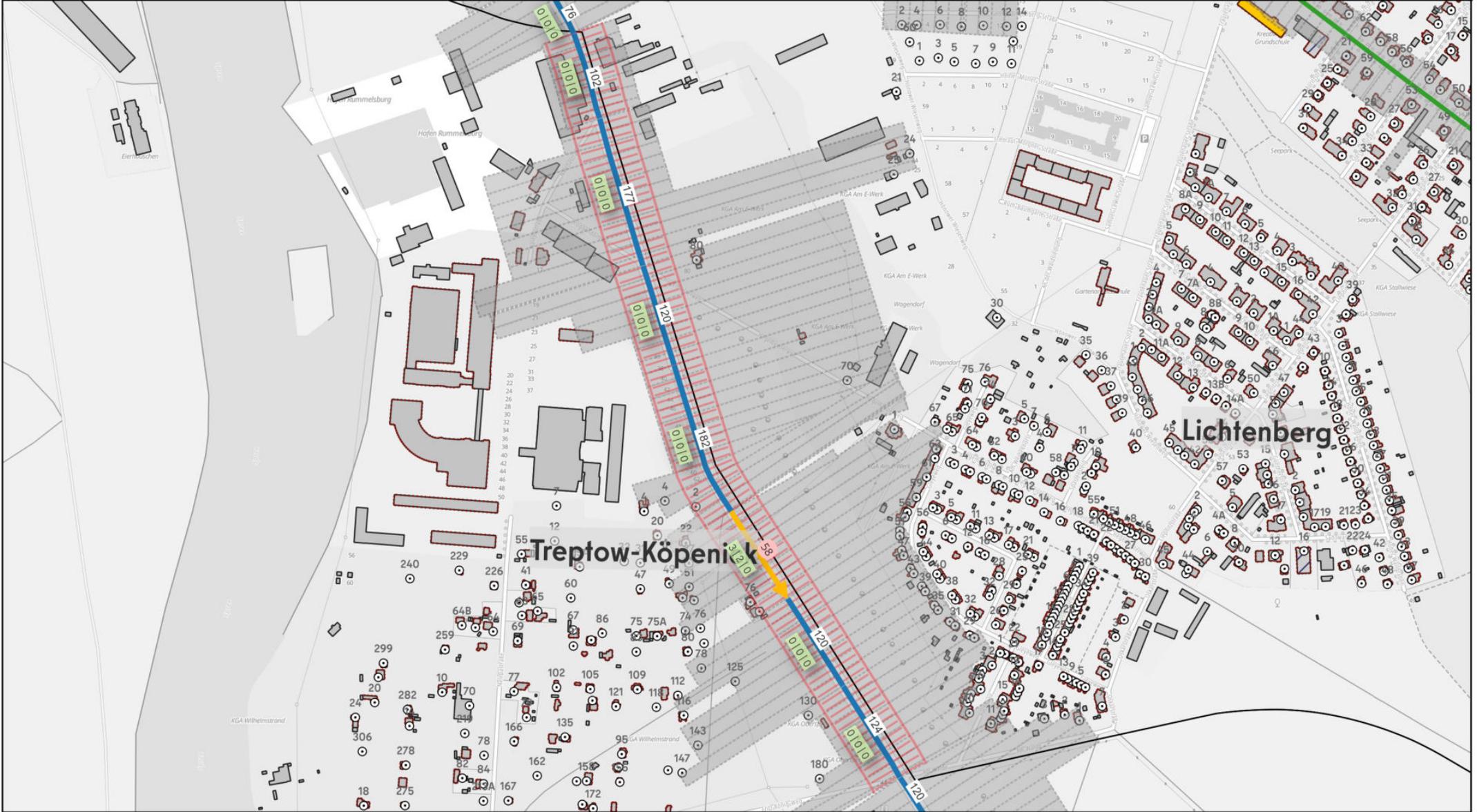
3. Abwägung (Seite 4630 und gegebenenfalls Seite 4631 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 578: Rummelsburger Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil
Oberschöneweide - Lärmbetroffenheit



0 300 600 900 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

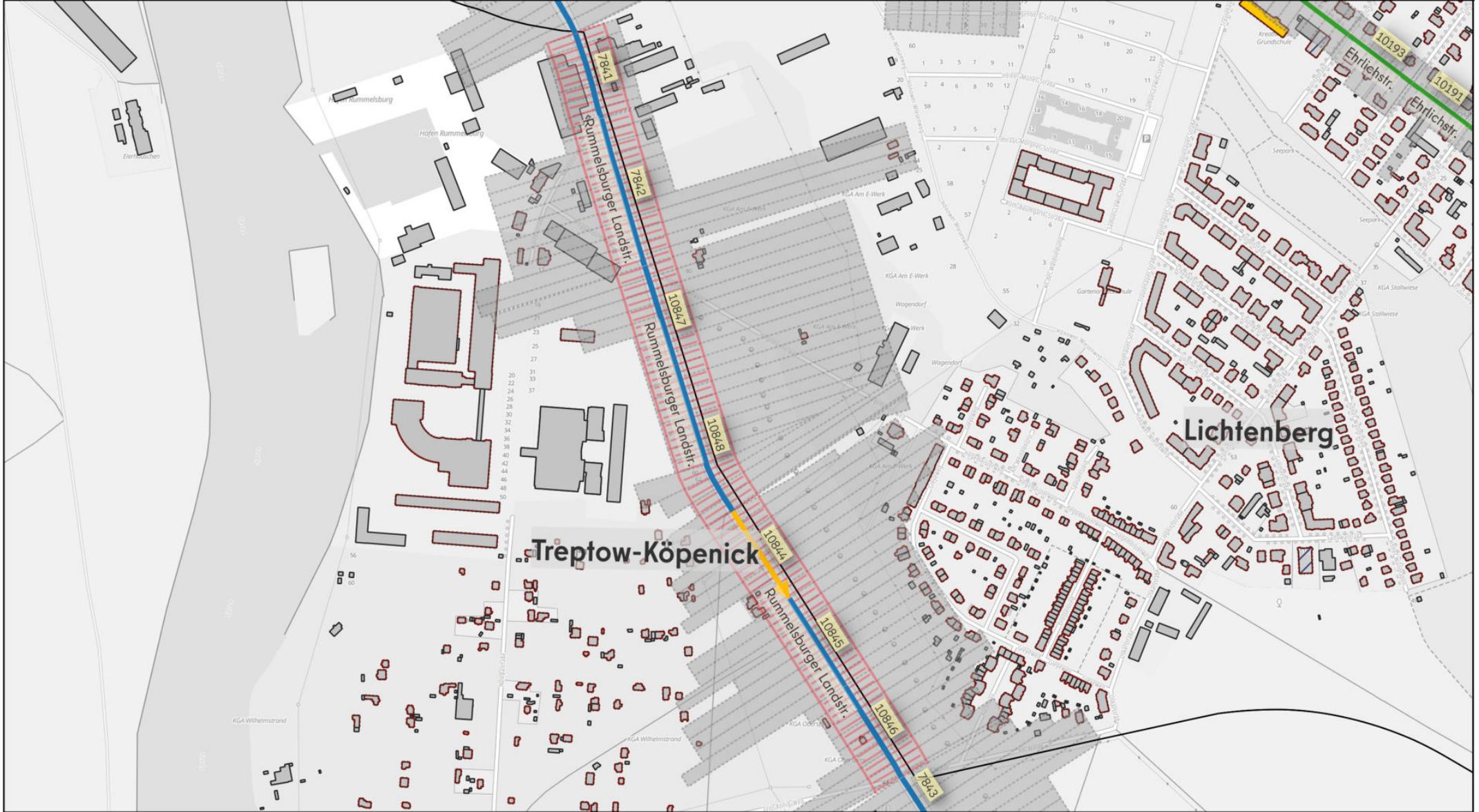
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 578: Rummelsburger Landstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil
Oberschönevide - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
10844	120	3	2	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
10844	120	3	2	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4638 bzw. 4639 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4636 und gegebenenfalls Seite 4637 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

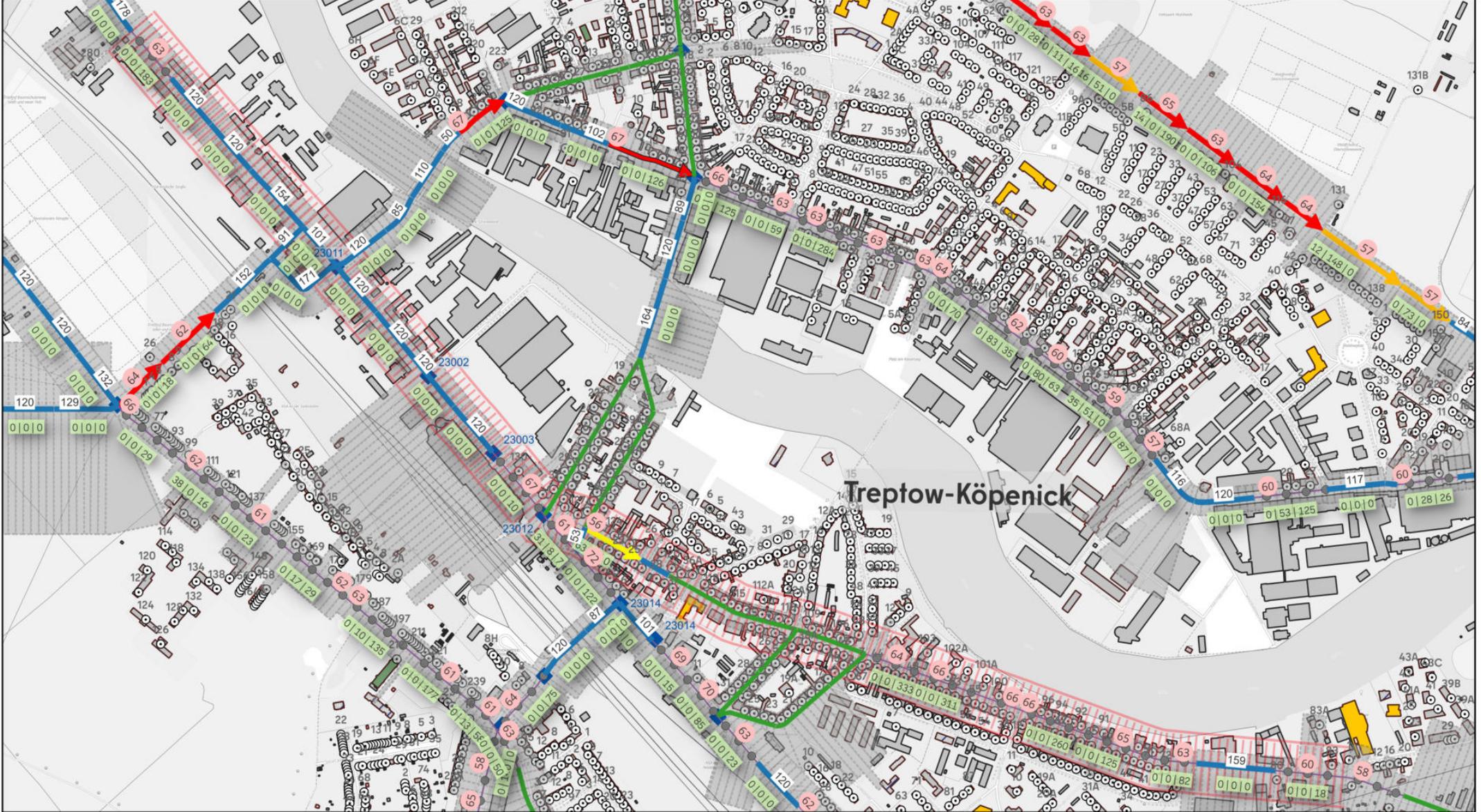
3. Abwägung (Seite 4638 und gegebenenfalls Seite 4639 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

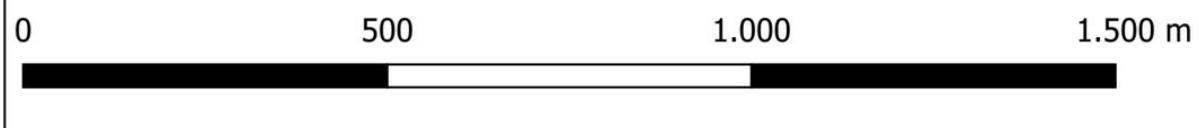
Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 579: Schnellerstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Niederschöne weide -
Lärmbetroffenheit



Treptow-Köpenick



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	---

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)
-  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz
-  nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

-  Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Seniorenheim
-  Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule
-  Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

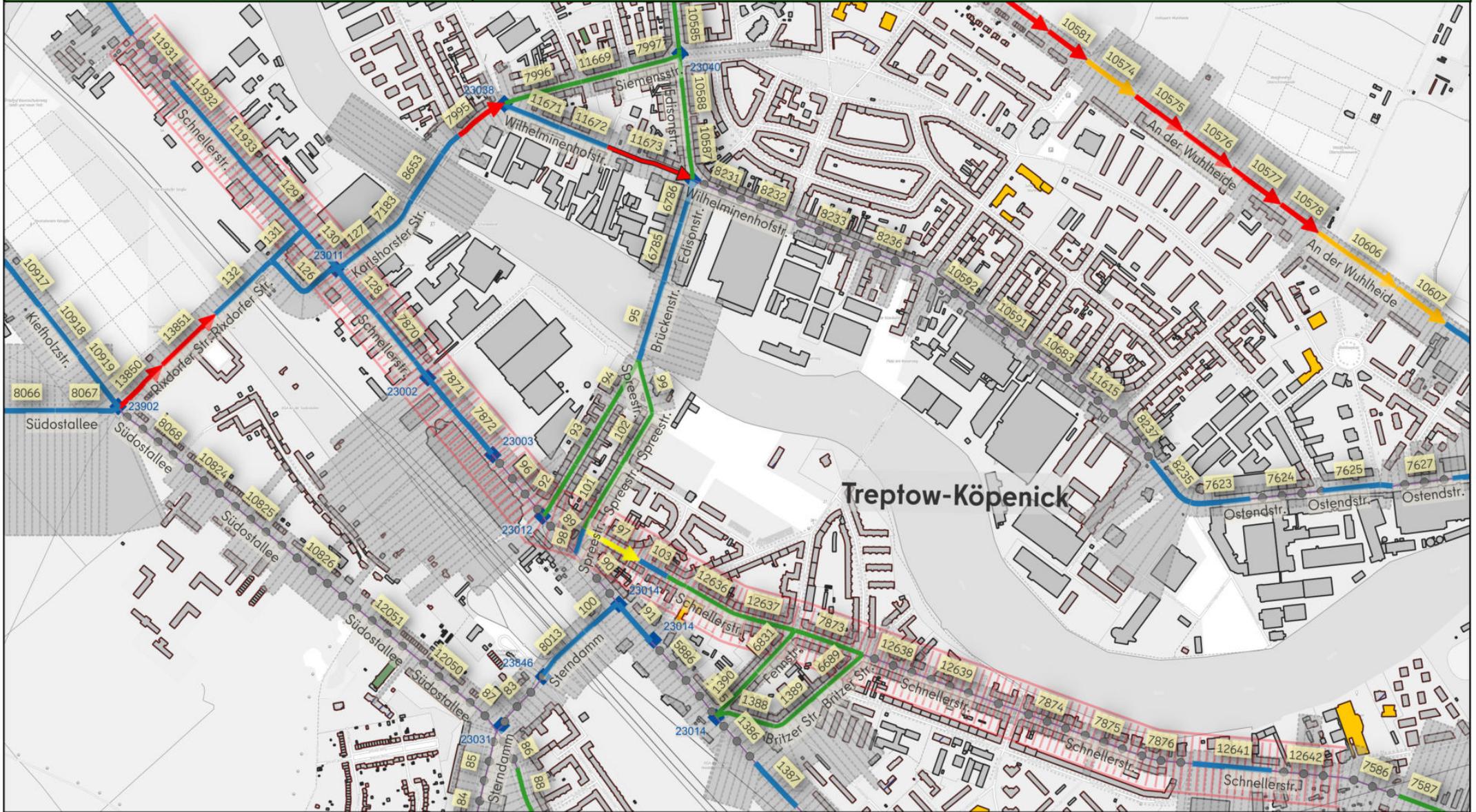
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 579: Schnellerstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Niederschöneweide -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
97	127	63	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
97	127	63	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 ****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4646 bzw. 4647 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4644 und gegebenenfalls Seite 4645 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

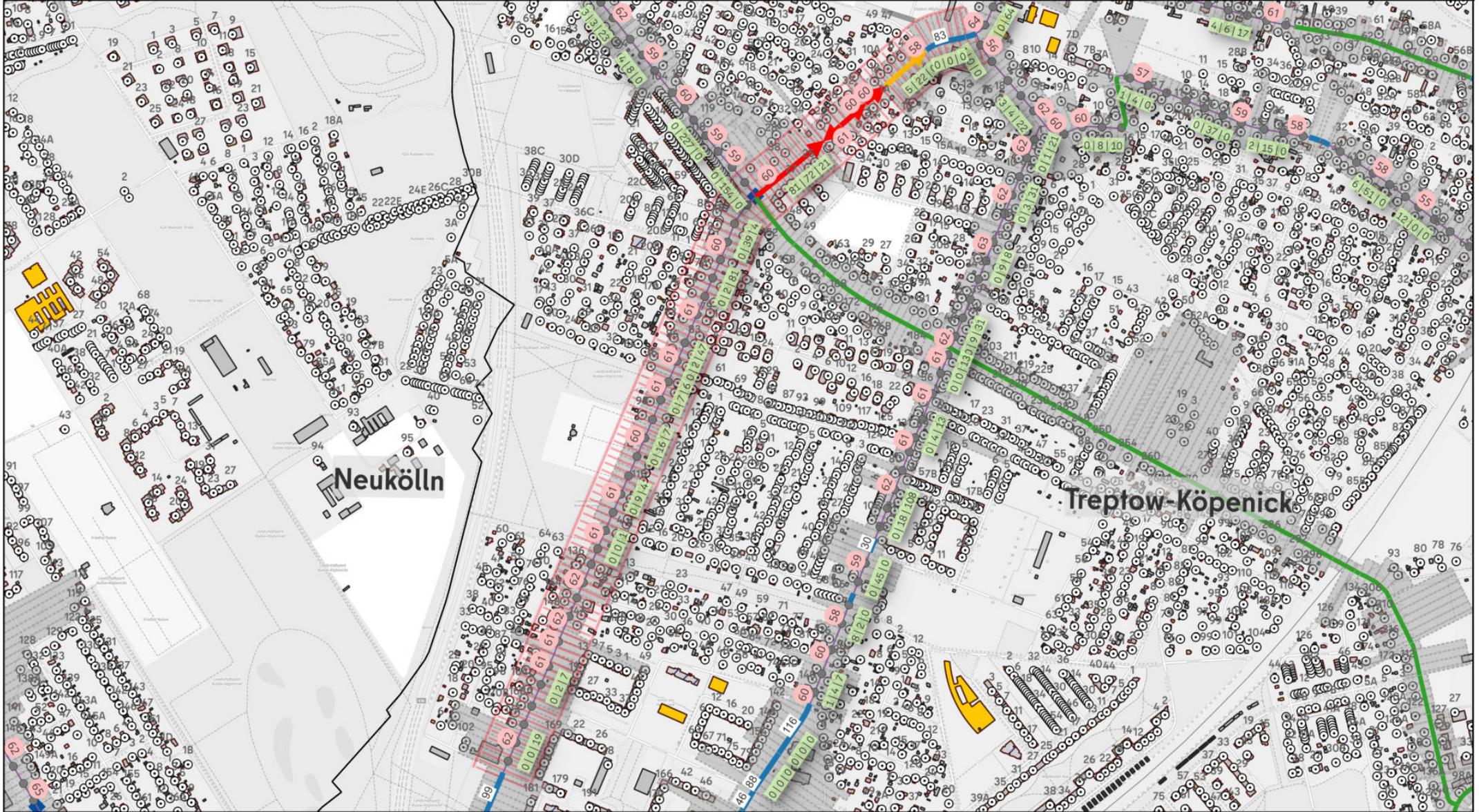
3. Abwägung (Seite 4646 und gegebenenfalls Seite 4647 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 580: Schönfelder Chaussee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Altglienicke -
Lärmbetroffenheit



0 500 1.000 1.500 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

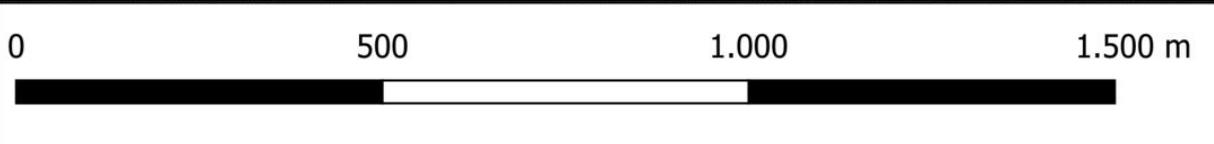
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 580: Schönfelder Chaussee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Altglienicke -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
7883	174	81	72	21	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7884	45	1	9	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7885	65	12	0	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7886	51	0	6	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
7887	108	5	22	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7883	174	81	72	21	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
7884	45	1	9	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
7885	65	12	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
7886	51	0	6	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
7887	108	5	22	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4654 bzw. 4655 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4652 und gegebenenfalls Seite 4653 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

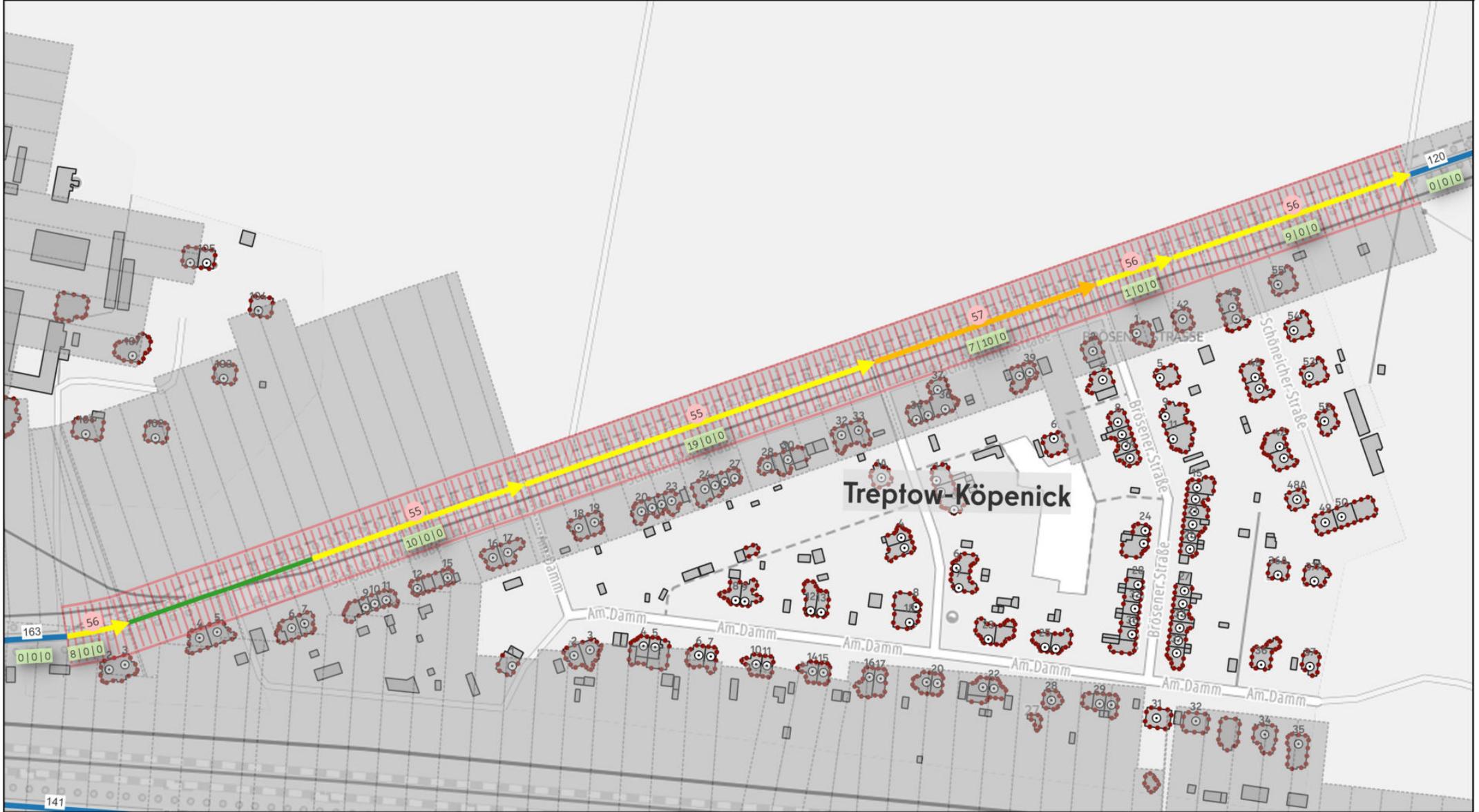
3. Abwägung (Seite 4654 und gegebenenfalls Seite 4655 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 581: Schöneicher Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Friedrichshagen -
Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

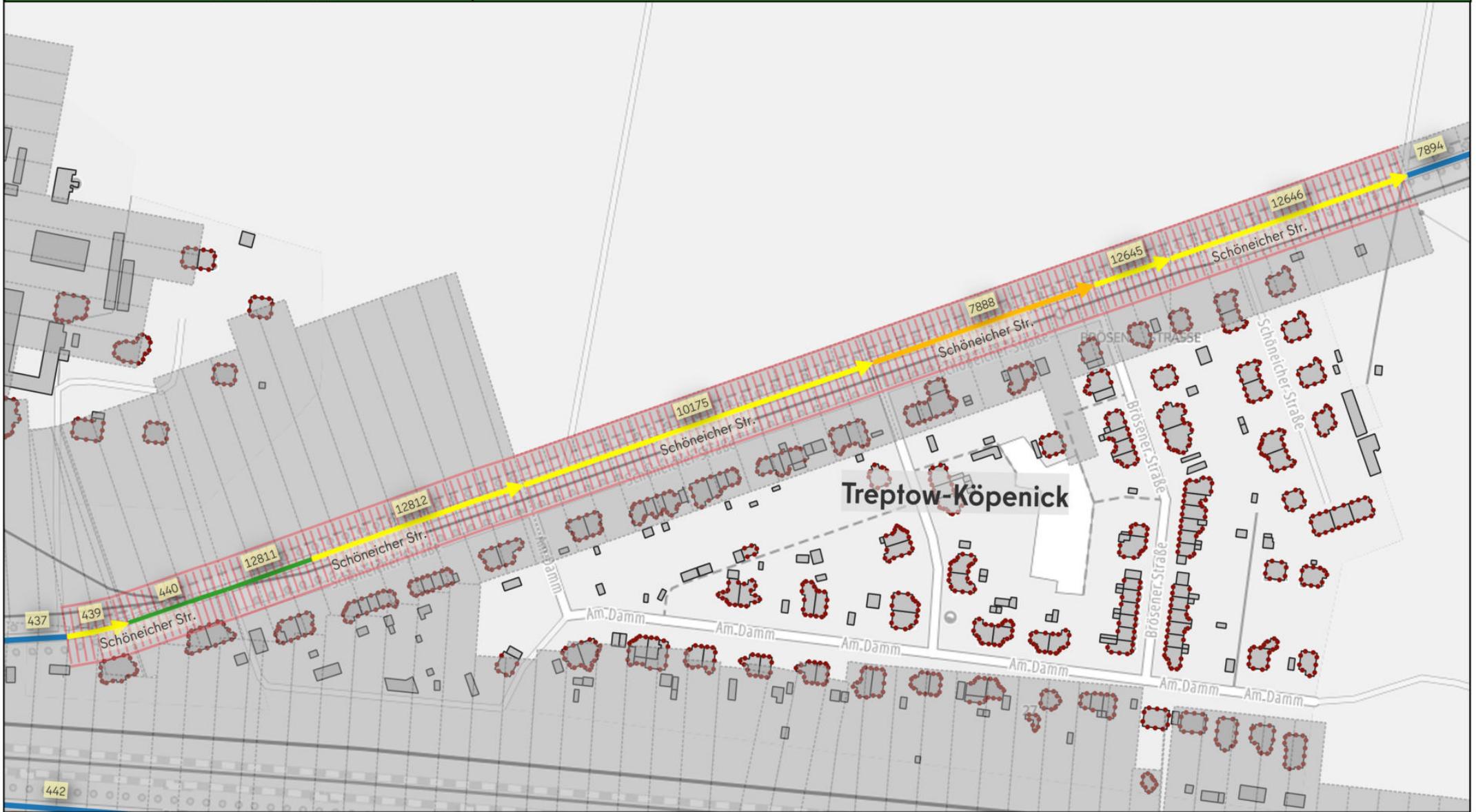
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 581: Schöneicher Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Friedrichshagen -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
7888	116	7	10	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10175	182	19	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12645	40	1	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12646	124	9	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
439	31	8	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12812	111	10	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7888	116	7	10	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10175	182	19	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12645	40	1	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12646	124	9	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
439	31	8	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12812	111	10	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4662 bzw. 4663 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4660 und gegebenenfalls Seite 4661 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

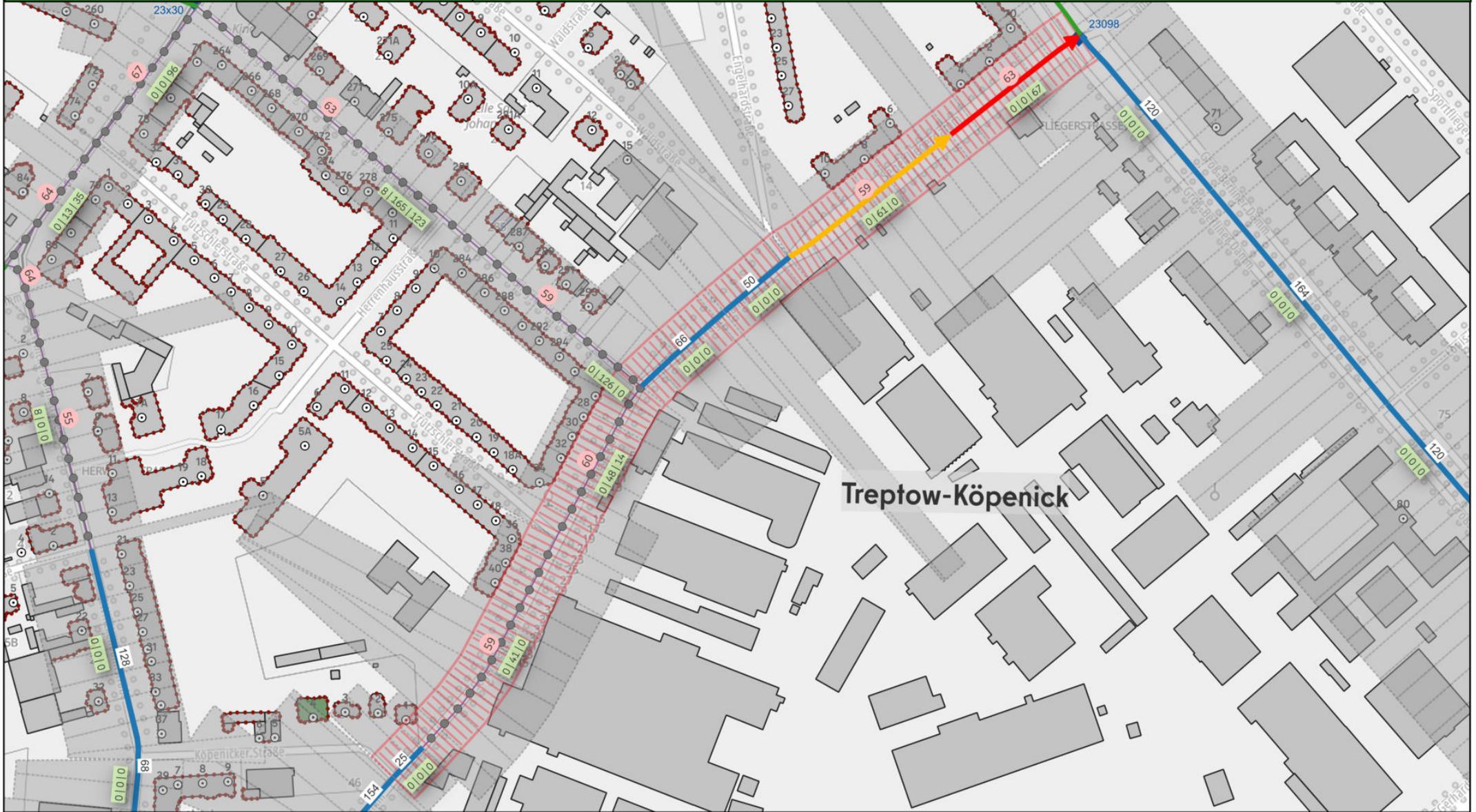
3. Abwägung (Seite 4662 und gegebenenfalls Seite 4663 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 582: Segelfliegerdamm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Seniorenheim

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

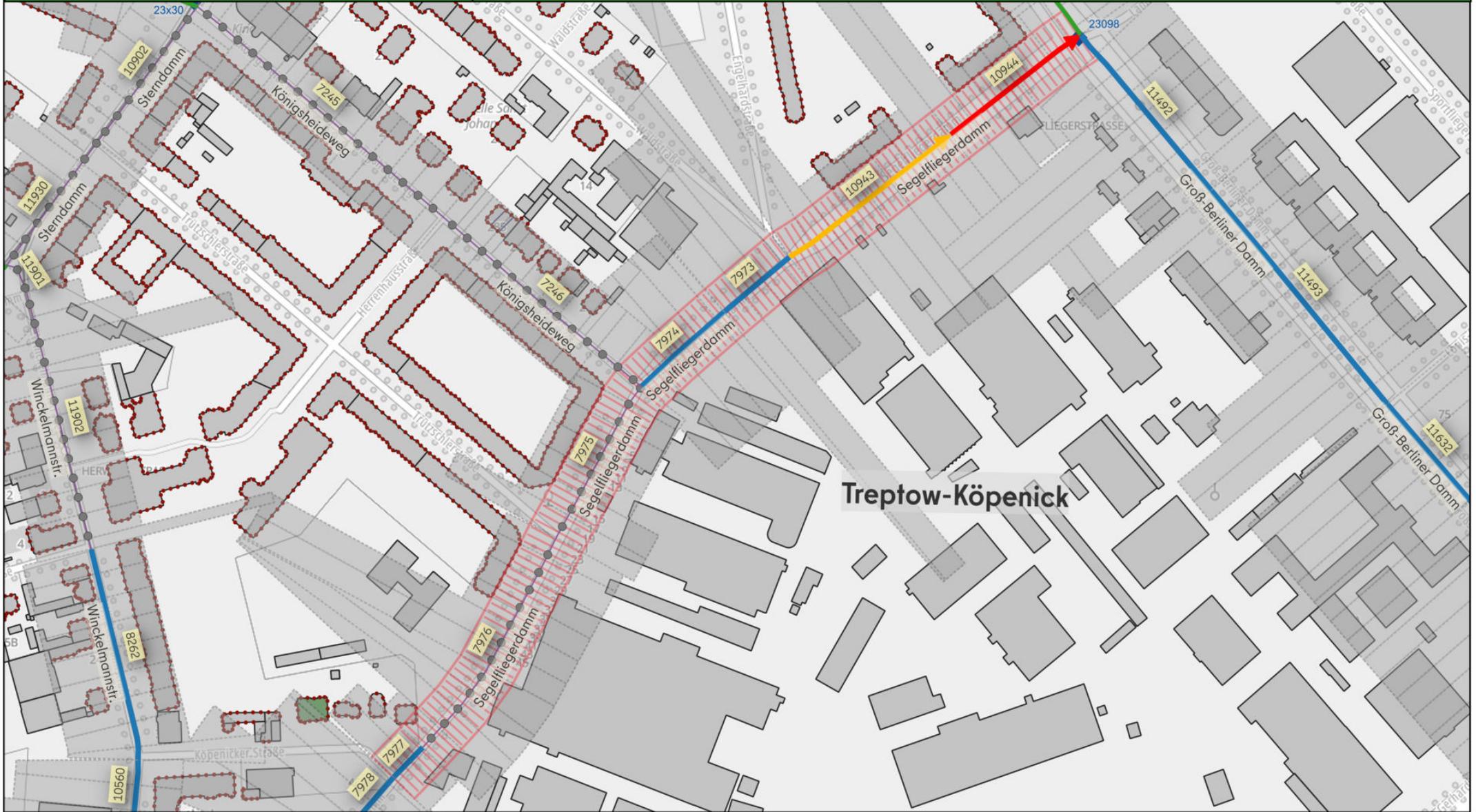
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 582: Segelfliegerdamm in Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal -
Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärmbezogener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
10943	120	0	61	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10944	97	0	0	67	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbezogene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
10943	120	0	61	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10944	97	0	0	67	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4670 bzw. 4671 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4668 und gegebenenfalls Seite 4669 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

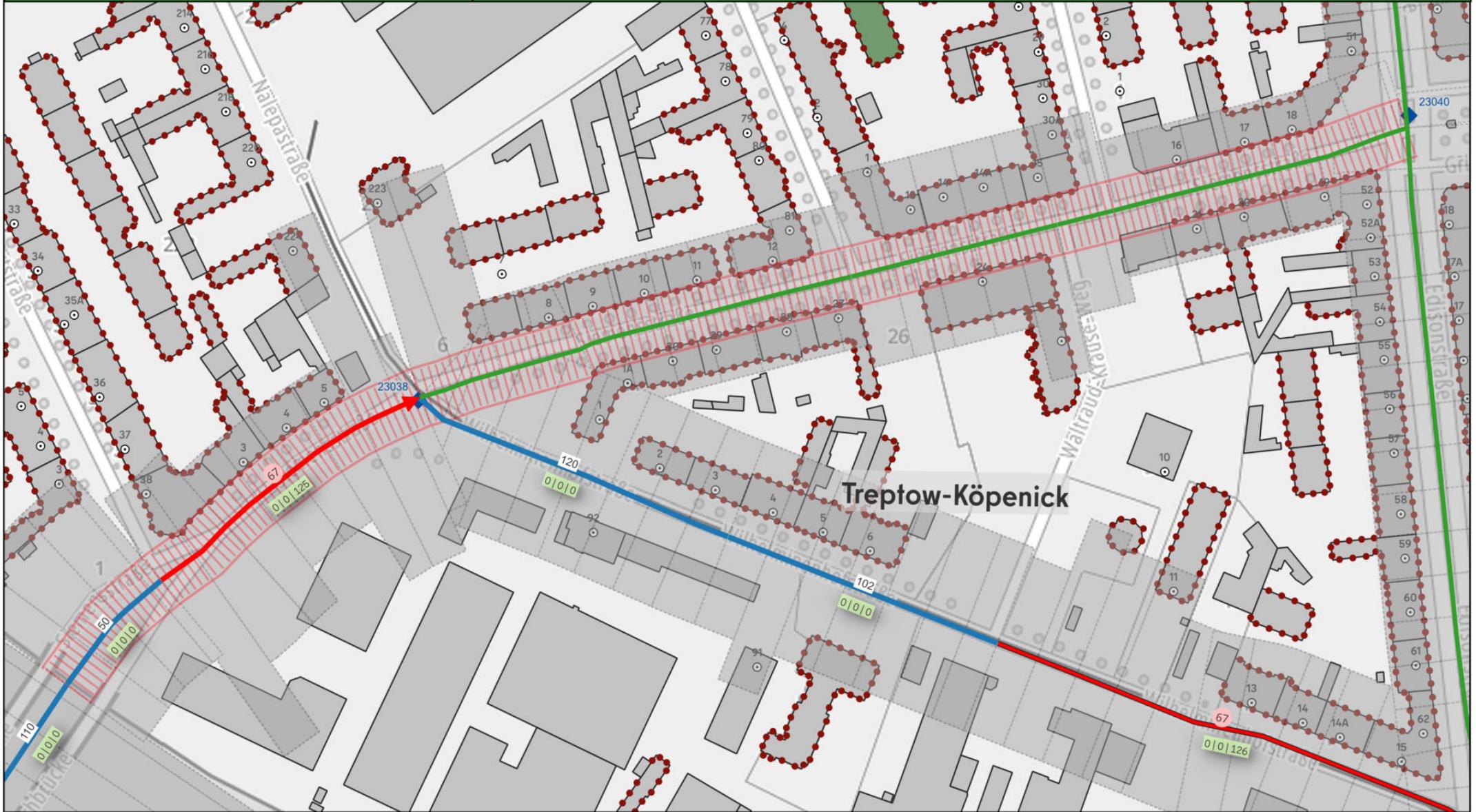
3. Abwägung (Seite 4670 und gegebenenfalls Seite 4671 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 583: Siemensstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneweide -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Me

Grundlegenden

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Seniorenheim

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

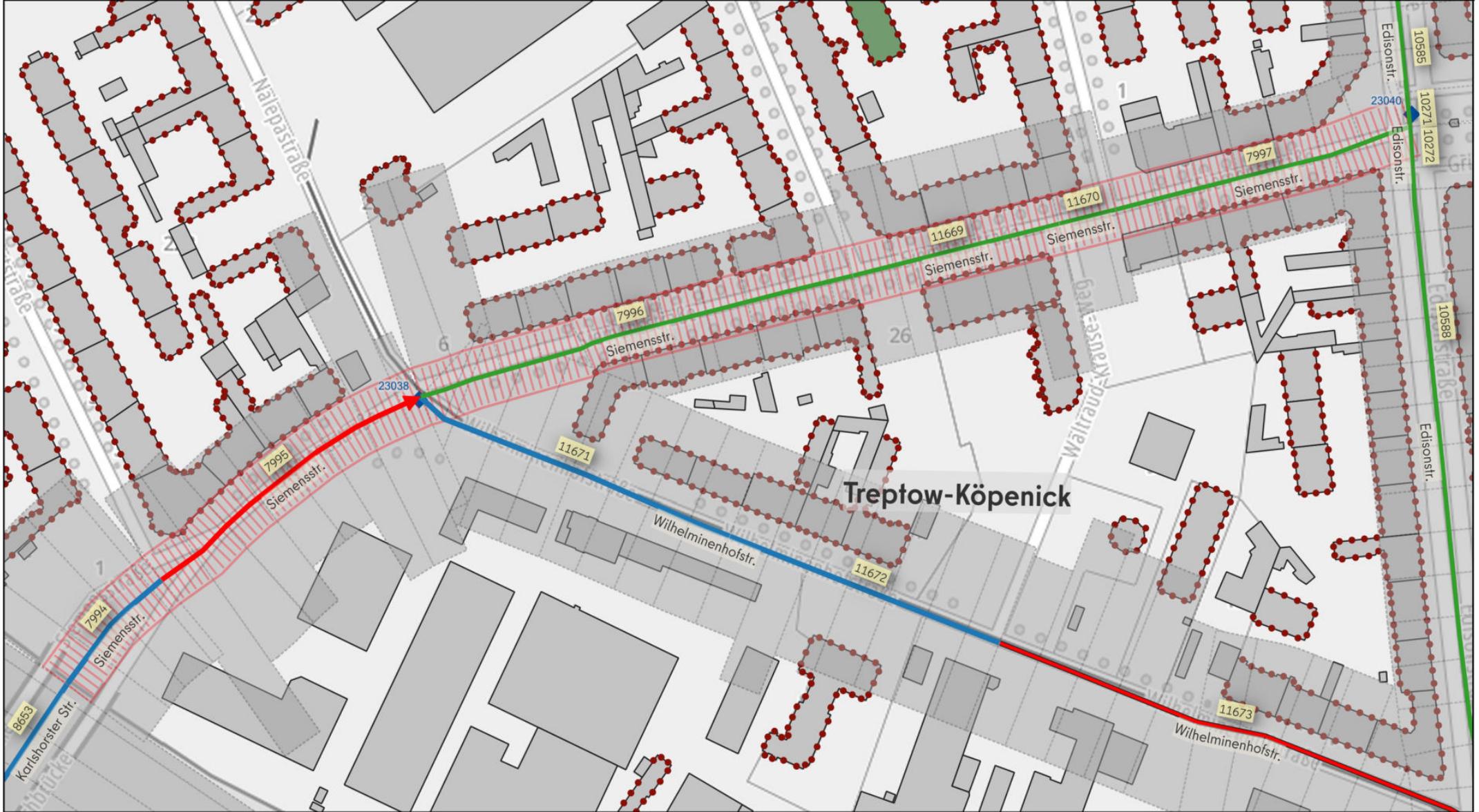
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 583: Siemensstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneweide -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	---

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
7995	112	0	0	125	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
7995	112	0	0	125	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4678 bzw. 4679 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4676 und gegebenenfalls Seite 4677 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4678 und gegebenenfalls Seite 4679 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 584: Sonnenallee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Lärmbetroffenheit



0 50 100 150 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

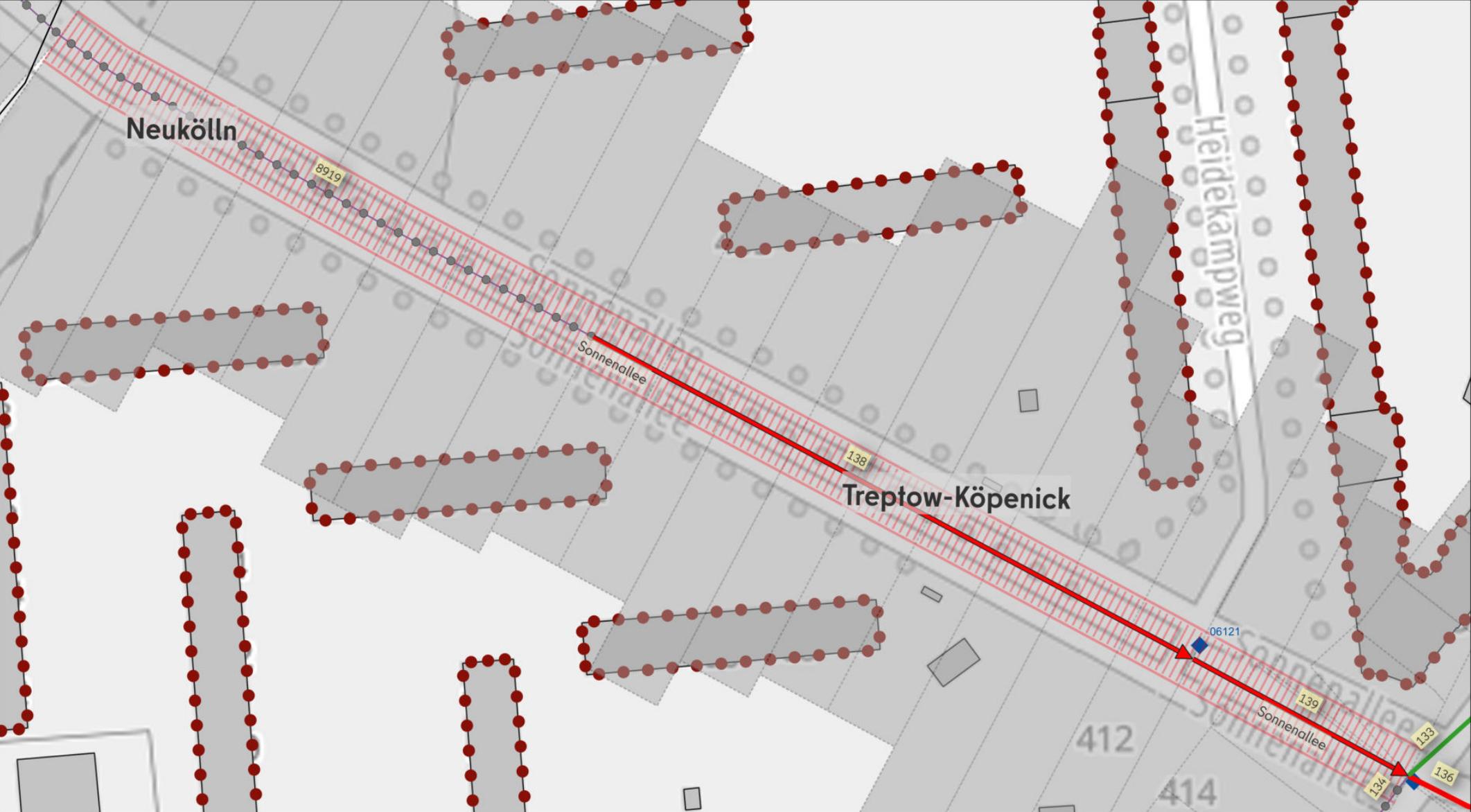
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 584: Sonnenallee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	---

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
138	134	41	27	43	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
139	48	0	15	94	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
138	134	41	27	43	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M41 M41 M41	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
139	48	0	15	94	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N70 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4686 bzw. 4687 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4684 und gegebenenfalls Seite 4685 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4686 und gegebenenfalls Seite 4687 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 585: Südostallee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Lärmbetroffenheit



0 60 120 180 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 585: Südostallee in Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg -
Abschnittsnummern



0 60 120 180 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärmbeeinträchtigter Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
136	120	0	0	68	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8060	124	8	14	49	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
136	120	0	0	68	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8060	124	8	14	49	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 ***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 ****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4694 bzw. 4695 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4692 und gegebenenfalls Seite 4693 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

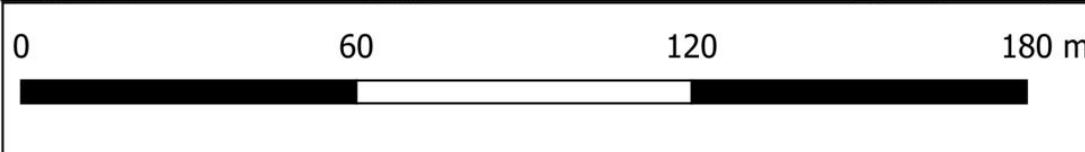
3. Abwägung (Seite 4694 und gegebenenfalls Seite 4695 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 586: Waltersdorfer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	---

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang
-  Potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

Grundlegenden Daten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)
-  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz
-  nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

-  Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Krankenhaus
-  Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

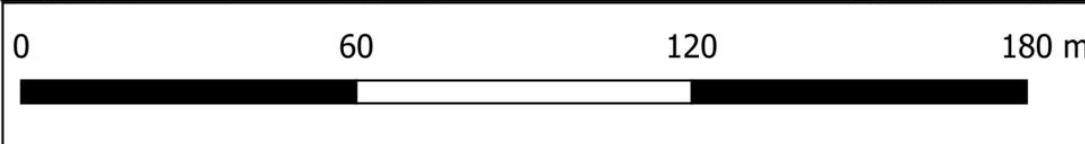
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 586: Waltersdorfer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
64	120	0	9	42	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
65	76	0	1	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10782	86	9	2	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
64	120	0	9	42	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
65	76	0	1	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10782	86	9	2	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4702 bzw. 4703 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4700 und gegebenenfalls Seite 4701 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

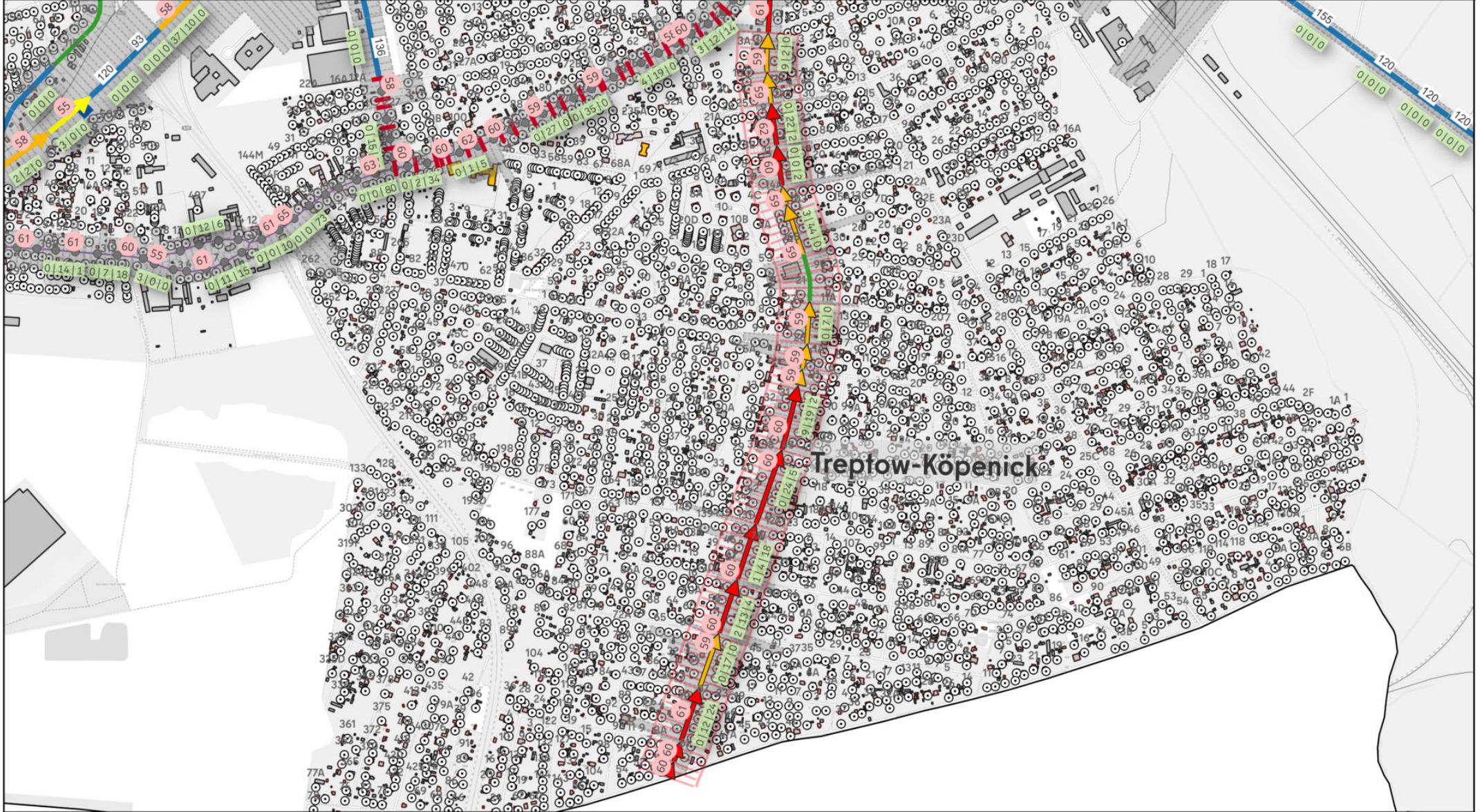
3. Abwägung (Seite 4702 und gegebenenfalls Seite 4703 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 587: Waltersdorfer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	---

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

 Potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule

 Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 587: Waltersdorfer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Bohnsdorf -
Abschnittsnummern



0 500 1.000 1.500 m



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
8130	90	0	0	2	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8132	94	0	7	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8133	56	0	24	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8134	172	0	24	5	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
64	120	0	9	42	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10473	125	0	17	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10769	125	0	12	24	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10770	48	0	10	4	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10776	128	1	4	18	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
8130	90	0	0	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8132	94	0	7	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8133	56	0	24	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8134	172	0	24	5	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
64	120	0	9	42	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10473	125	0	17	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263 keine 263	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10769	125	0	12	24	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263 keine 263	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10770	48	0	10	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263 keine 263	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10776	128	1	4	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263 keine 263	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

* Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

10777	125	2	13	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263 keine 263	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10782	86	9	2	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10783	69	11	6	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10784	93	0	22	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
11986	36	0	6	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	263 keine 263	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12668	116	3	44	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12669	42	0	16	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12670	145	9	19	2	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
12671	37	0	1	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine N62 keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4710 bzw. 4711 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4708 und gegebenenfalls Seite 4709 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4710 und gegebenenfalls Seite 4711 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 588: Wendenschloßstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick -
Lärmbetroffenheit



0

700

1.400

2.100 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts
-  EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A) | weitere Prüfbedarfe (Lichtsignalanlagen, Umfahrung)
-  $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
-  Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* gesichert
-  Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang
-  Potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

Grundlegenden Daten

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
 -  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz
 -  nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

-  Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

-  Seniorenheim
-  Krankenhaus
-  Allgemein bildende Schule inklusive Förderschule
-  Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
-  Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 588: Wendenschloßstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
8185	120	6	34	6	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8186	120	0	42	54	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8187	101	1	0	14	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8188	180	2	146	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8189	182	31	35	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8190	120	8	44	32	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8191	78	0	8	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8192	120	33	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8193	139	43	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

8194	109	13	5	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8195	120	6	27	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8196	89	0	12	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8197	185	2	25	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10631	187	29	40	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10632	163	0	67	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10638	129	14	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
8185	120	6	34	6	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8186	120	0	42	54	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8187	101	1	0	14	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8188	180	2	146	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8189	182	31	35	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8190	120	8	44	32	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8191	78	0	8	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8192	120	33	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8193	139	43	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

****) Randnachlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachlinien | Randnachlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

8194	109	13	5	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8195	120	6	27	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8196	89	0	12	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8197	185	2	25	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10631	187	29	40	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10632	163	0	67	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
10638	129	14	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4718 bzw. 4719 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4716 und gegebenenfalls Seite 4717 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4718 und gegebenenfalls Seite 4719 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 589: Wendenschloßstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW^* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW^* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

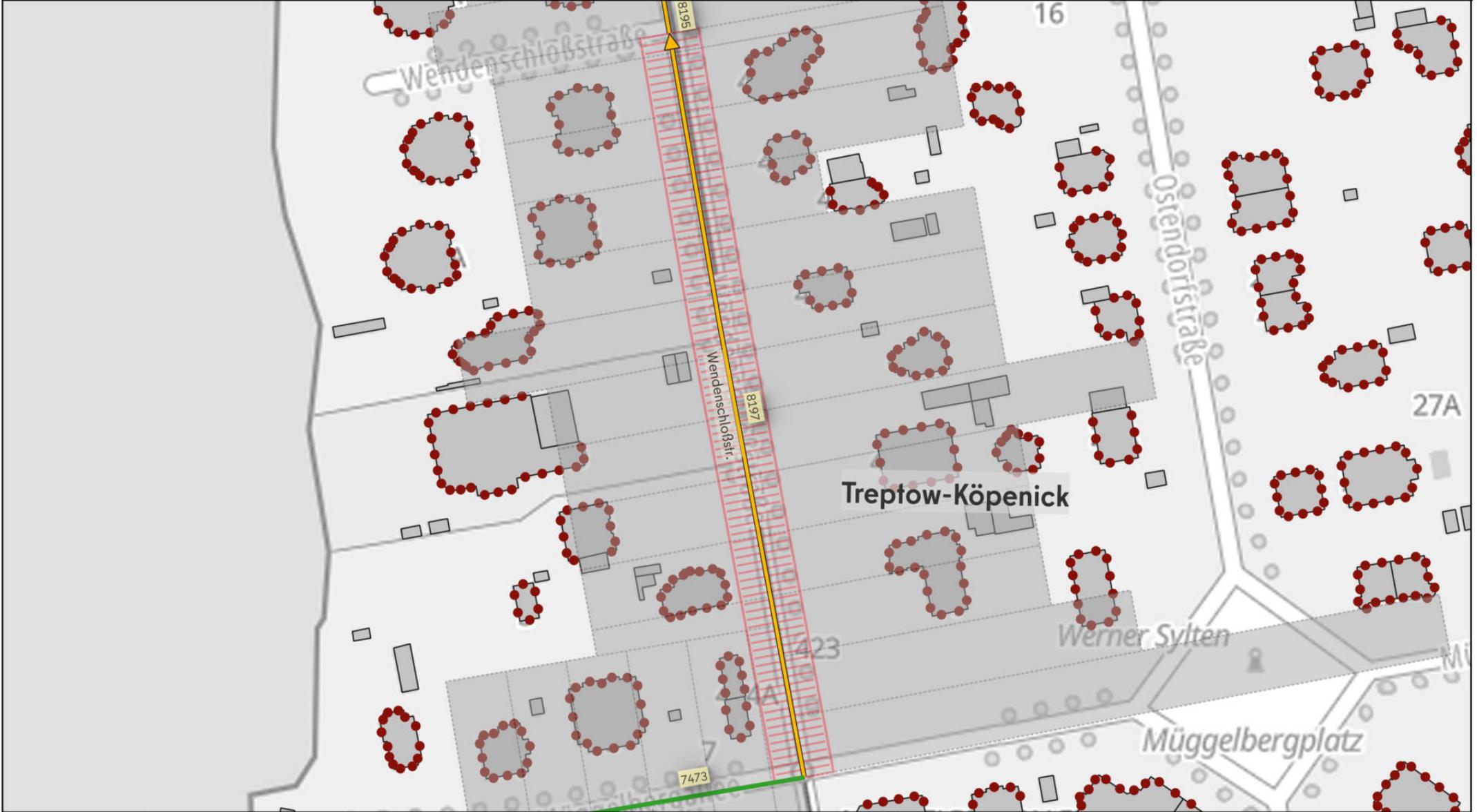
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 589: Wendenschloßstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt	BERLIN	
---	---------------	--

Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
8195	120	6	27	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
8197	185	2	25	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

**) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
8195	120	6	27	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
8197	185	2	25	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	62 N62 62	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4726 bzw. 4727 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4724 und gegebenenfalls Seite 4725 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderer Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4726 und gegebenenfalls Seite 4727 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 590: Wernsdorfer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Schmöckwitz -
Lärmbetroffenheit



0 70 140 210 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* gesichert

Grundlagendaten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

⊙ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

• Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 590: Wernsdorfer Straße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Schmöckwitz -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabstaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
13501	177	0	2	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
13501	177	0	2	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4734 bzw. 4735 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4732 und gegebenenfalls Seite 4733 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

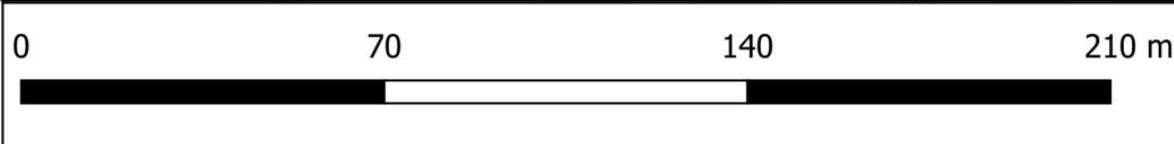
3. Abwägung (Seite 4734 und gegebenenfalls Seite 4735 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 591: Wilhelminenhofstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneeweide -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 16.09.2024) Lärminfo

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

 $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

 Ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)

 Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden Daten

 unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)

 Adresspunkt, an dem Einwohnende mit Dauerwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

 nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

 Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

 Alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



Dem jeweiligen hellgrünen länglichen Kästchen unterhalb der untersuchten Abschnitte ist die Anzahl der EW* des Streckenabschnitts (Summe aus rechts und links) zu entnehmen: links steht die Anzahl der EW ab 55 bis 57 dB(A), in der Mitte die der EW ab 57 bis 60 dB(A) und rechts die Anzahl der EW ab 60 dB(A); jeweils getrennt durch einen senkrechten schwarzen Strich.

Die Zahl im rosa Kreis oberhalb der untersuchten Abschnitte stellt den maximalen Fassadenpegel mit EW ab 55 dB(A) in dB(A) (rechts oder links des Abschnitts) dar.

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 1 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 591: Wilhelminenhofstraße in Treptow-Köpenick, Ortsteil Oberschöneweide -
Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmen Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärm betroffener Streckenabschnitte**

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11673	183	0	0	126	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

***) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärmbeeinträchtigten Streckenabschnitte***

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57*	EW 57-60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
11673	183	0	0	126	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	365,60 keine 365,60	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).
 *** Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

** Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs durch die BVG können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.
 **** Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 4742 bzw. 4743 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 4740 und gegebenenfalls Seite 4741 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

Weitere Maßnahmen, die potentiell lärmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:

Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrlenkende Maßnahmen:

Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

Verkehrlenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärminderung durch Tempo 30 kommen verkehrlenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 4742 und gegebenenfalls Seite 4743 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual- und des Wirtschaftsverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku

 x.com/senmvkuberlin

 instagram.com/senmvkuberlin

Berlin, 09/2024