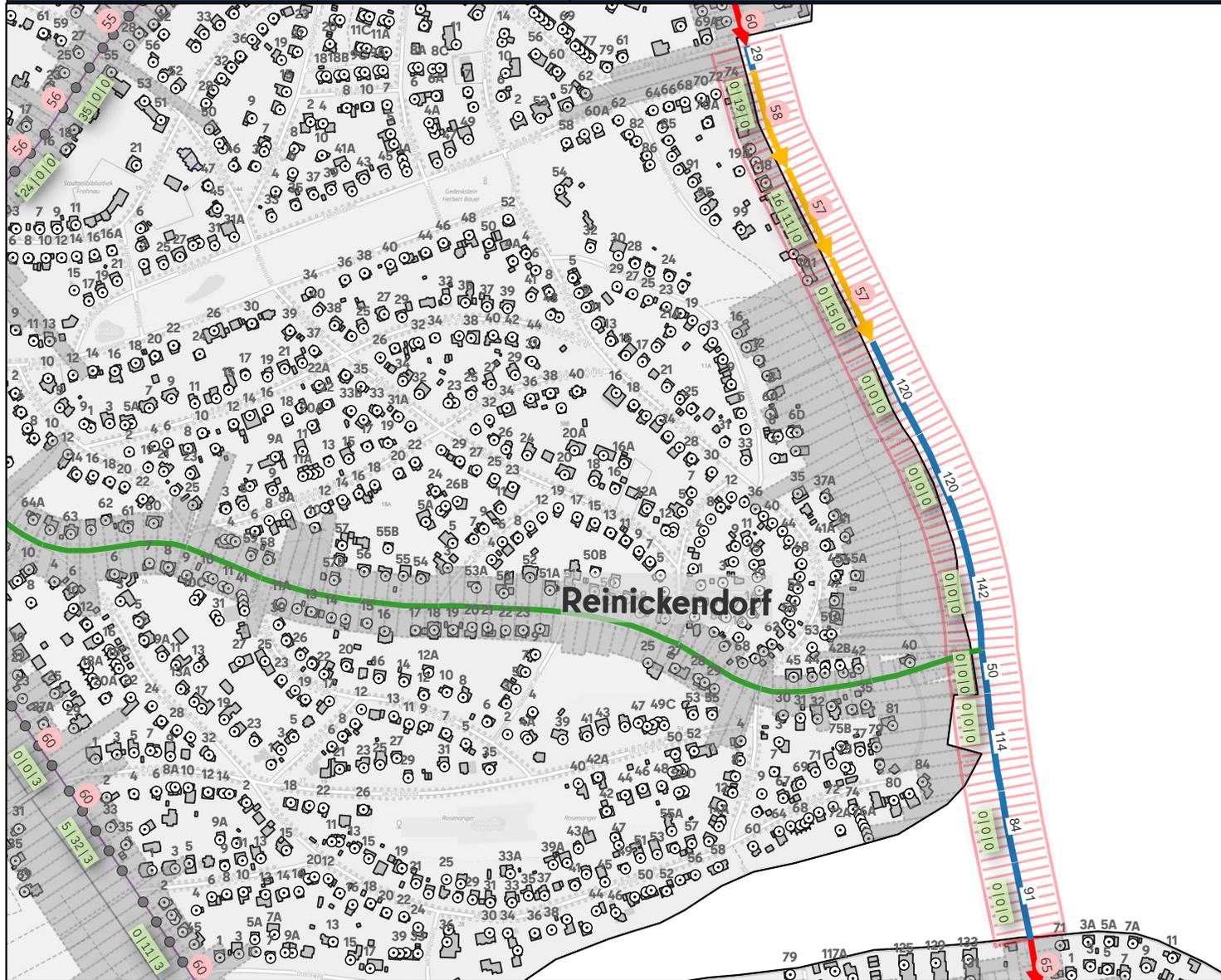


T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 1: Oranienburger Chaussee in Brandenburg, Ortsteil Glienicke -
Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

 markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

 EW mit LB* ≥ 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

 EW mit LB* ≥ 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

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

 ohne EW mit LB* ≥ 55 dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)

 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 Hauptwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

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 17 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. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). 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 Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 1: Oranienburger Chaussee in Brandenburg, Ortsteil Glienicke -
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
4158	105	3	18	9	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
4160	120	0	19	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
4161	115	16	11	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
8824	107	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

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

***) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

***) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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****
4158	105	3	18	9	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4160	120	0	19	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
4161	115	16	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
8824	107	0	15	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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 20

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

* Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
***) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh).

** Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fußzeile Seite 20
****) Weitere Erläuterungen zur Bewertung des ÖPNV-Fahrgastbelangs können der letzten Seite im Steckbrief entnommen werden.

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 fahrplangebundenen ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 22 bzw. 23 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 20 und gegebenenfalls Seite 21 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 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

Weitere Maßnahmen, die potenziell 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 verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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 22 und gegebenenfalls Seite 23 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-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs 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-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen 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 drei 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, 08/2025