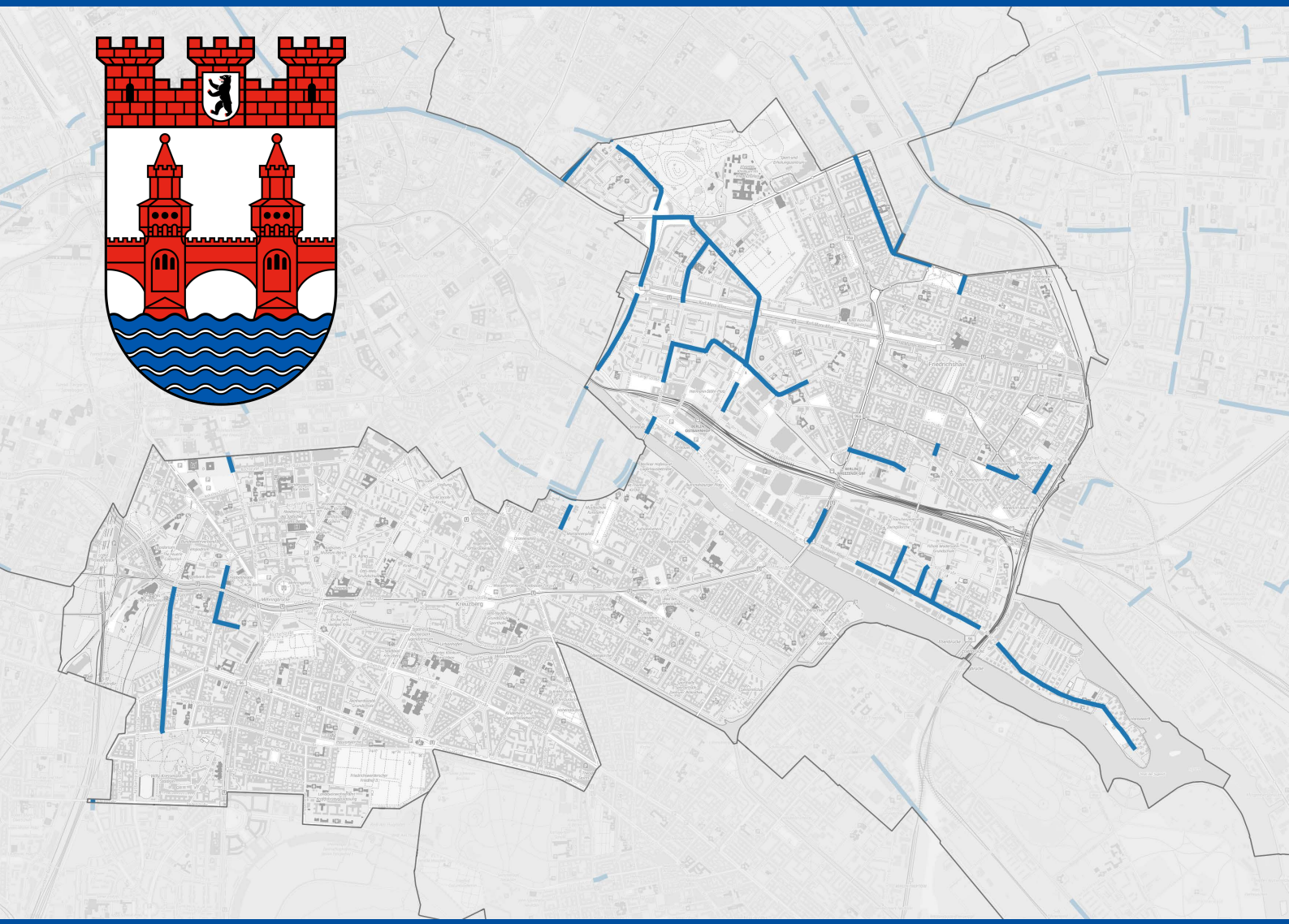


LÄRMAKTIONSPLAN BERLIN 2024 - 2029

Anlage 2: T30-Konzept nachts
Steckbriefe
Friedrichshain-Kreuzberg

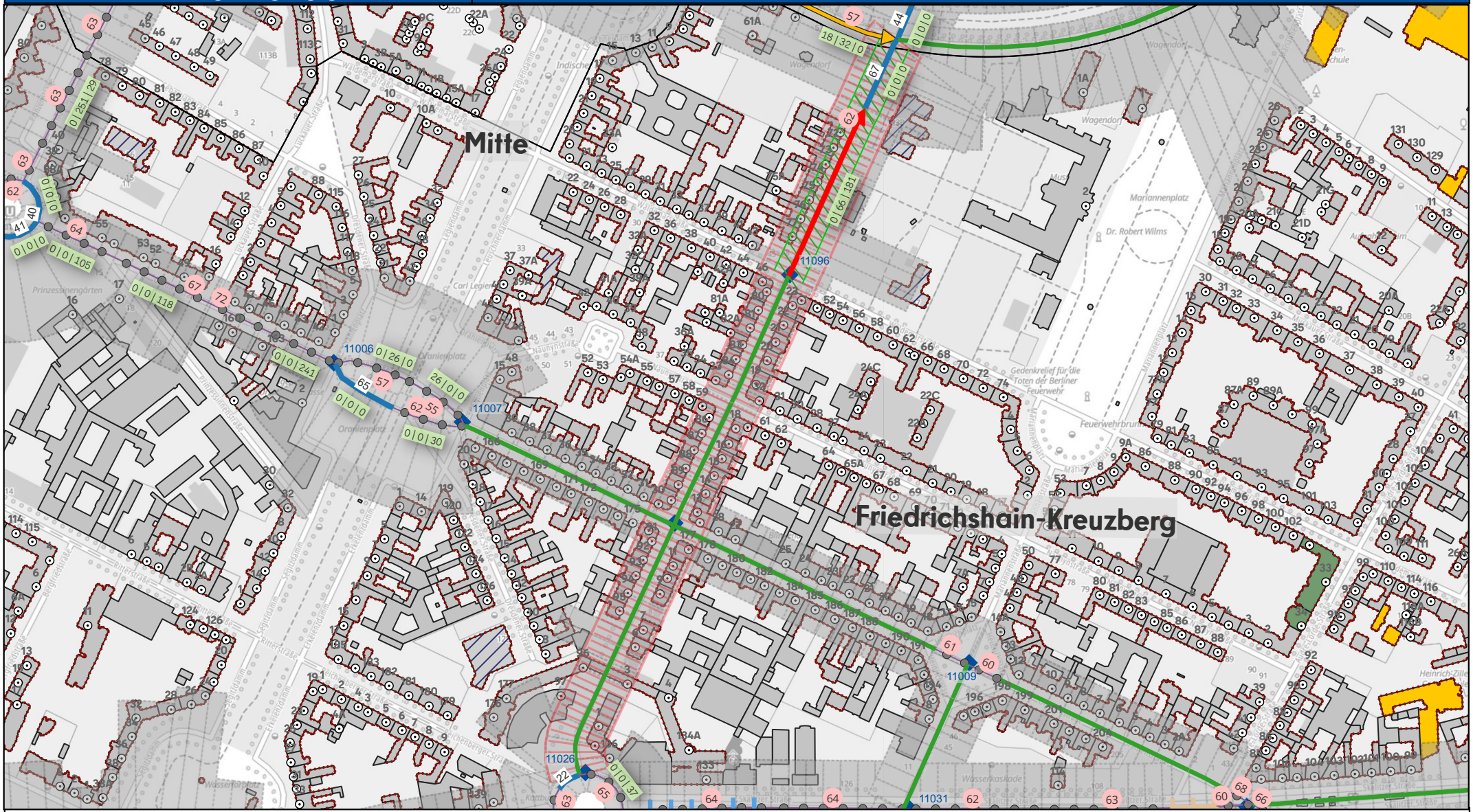
Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
66	Adalbertstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	537
67	Alt-Stralau	Friedrichshain-Kreuzberg	545
68	An der Schillingbrücke	Friedrichshain-Kreuzberg	553
69	Andreasstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	561
70	Bossestr.	Friedrichshain-Kreuzberg	569
71	Ebertystr.	Friedrichshain-Kreuzberg	577
72	Eldenaer Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	585
73	Friedenstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	593
74	Friedenstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	601
75	Friedrichsberger Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	609
76	Gärtnerstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	617
77	Großbeerenstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	625
78	Koppenstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	633
79	Lebuser Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	641
80	Lichtenberger Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	649
81	Lichtenberger Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	657
82	Möckernstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	665
83	Möckernstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	673
84	Möckernstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	681
85	Modersohnstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	689
86	Neue Bahnhofstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	697
87	Obentrautstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	705
88	Platz der Vereinten Nationen	Friedrichshain-Kreuzberg	713
89	Platz der Vereinten Nationen	Friedrichshain-Kreuzberg	721
90	Platz der Vereinten Nationen	Friedrichshain-Kreuzberg	729
91	Proskauer Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	737
92	Revaler Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	745
93	Rochowstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	753
94	Rüdersdorfer Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	761
95	Singerstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	769
96	Stralauer Allee	Friedrichshain-Kreuzberg	777
97	Stralauer Platz	Friedrichshain-Kreuzberg	785
98	Straße der Pariser Kommune	Friedrichshain-Kreuzberg	793
99	Thaerstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	801
100	Tunnelstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	809
101	Warschauer Str.	Friedrichshain-Kreuzberg	817
102	Wedekindstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	825
103	Wilhelmstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	833
104	Wühlischstr.	Friedrichshain-Kreuzberg	841

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 66: Adalbertstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Lärmbetroffenheit



0 200 400 600 m

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) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= 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)

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

Tempo 30 ist bereits angeordnet. Sollte der bisherige Anordnungsgrund entfallen, wäre die Darstellung zum jeweiligen Untersuchungsabschnitt eine mögliche Anordnungsgrundlage für nächtliches Tempo 30 aus Lärmschutzgründen.

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende 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.

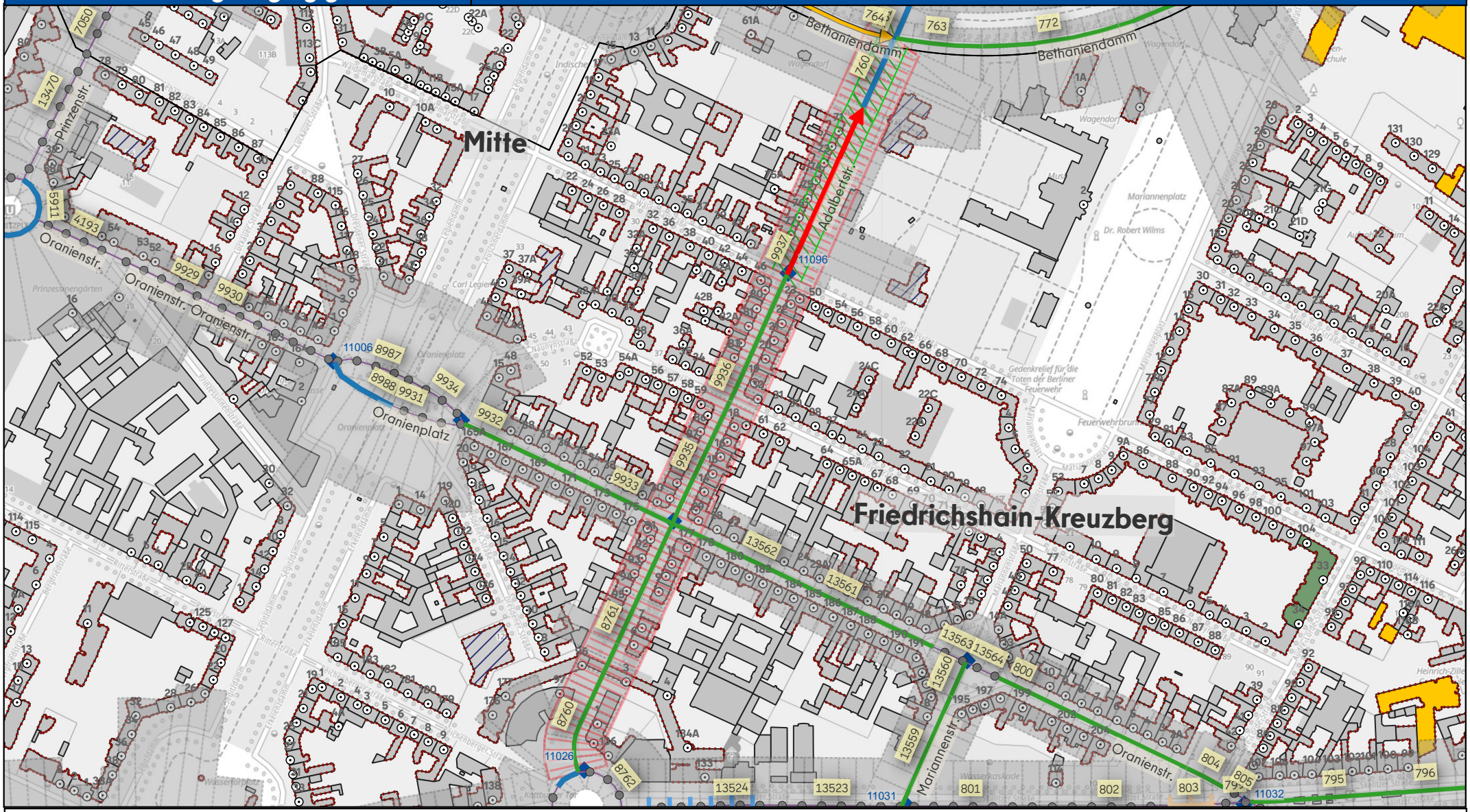
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 537 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 66: Adalbertstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
9937	160	0	66	181	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
9937	160	0	66	181	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 540

***) 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 lärmbetroffene 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 540
****) 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 542 bzw. 543 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 540 und gegebenenfalls Seite 541 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 542 und gegebenenfalls Seite 543 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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 67: Alt-Stralau in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= 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)

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende 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.

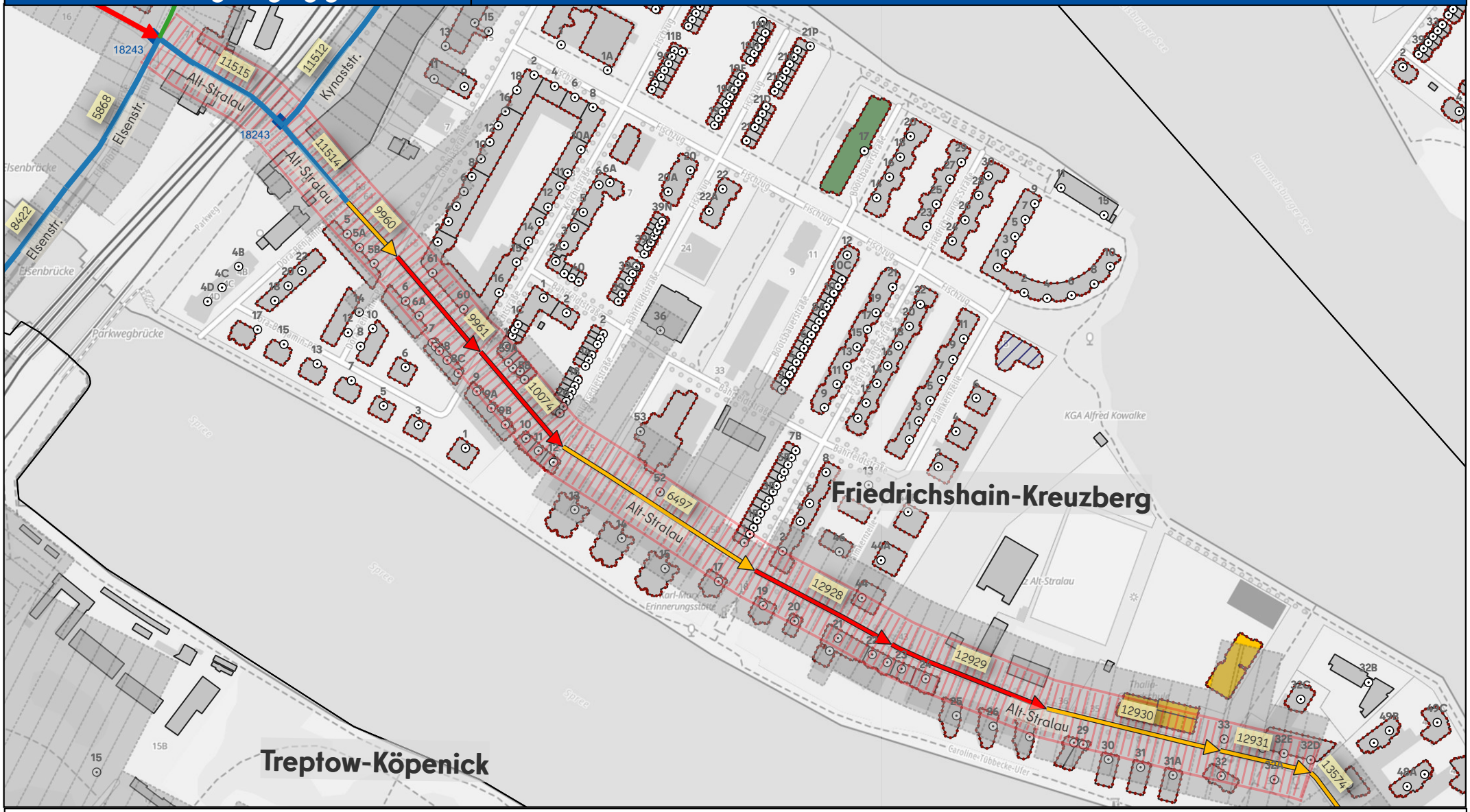
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 545 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 67: Alt-Stralau in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6497	176	3	9	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-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
9960	57	0	44	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-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
9961	98	0	52	85	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
10074	97	21	60	24	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) 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
12928	120	0	26	148	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
12929	130	26	56	32	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) 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
12930	138	58	13	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-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
12931	72	0	74	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen Streckenabschnitte*

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
6497	176	3	9	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M43 | M43 | M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
9960	57	0	44	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
9961	98	0	52	85	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
10074	97	21	60	24	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M43 | M43 | M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12928	120	0	26	148	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12929	130	26	56	32	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12930	138	58	13	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12931	72	0	74	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 548

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 548
***) 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.

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 550 bzw. 551 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 548 und gegebenenfalls Seite 549 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

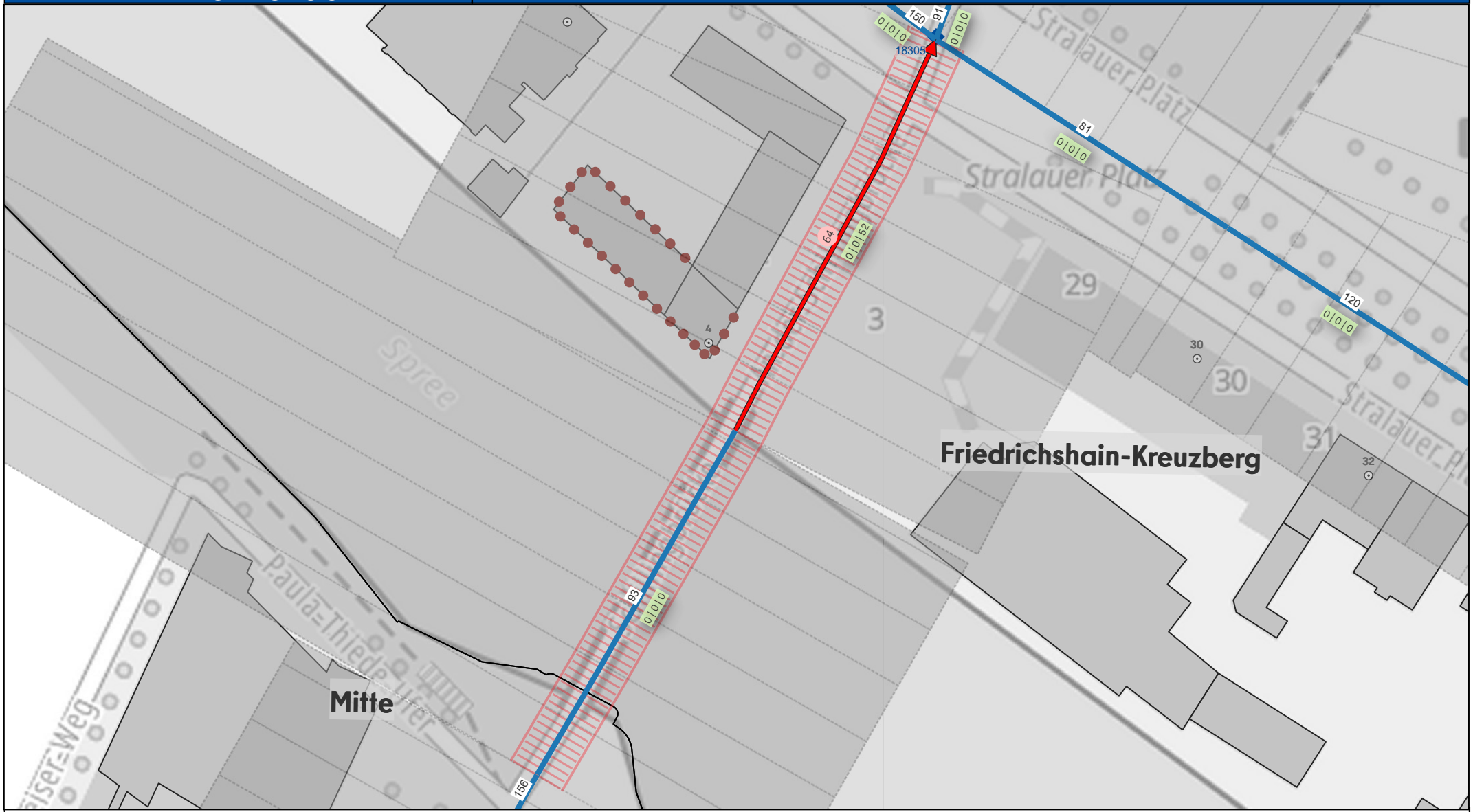
3. Abwägung (Seite 550 und gegebenenfalls Seite 551 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 68: An der Schillingbrücke in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

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

Grundlagendaten

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

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 553 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 68: An der Schillingbrücke in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern

0 60 120 180 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8421	103	0	0	52	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8421	103	0	0	52	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	140,147 | keine | 140,147	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 556

***) 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 lärmbetroffene 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 556
****) 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 558 bzw. 559 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 556 und gegebenenfalls Seite 557 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

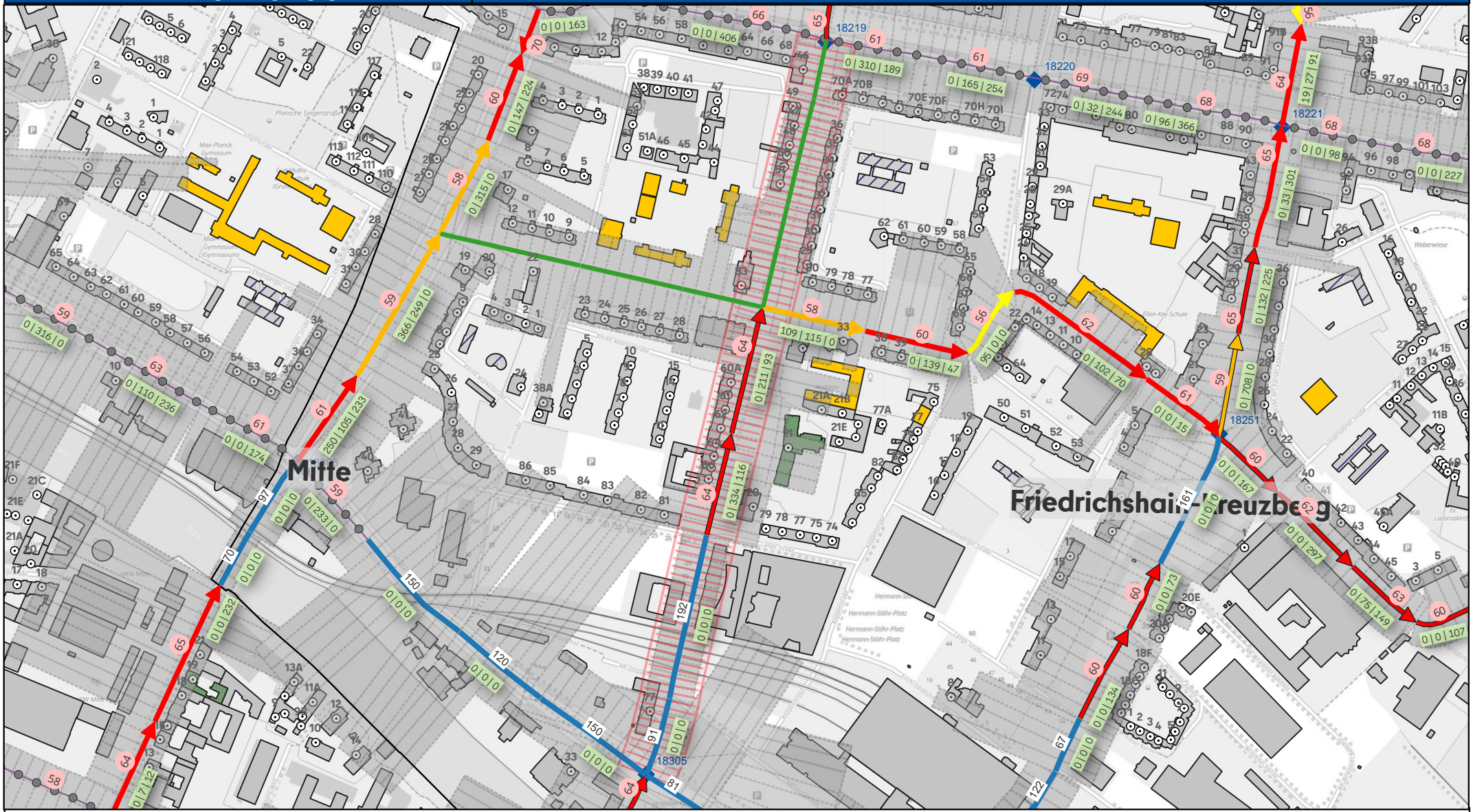
3. Abwägung (Seite 558 und gegebenenfalls Seite 559 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 69: Andreasstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- <= 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

Grundlagendaten

- 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
- nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

- Seniorenheim
- Allgemeinbildende 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.

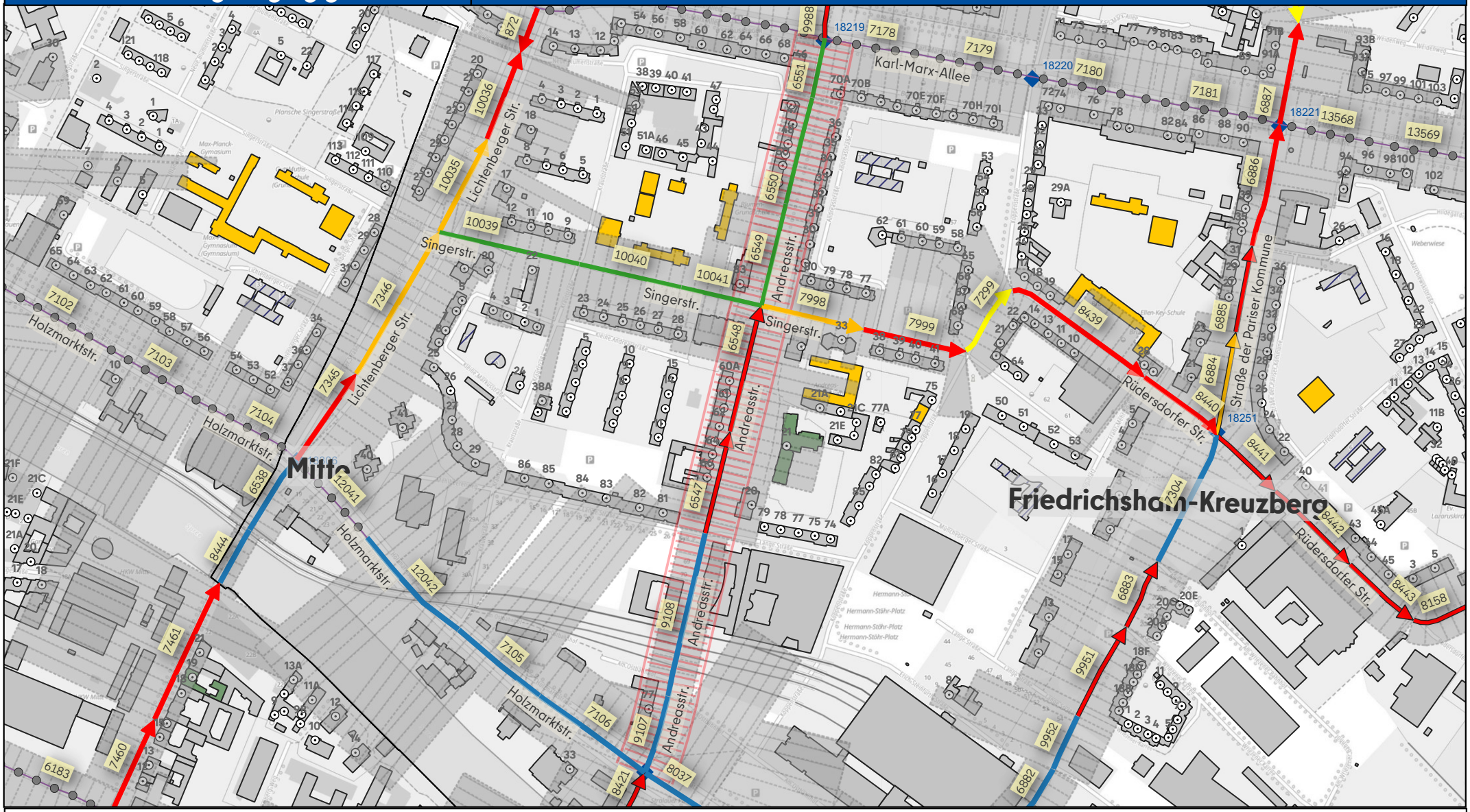
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 561 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 69: Andreasstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6547	120	0	334	116	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
6548	149	0	211	93	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
6547	120	0	334	116	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
6548	149	0	211	93	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 564

***) 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 lärmbetroffene 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 564
****) 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 566 bzw. 567 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 564 und gegebenenfalls Seite 565 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

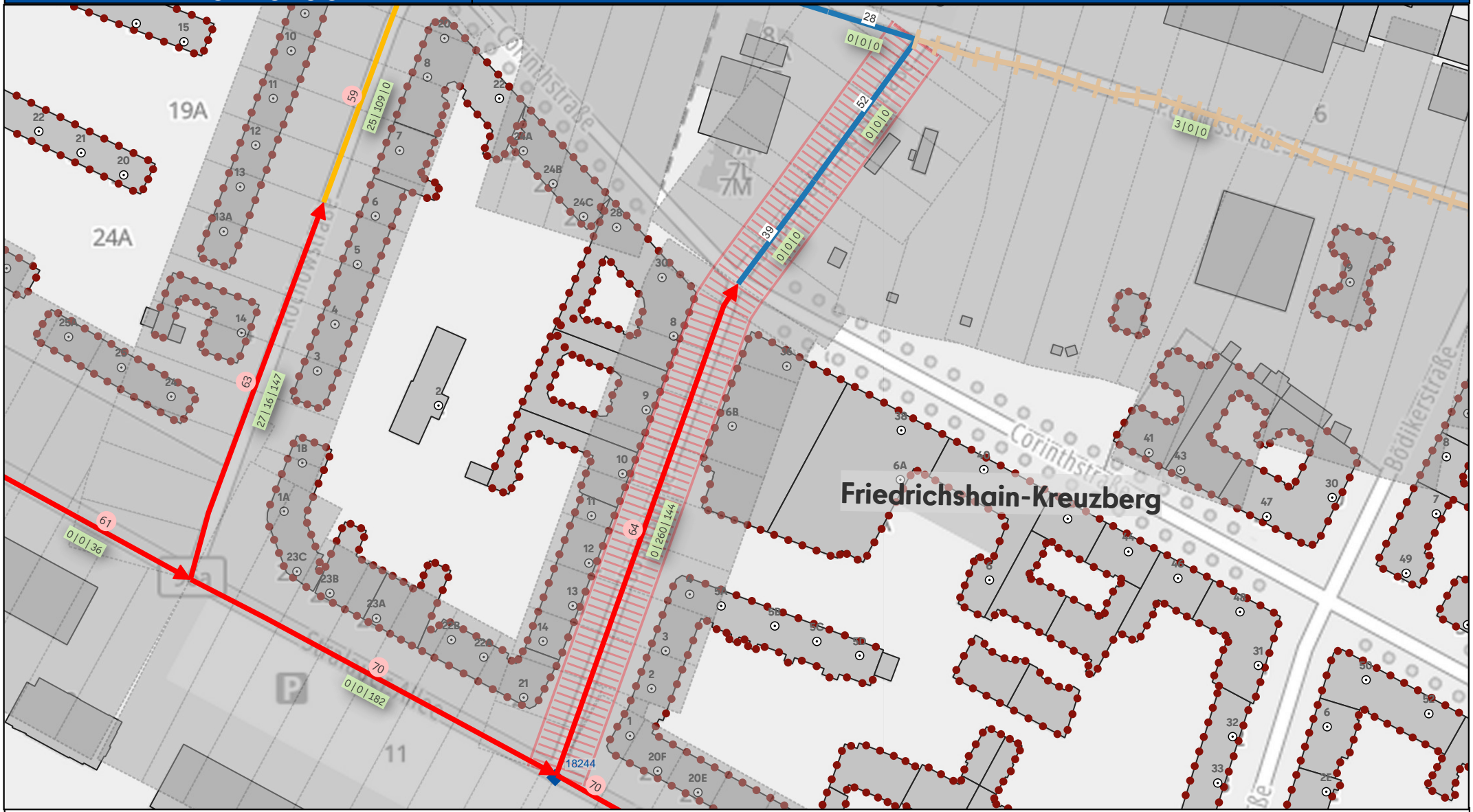
3. Abwägung (Seite 566 und gegebenenfalls Seite 567 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 70: Bossestraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

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

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

Grundlagendaten

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

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.

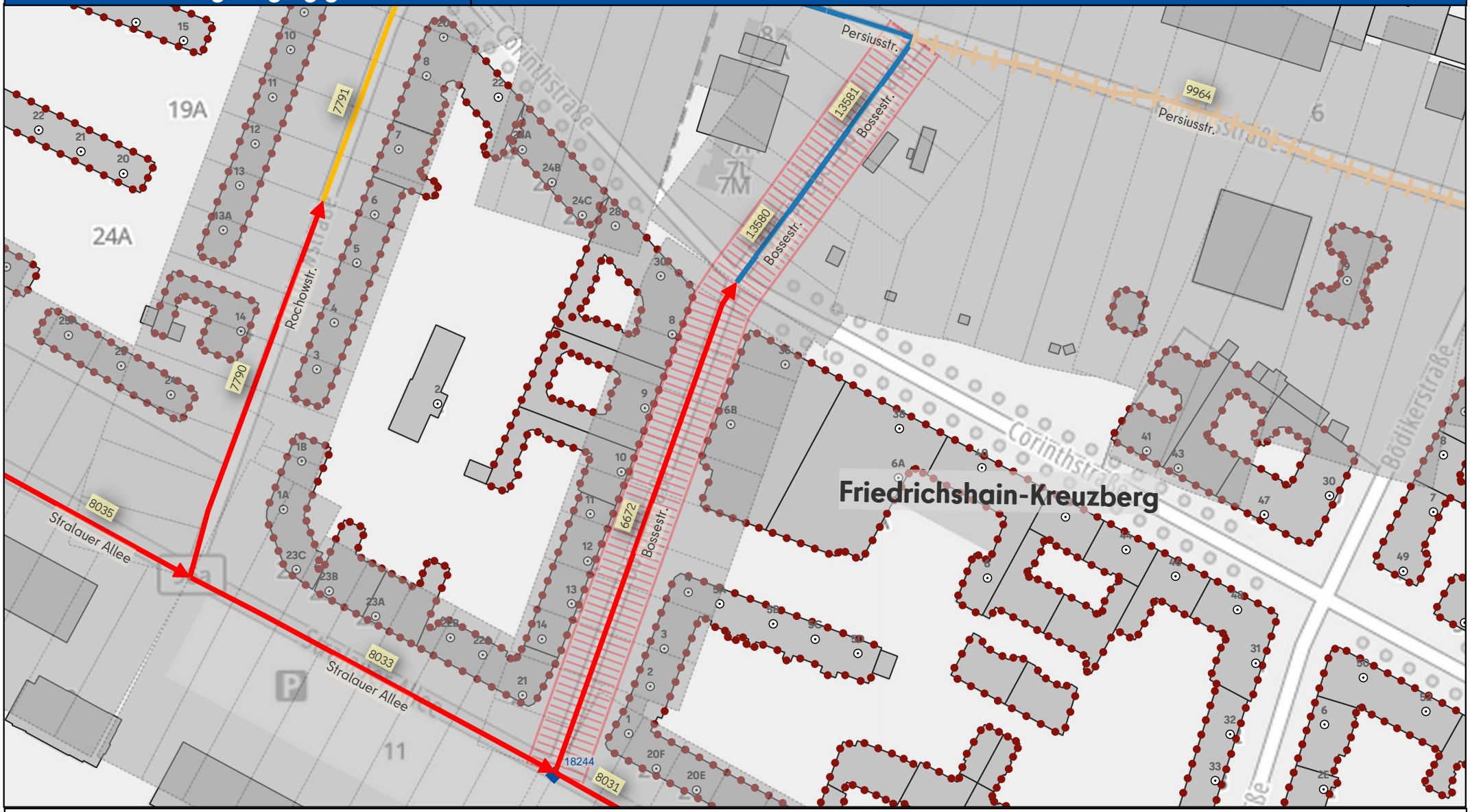
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 569 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 70: Bossestraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6672	157	0	260	144	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
6672	157	0	260	144	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 572

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 572
***) 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.

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 574 bzw. 575 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 572 und gegebenenfalls Seite 573 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

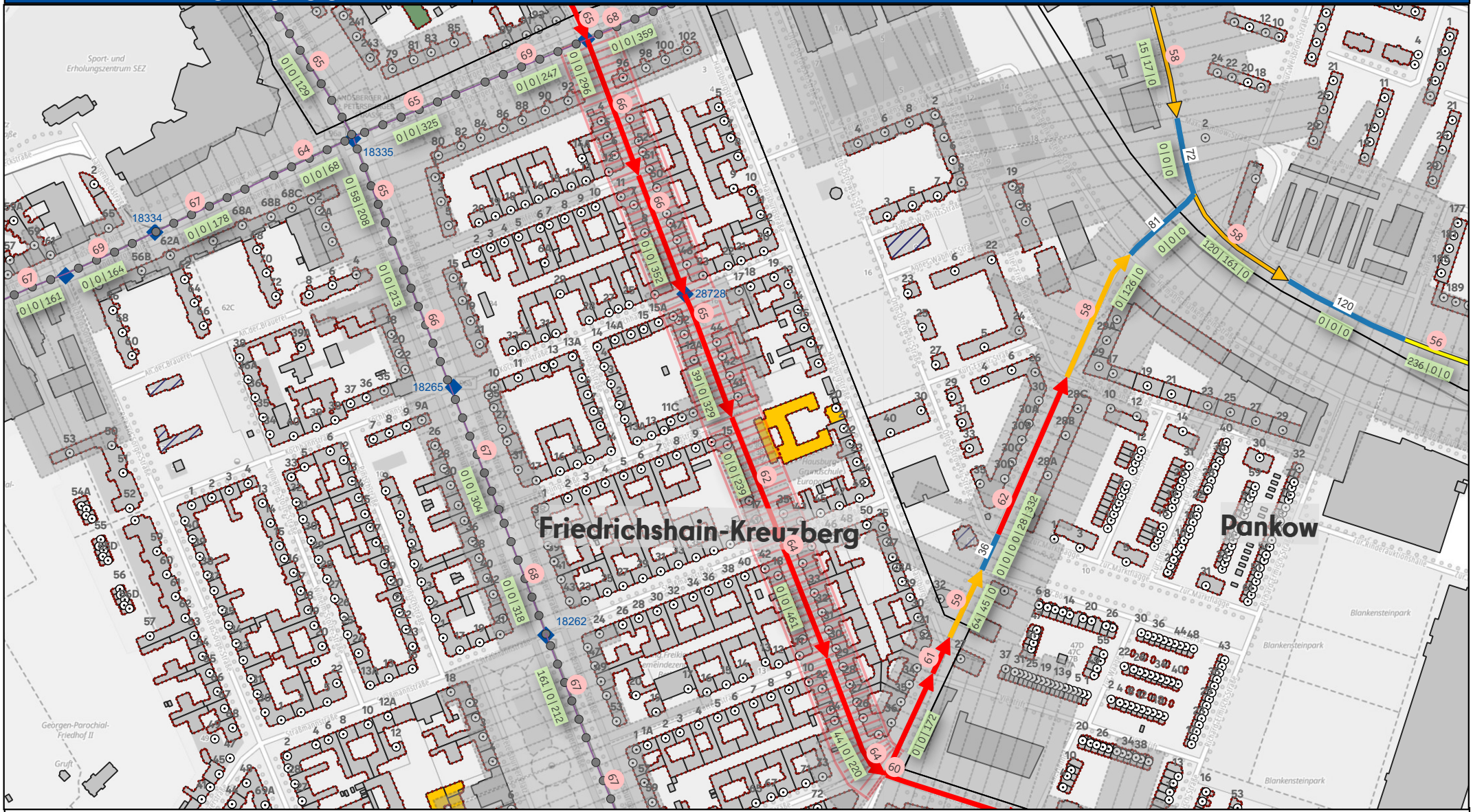
3. Abwägung (Seite 574 und gegebenenfalls Seite 575 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 71: Ebertystraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Lärmbetroffenheit



0 200 400 600 m

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
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- 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

Grundlagendaten

- 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
- nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

- Seniorenheim
- Allgemeinbildende 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.

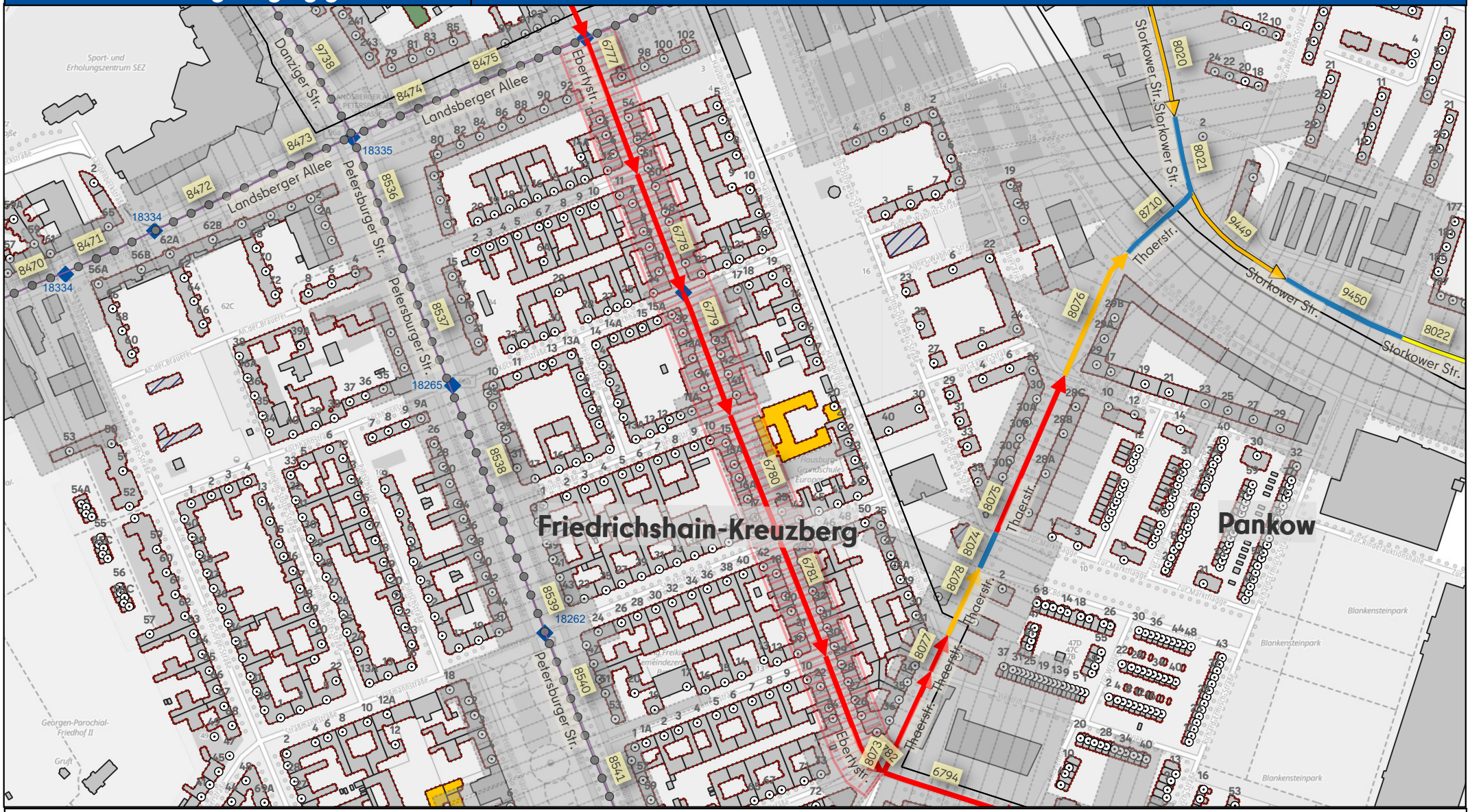
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 577 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 71: Ebertystraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6777	133	0	0	296	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
6778	117	0	0	352	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
6779	121	39	0	329	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
6780	125	0	0	239	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
6781	114	0	0	461	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
6782	122	44	0	220	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) 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
6777	133	0	0	296	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6778	117	0	0	352	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6779	121	39	0	329	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6780	125	0	0	239	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6781	114	0	0	461	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6782	122	44	0	220	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 580

***) 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 lärmbetroffene 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 580
****) 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 582 bzw. 583 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 580 und gegebenenfalls Seite 581 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

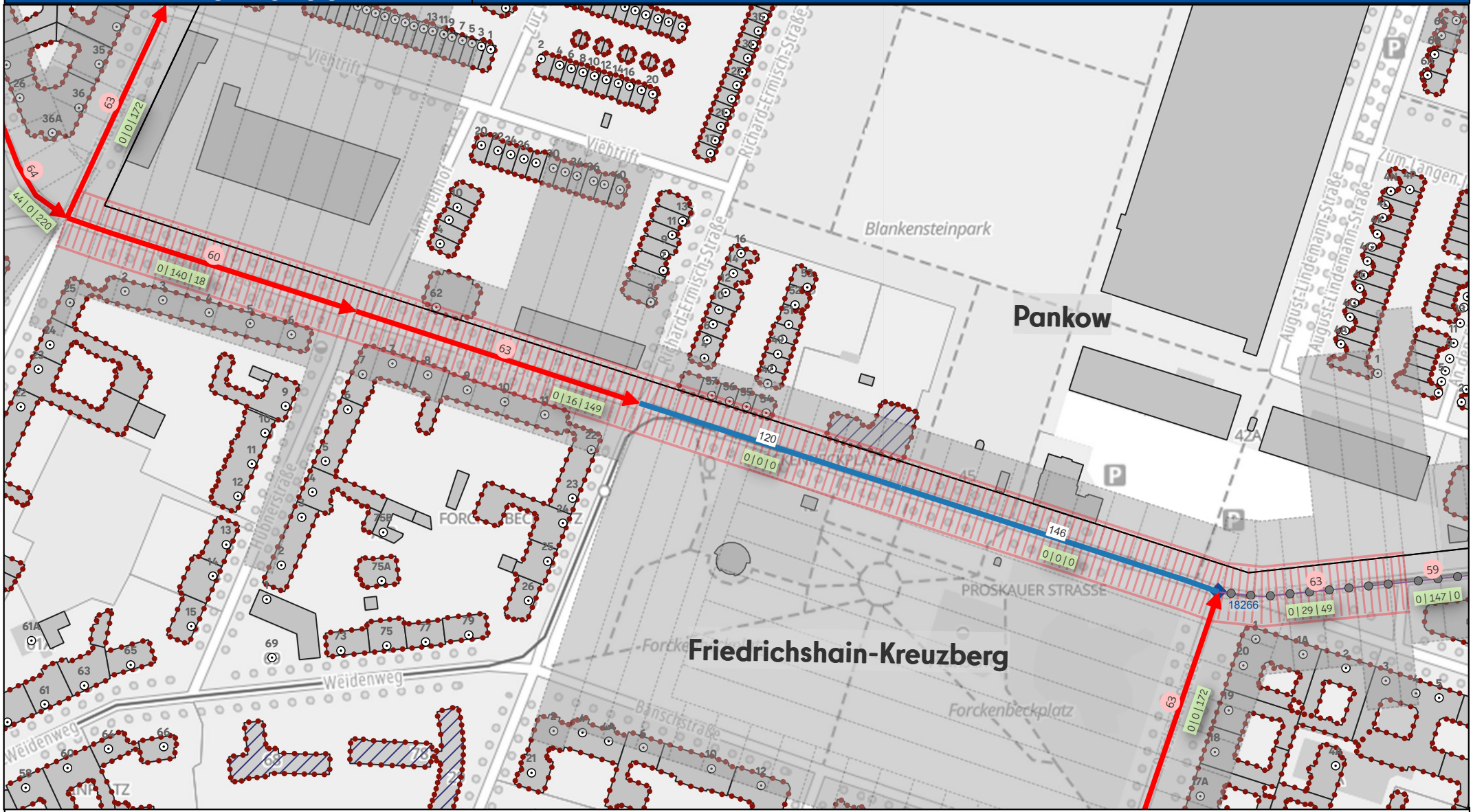
3. Abwägung (Seite 582 und gegebenenfalls Seite 583 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 72: Eldenaer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

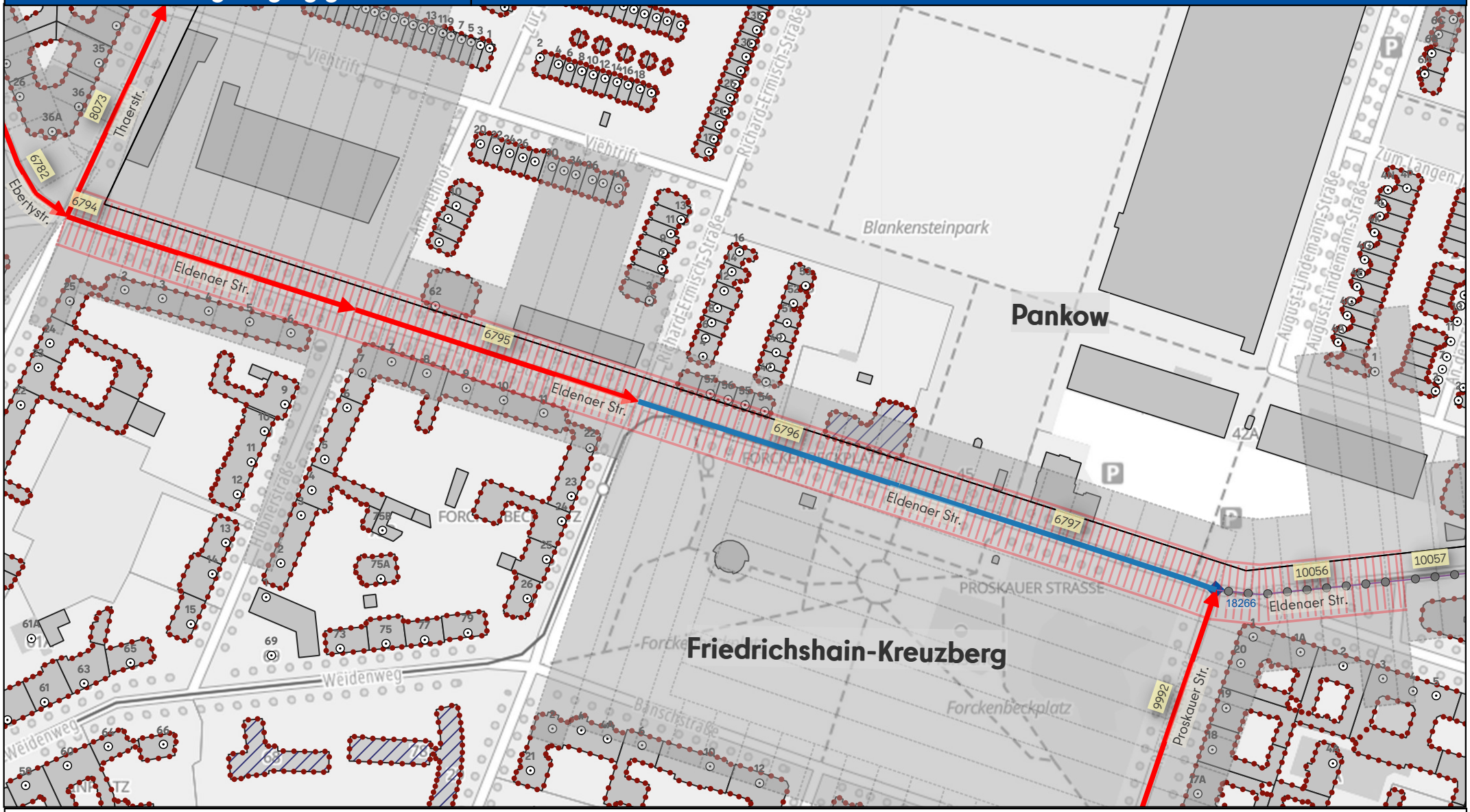
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 585 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 72: Eldenaer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6794	133	0	140	18	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
6795	130	0	16	149	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
6794	133	0	140	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
6795	130	0	16	149	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 588

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 588
***) 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.

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 590 bzw. 591 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 588 und gegebenenfalls Seite 589 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

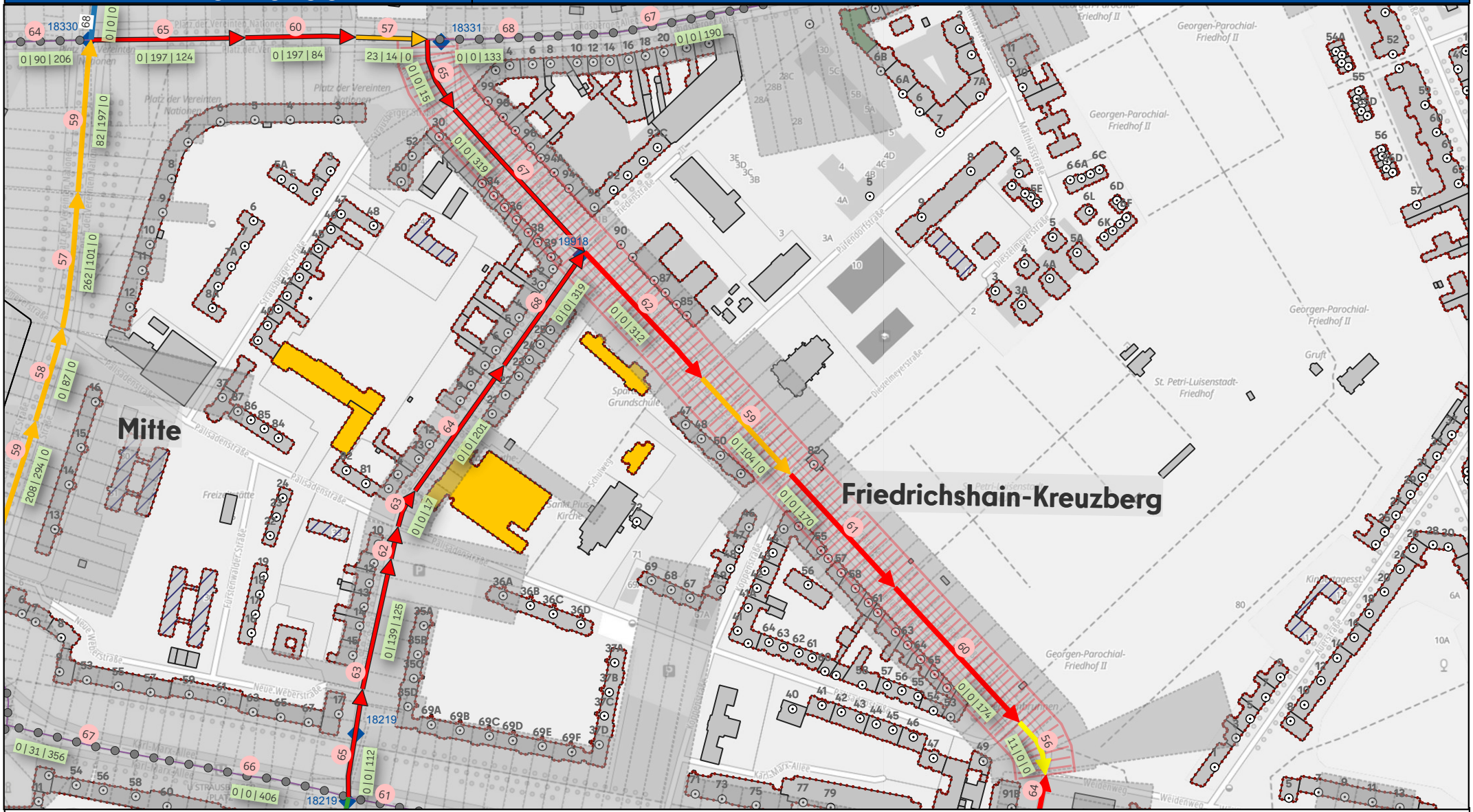
3. Abwägung (Seite 590 und gegebenenfalls Seite 591 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 73: Friedenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- <= 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

Grundlagendaten

- 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
- nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

- Seniorenheim
- Allgemeinbildende 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.

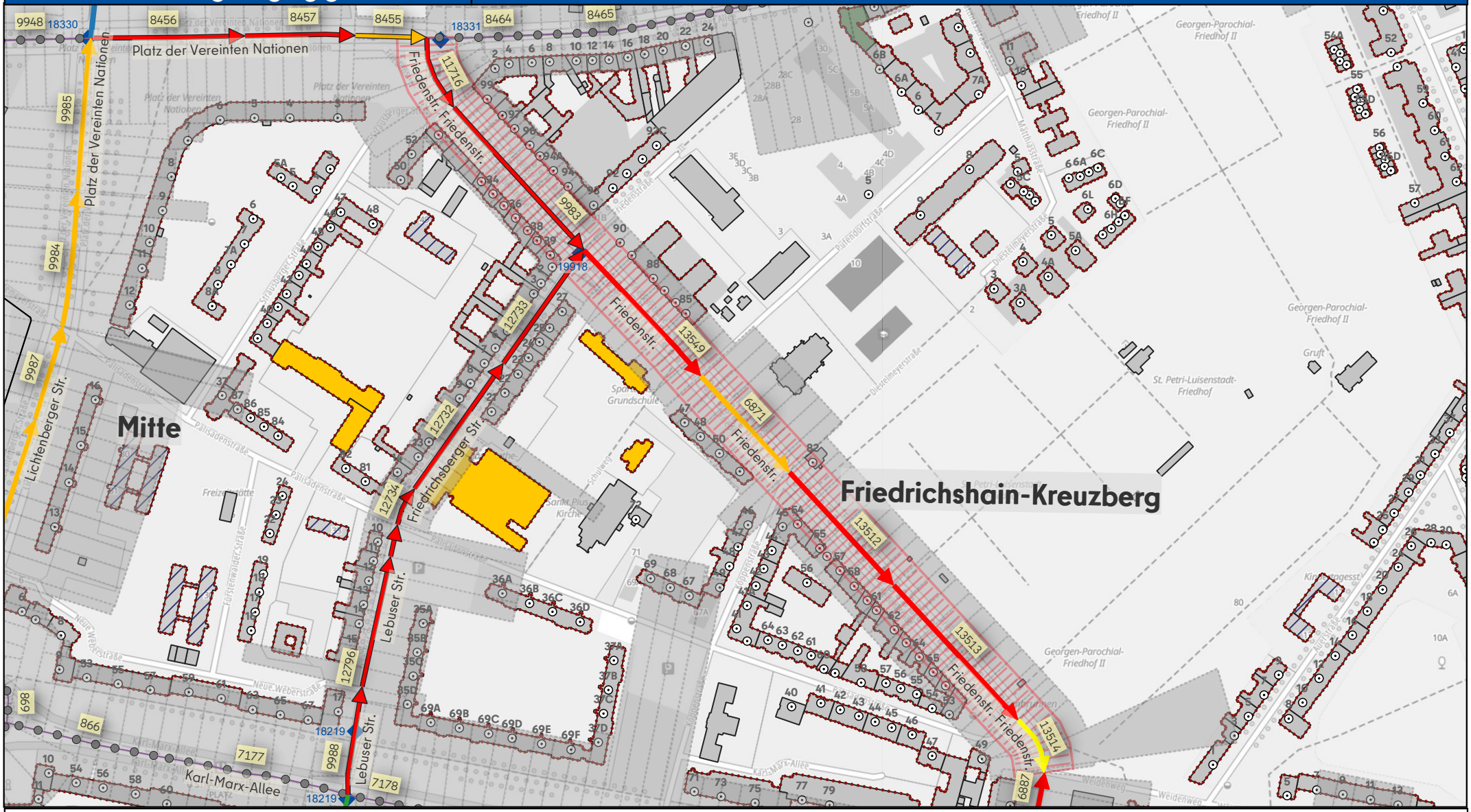
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 593 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 73: Friedenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6871	102	0	104	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-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
9983	151	0	0	319	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
11716	60	0	0	15	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
13512	120	0	0	170	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
13513	143	0	0	174	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
13514	48	11	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-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
13549	134	0	0	312	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
6871	102	0	104	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
9983	151	0	0	319	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11716	60	0	0	15	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13512	120	0	0	170	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13513	143	0	0	174	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13514	48	11	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
13549	134	0	0	312	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 596

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 596
***) 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.

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 598 bzw. 599 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 596 und gegebenenfalls Seite 597 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

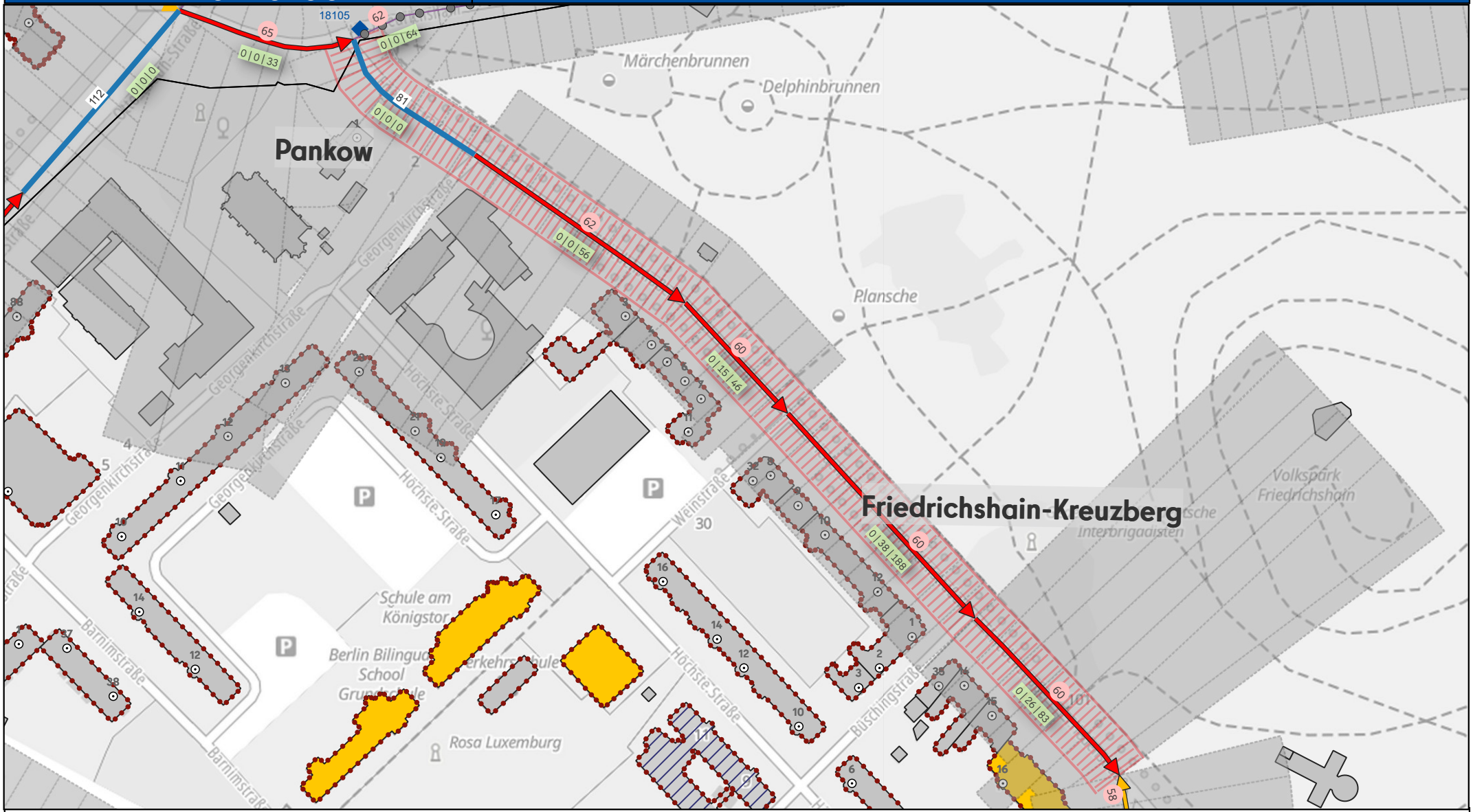
3. Abwägung (Seite 598 und gegebenenfalls Seite 599 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 74: Friedenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

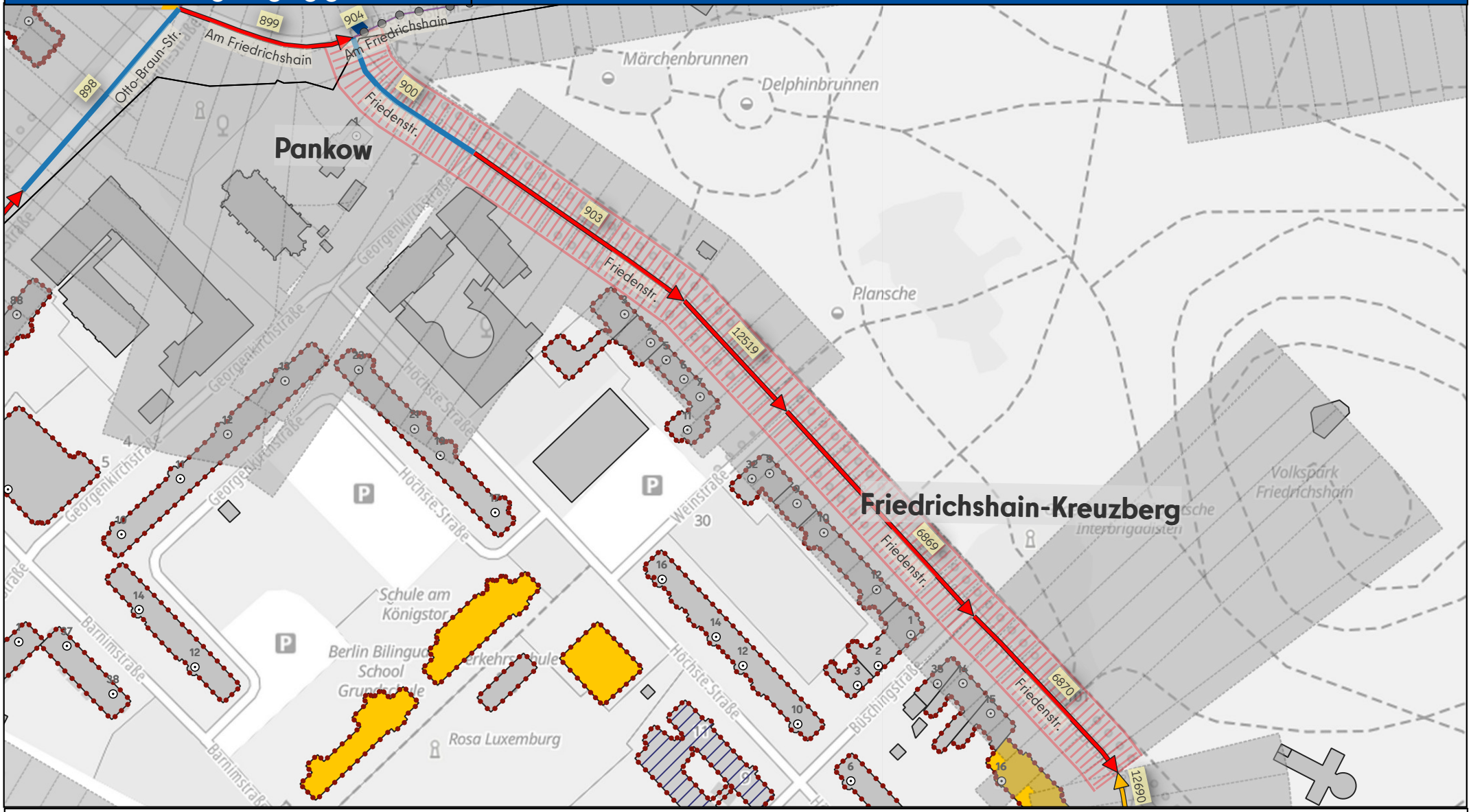
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 601 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 74: Friedenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6869	130	0	38	188	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
6870	99	0	26	83	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
903	120	0	0	56	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
12519	70	0	15	46	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
6869	130	0	38	188	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
6870	99	0	26	83	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
903	120	0	0	56	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12519	70	0	15	46	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 604

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 604
***) 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.

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 606 bzw. 607 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 604 und gegebenenfalls Seite 605 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

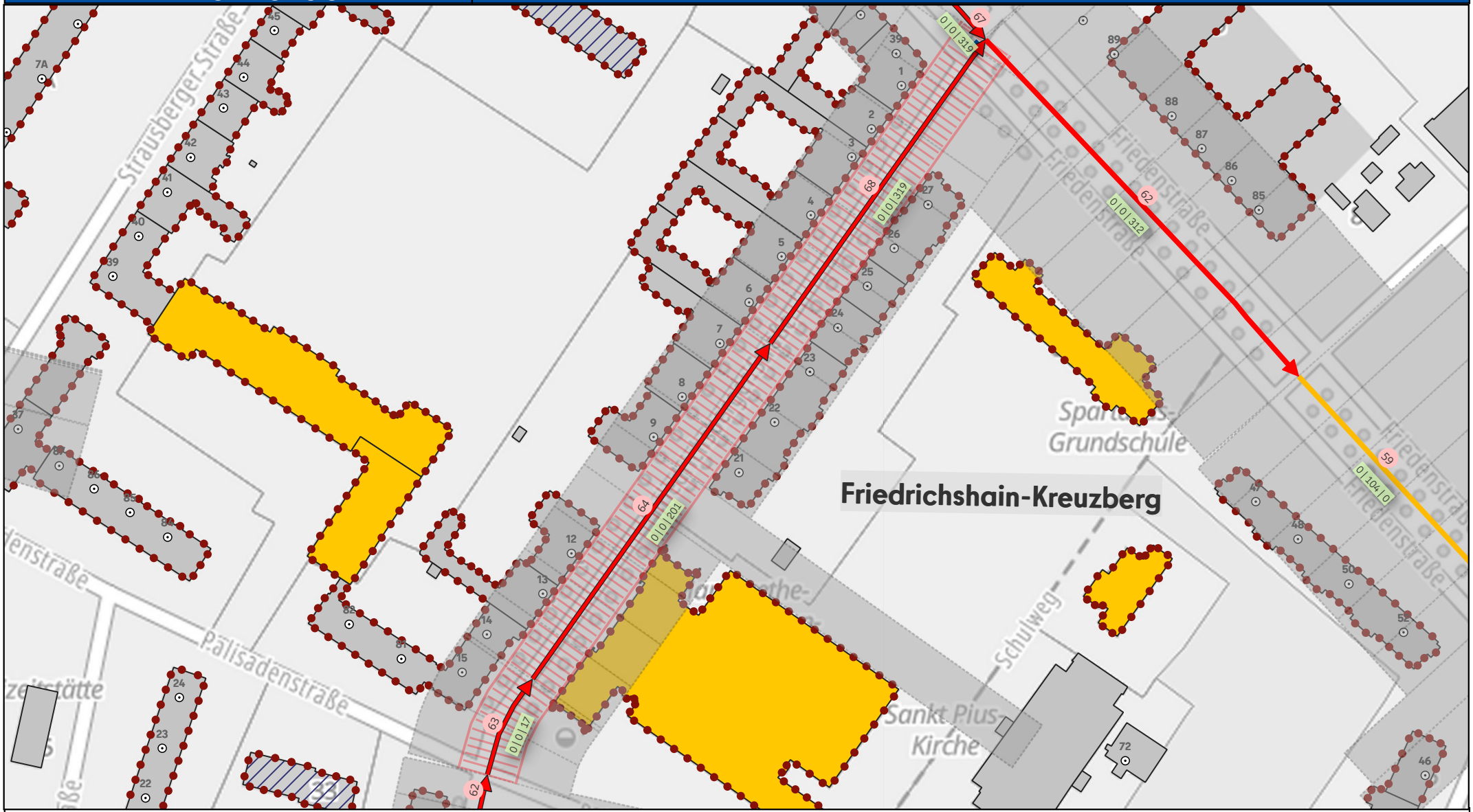
3. Abwägung (Seite 606 und gegebenenfalls Seite 607 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 75: Friedrichsberger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

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

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

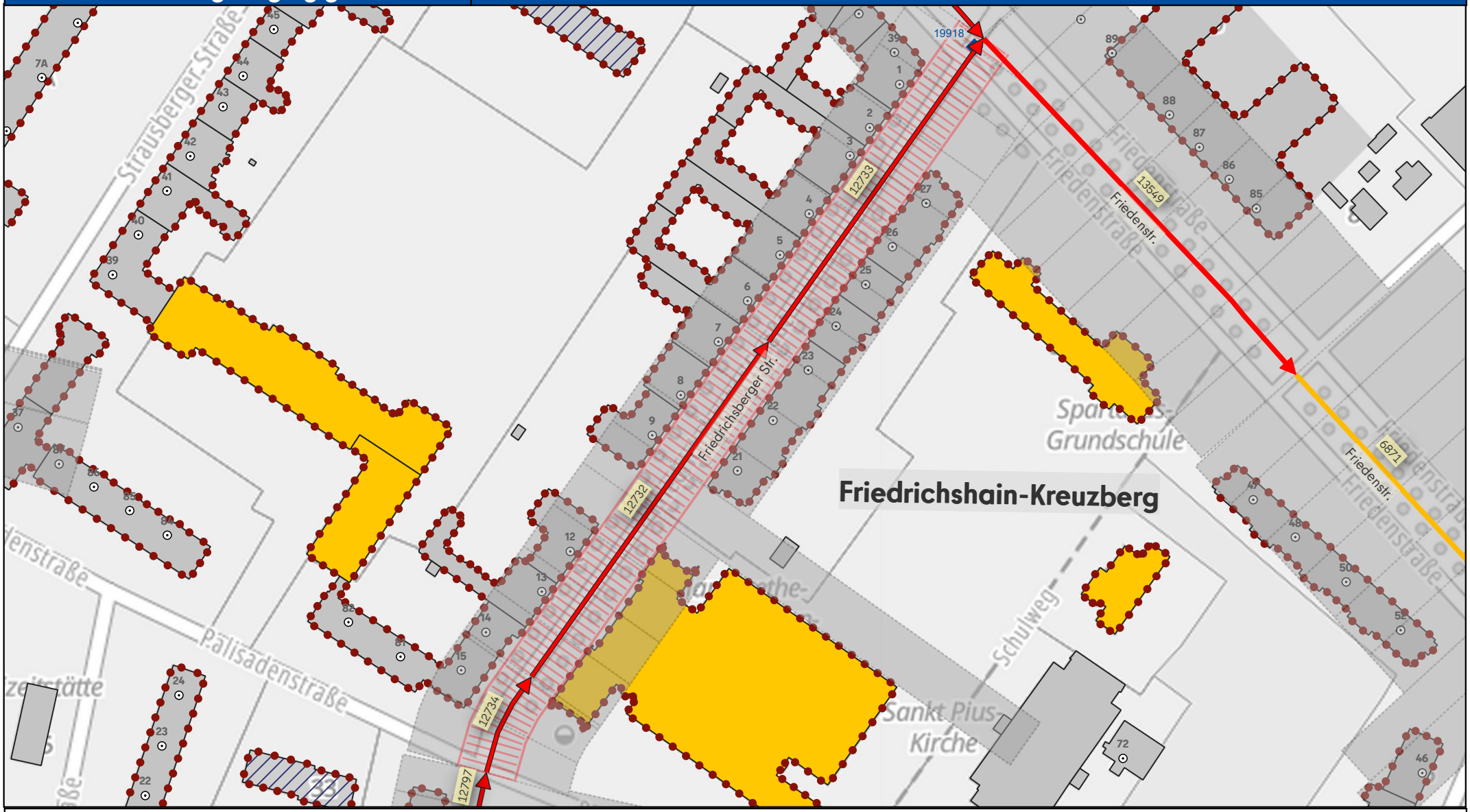
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 609 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 75: Friedrichsberger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
12732	120	0	0	201	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
12733	109	0	0	319	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
12734	31	0	0	17	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
12732	120	0	0	201	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12733	109	0	0	319	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12734	31	0	0	17	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 612
***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 612
***) 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.

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 614 bzw. 615 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 612 und gegebenenfalls Seite 613 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

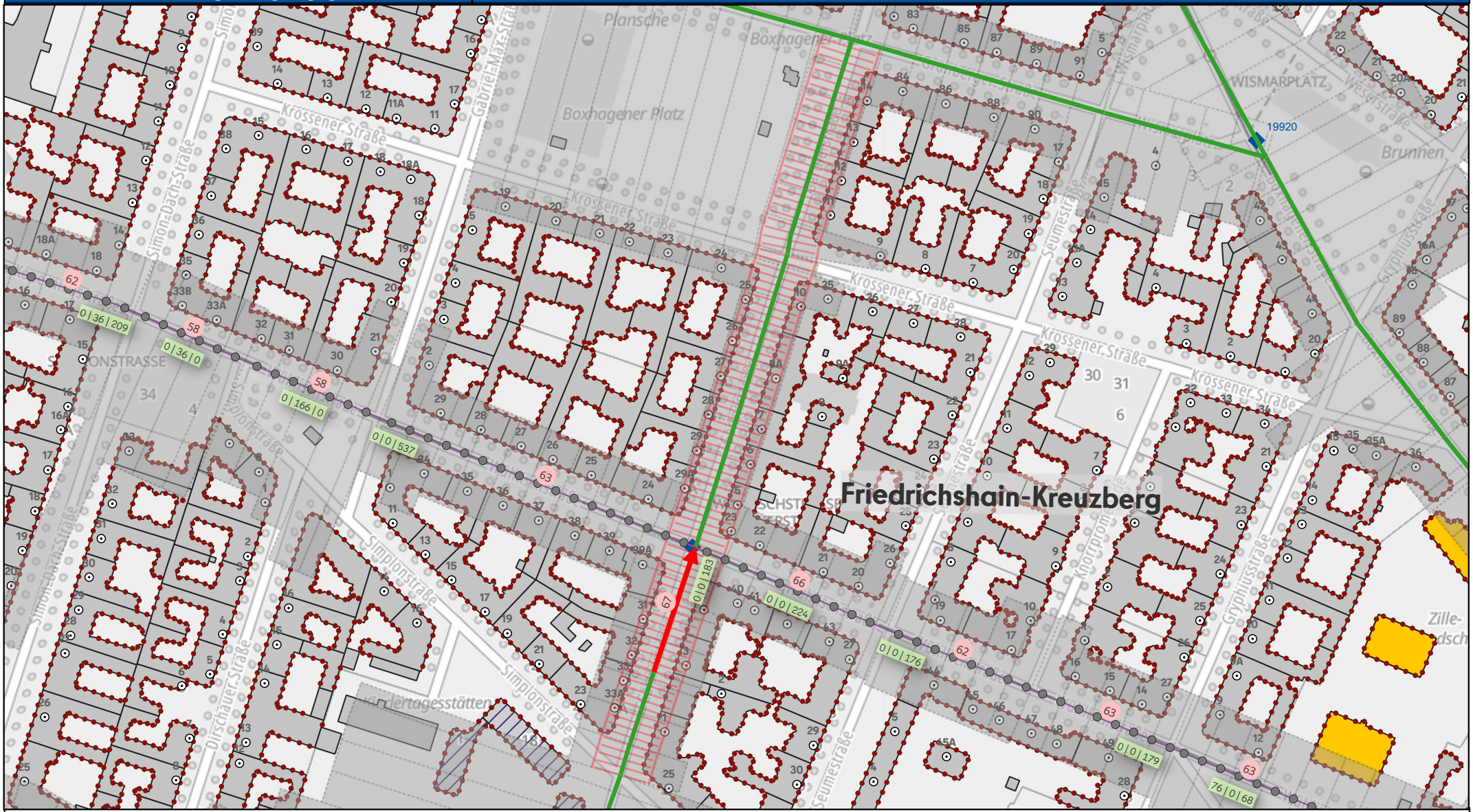
3. Abwägung (Seite 614 und gegebenenfalls Seite 615 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 76: Gärtnerstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

<= T30 nachts (22:00 - 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 Hauptwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

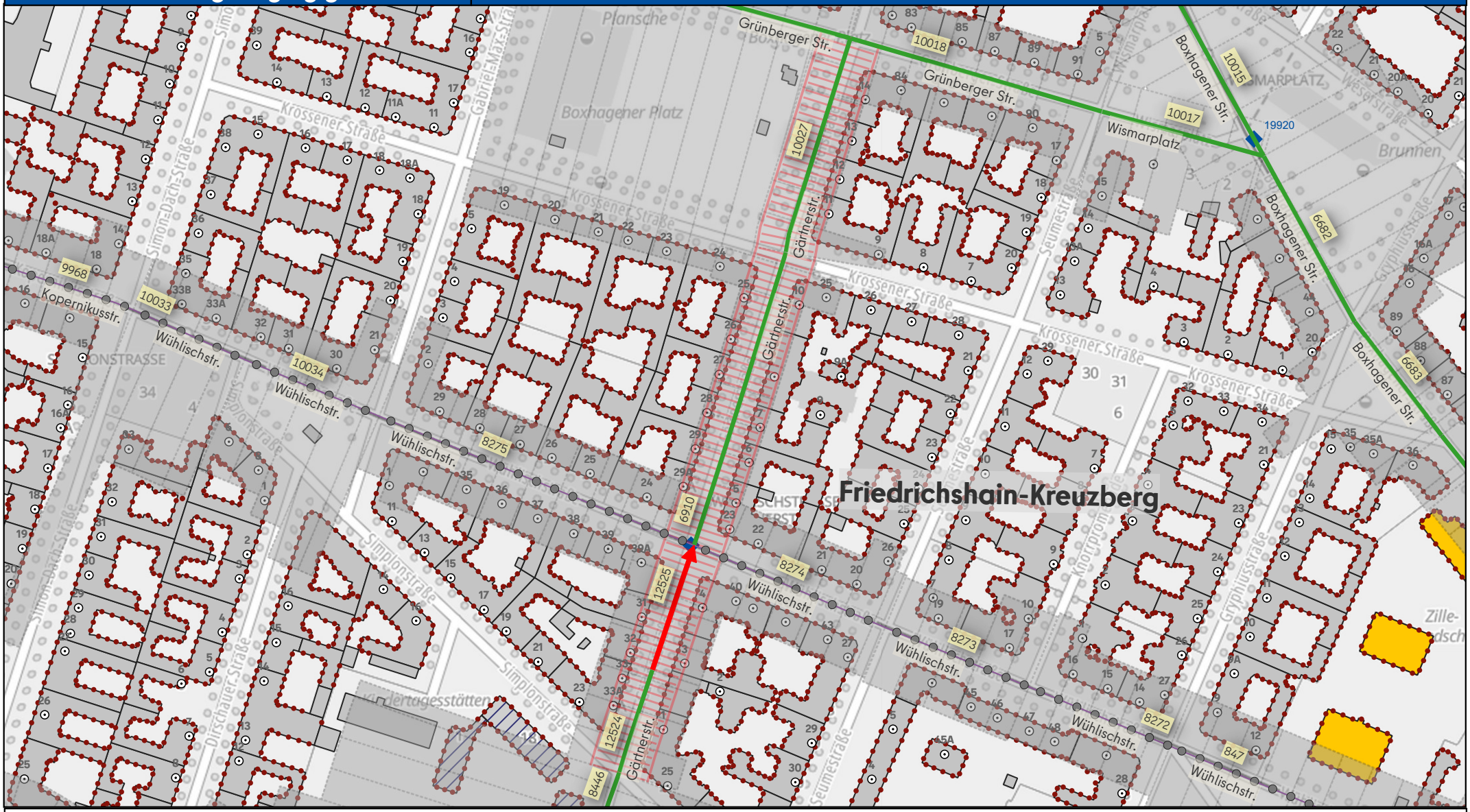
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 617 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 76: Gärtnerstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
12525	60	0	0	183	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
12525	60	0	0	183	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 620

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 620
***) 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.

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 622 bzw. 623 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 620 und gegebenenfalls Seite 621 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

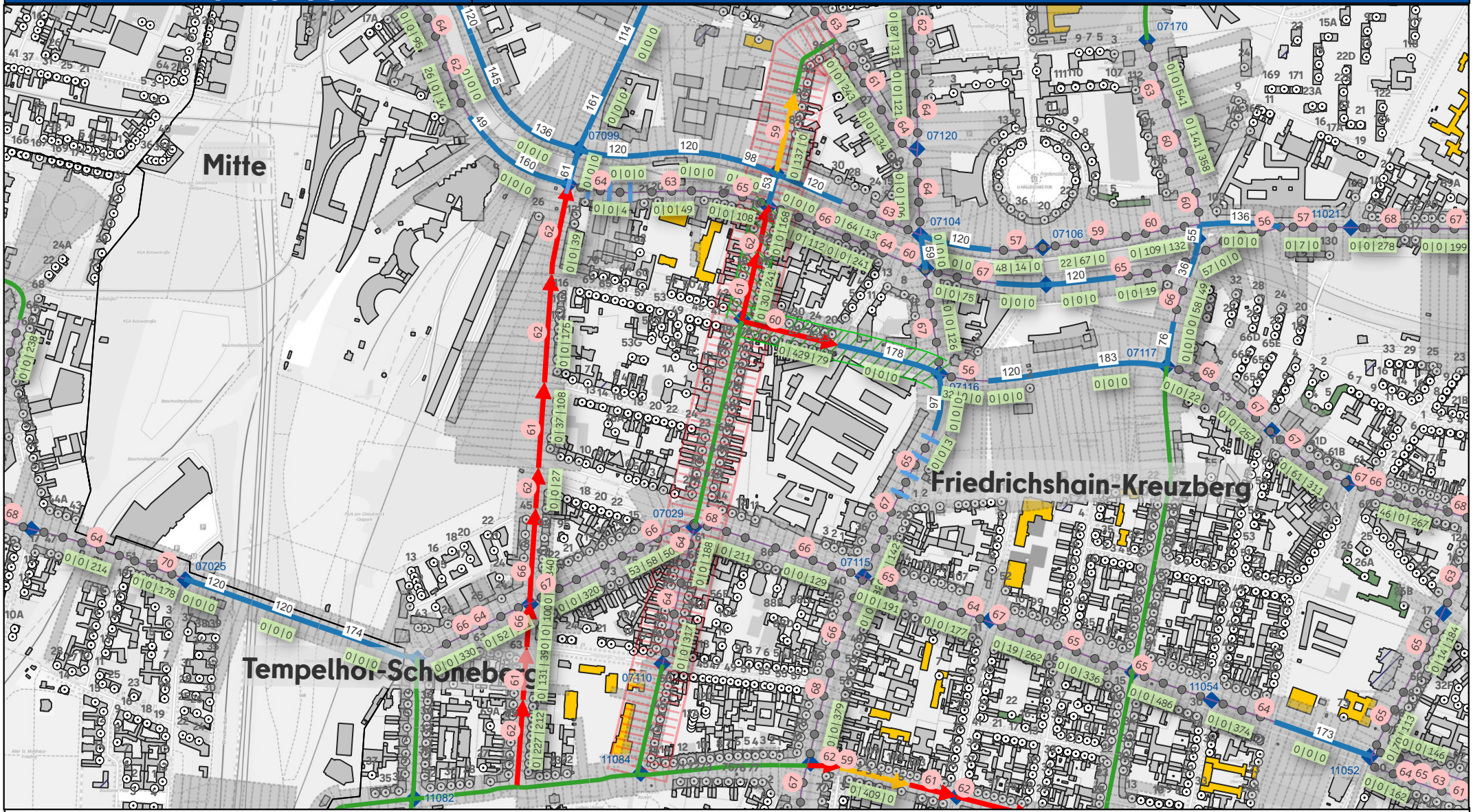
3. Abwägung (Seite 622 und gegebenenfalls Seite 623 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 77: Großbeerenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Lärmbetroffenheit



0 400 800 1.200 m

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

<= 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)

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Tempo 30 ist bereits angeordnet. Sollte der bisherige Anordnungsgrund entfallen, wäre die Darstellung zum jeweiligen Untersuchungsabschnitt eine mögliche Anordnungsgrundlage für nächtliches Tempo 30 aus Lärmschutzgründen.

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende 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.

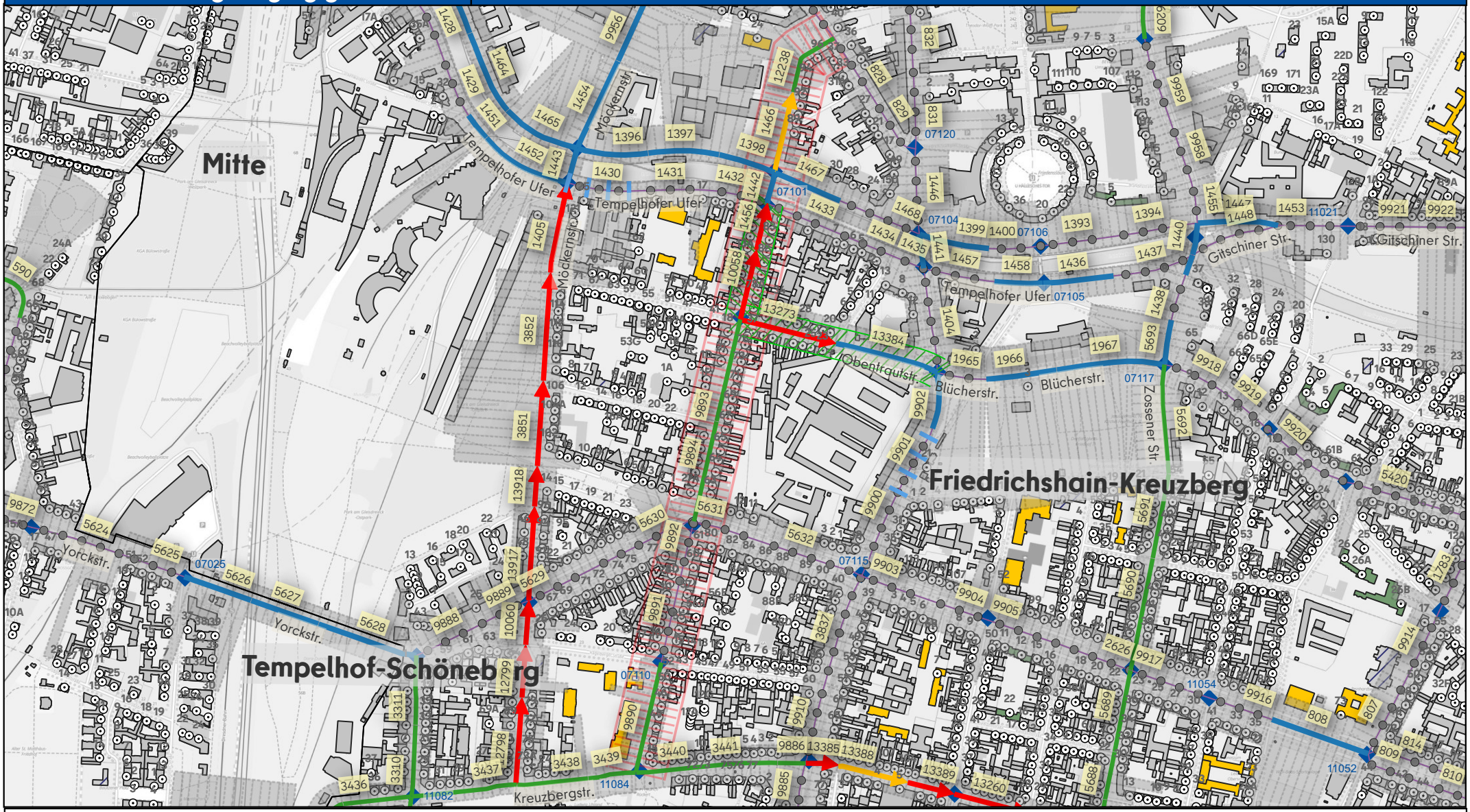
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 625 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 77: Großbeerenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
10058	120	0	30	241	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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
1456	81	0	0	168	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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
1466	138	0	137	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
10058	120	0	30	241	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
1456	81	0	0	168	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
1466	138	0	137	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 628

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 628
***) 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.

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 630 bzw. 631 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 628 und gegebenenfalls Seite 629 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 630 und gegebenenfalls Seite 631 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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 78: Koppenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

Grundlagendaten

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

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

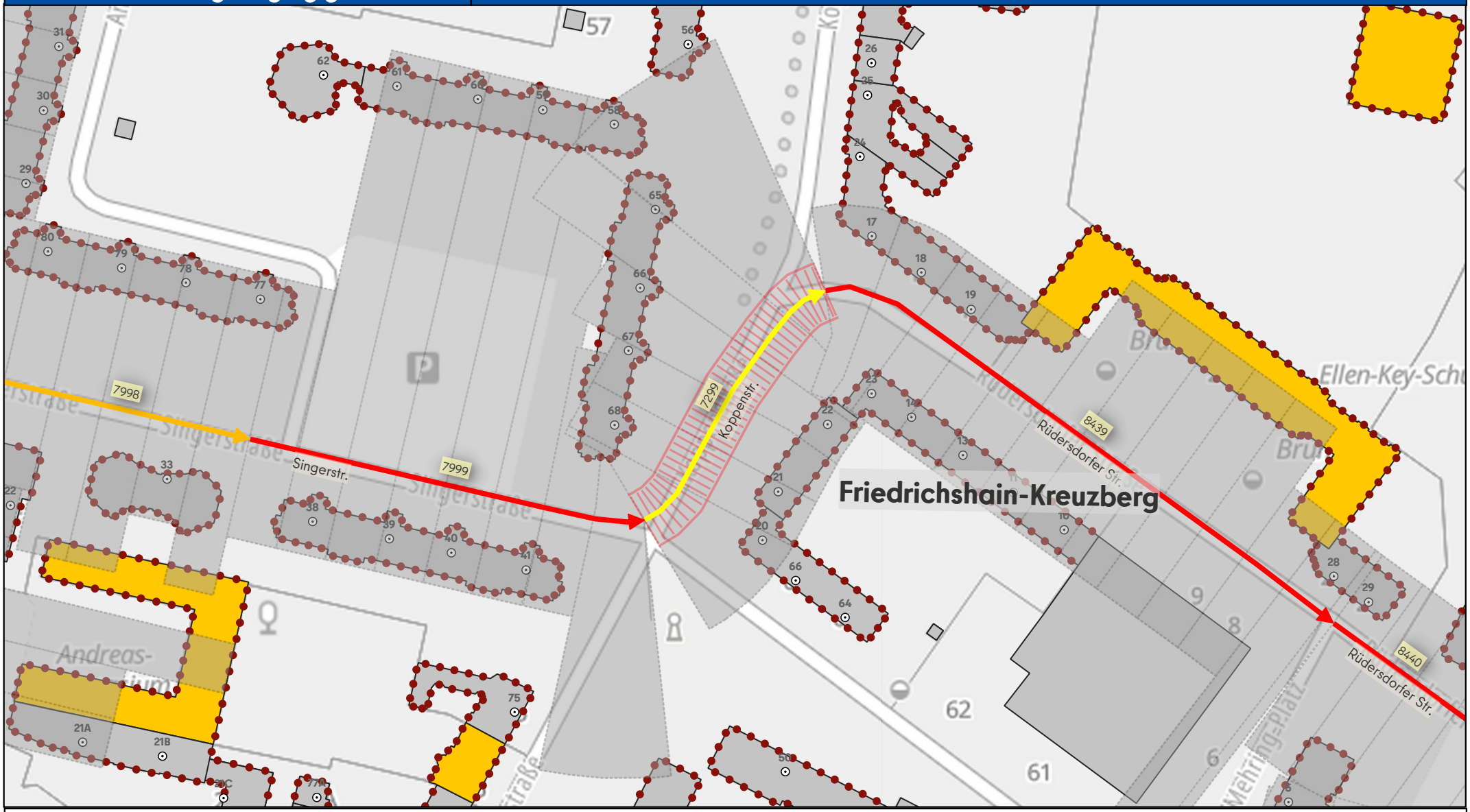
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 633 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 78: Koppenstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
7299	89	95	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
7299	89	95	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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 636

***) 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 lärmbetroffene 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 636
****) 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 638 bzw. 639 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 636 und gegebenenfalls Seite 637 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

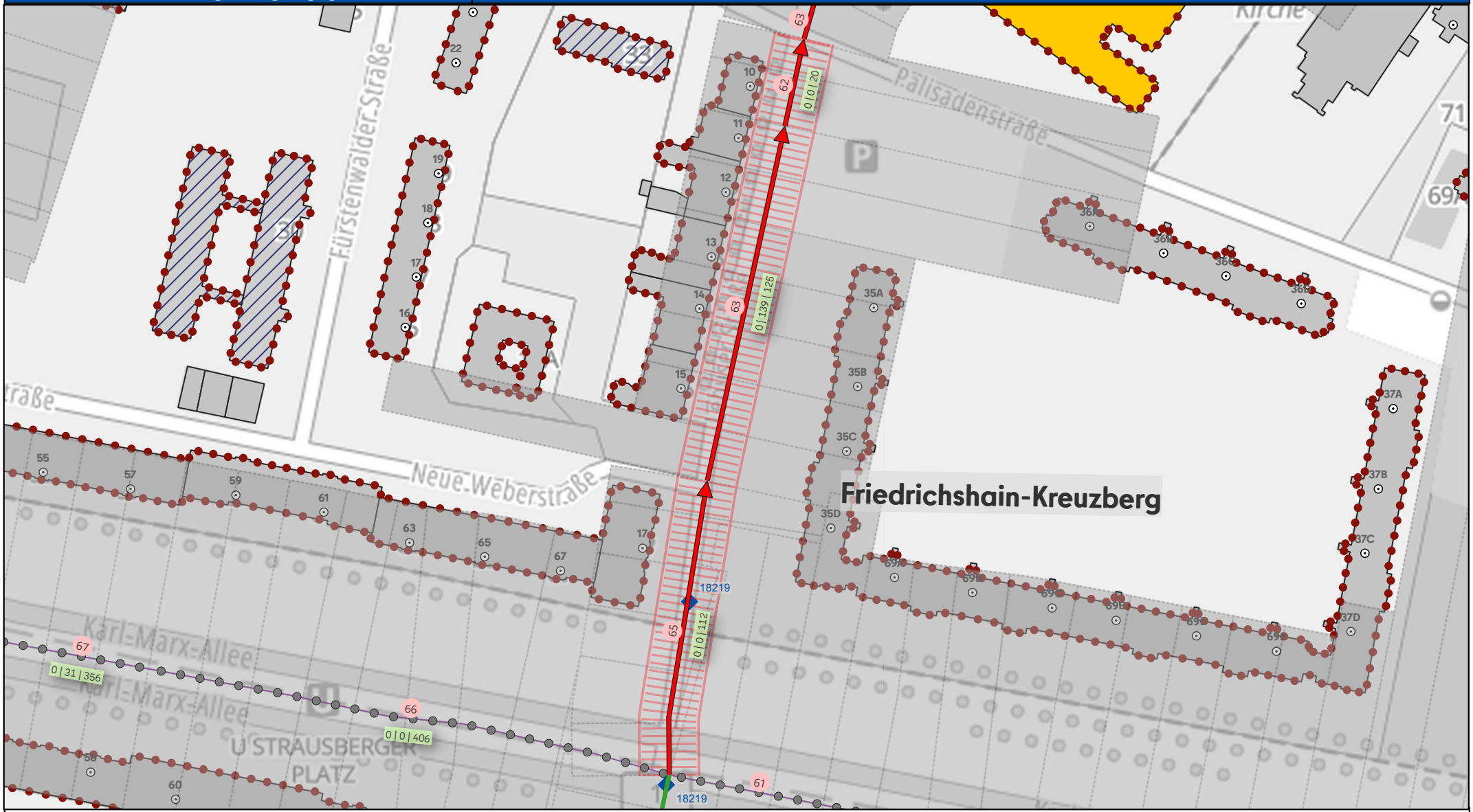
3. Abwägung (Seite 638 und gegebenenfalls Seite 639 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 79: Lebuser Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= T30 nachts (22:00 - 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 Hauptwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

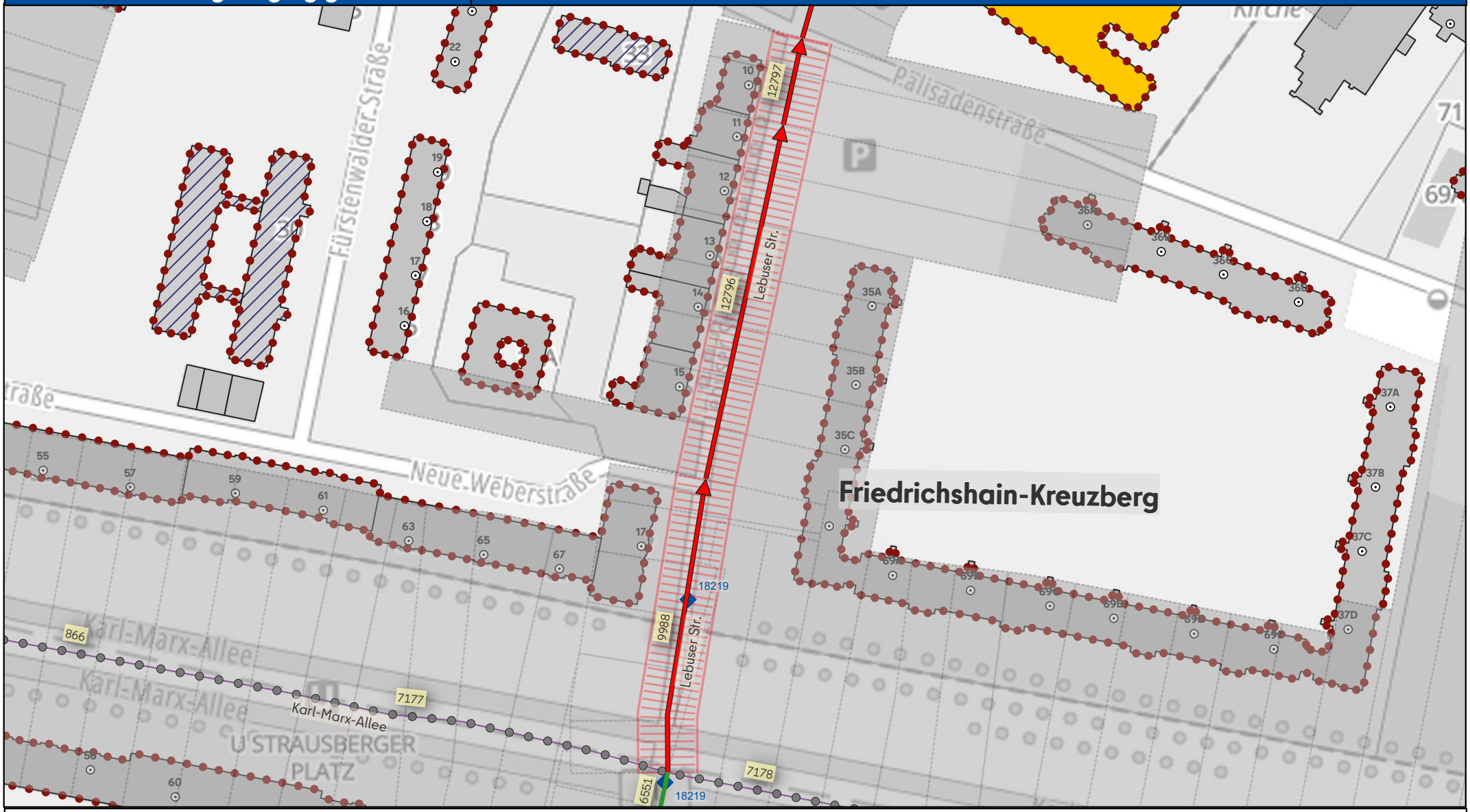
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 641 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 79: Lebuser Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
9988	85	0	0	112	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
12796	104	0	139	125	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
12797	26	0	0	20	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
9988	85	0	0	112	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12796	104	0	139	125	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12797	26	0	0	20	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 644

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 644
***) 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.

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 646 bzw. 647 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 644 und gegebenenfalls Seite 645 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 646 und gegebenenfalls Seite 647 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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 80: Lichtenberger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Lärmbetroffenheit

0 80 160 240 m

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

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

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

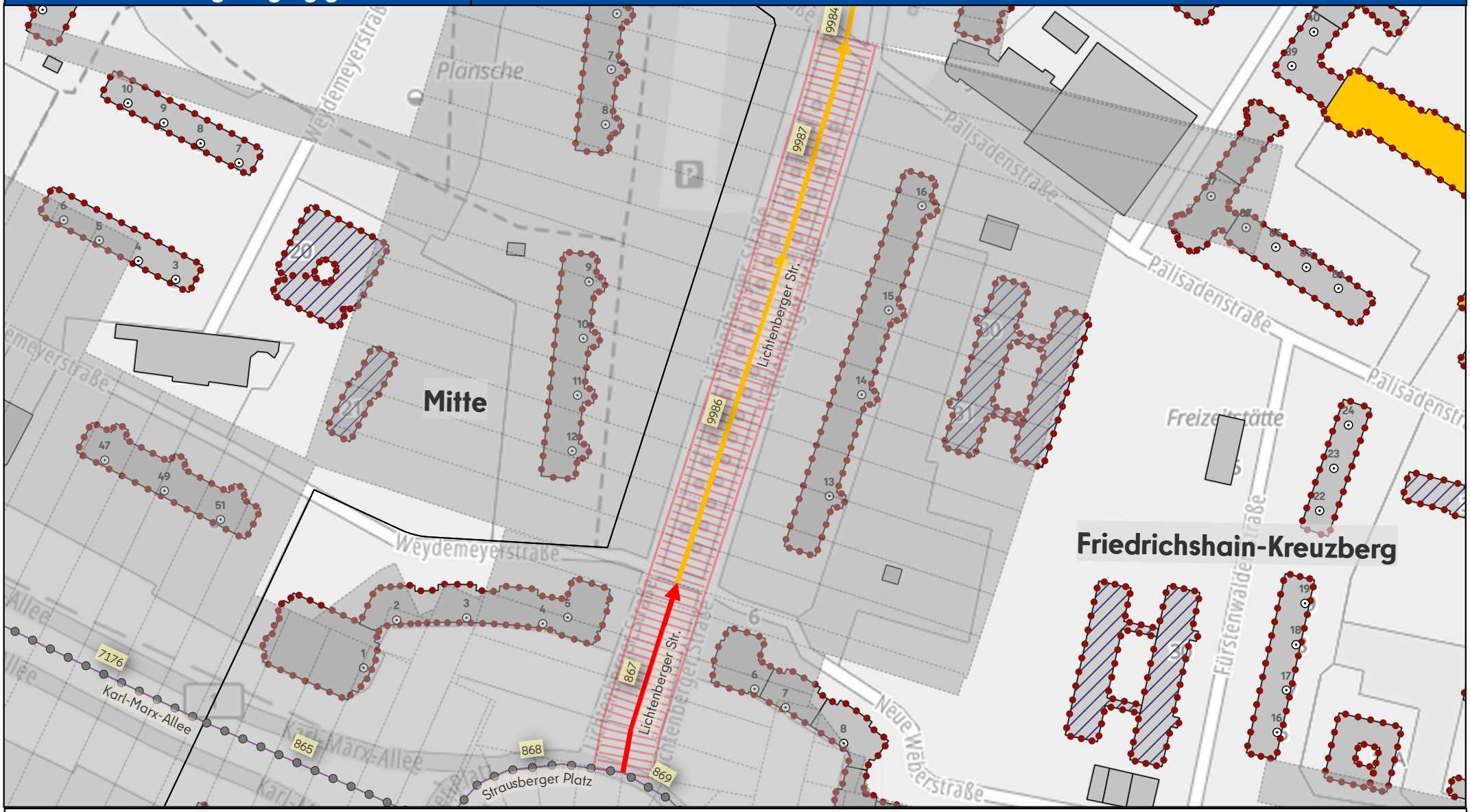
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 649 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 80: Lichtenberger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 80 160 240 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
867	67	0	17	131	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
9986	120	208	294	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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
9987	76	0	87	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
867	67	0	17	131	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
9986	120	208	294	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
9987	76	0	87	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 652

***) 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 lärmbetroffene 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 652
****) 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 654 bzw. 655 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 652 und gegebenenfalls Seite 653 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

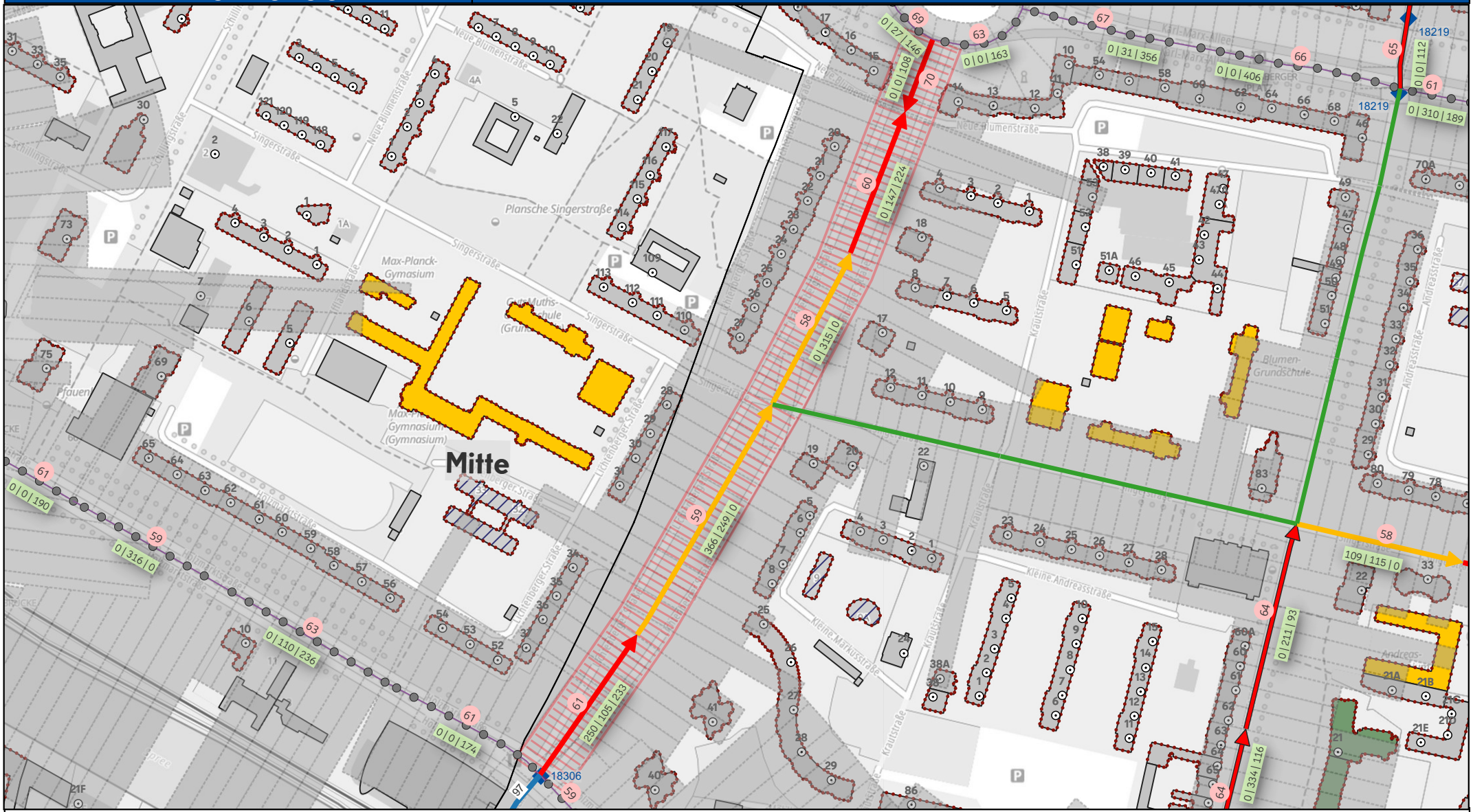
3. Abwägung (Seite 654 und gegebenenfalls Seite 655 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 81: Lichtenberger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

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

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= 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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende 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.

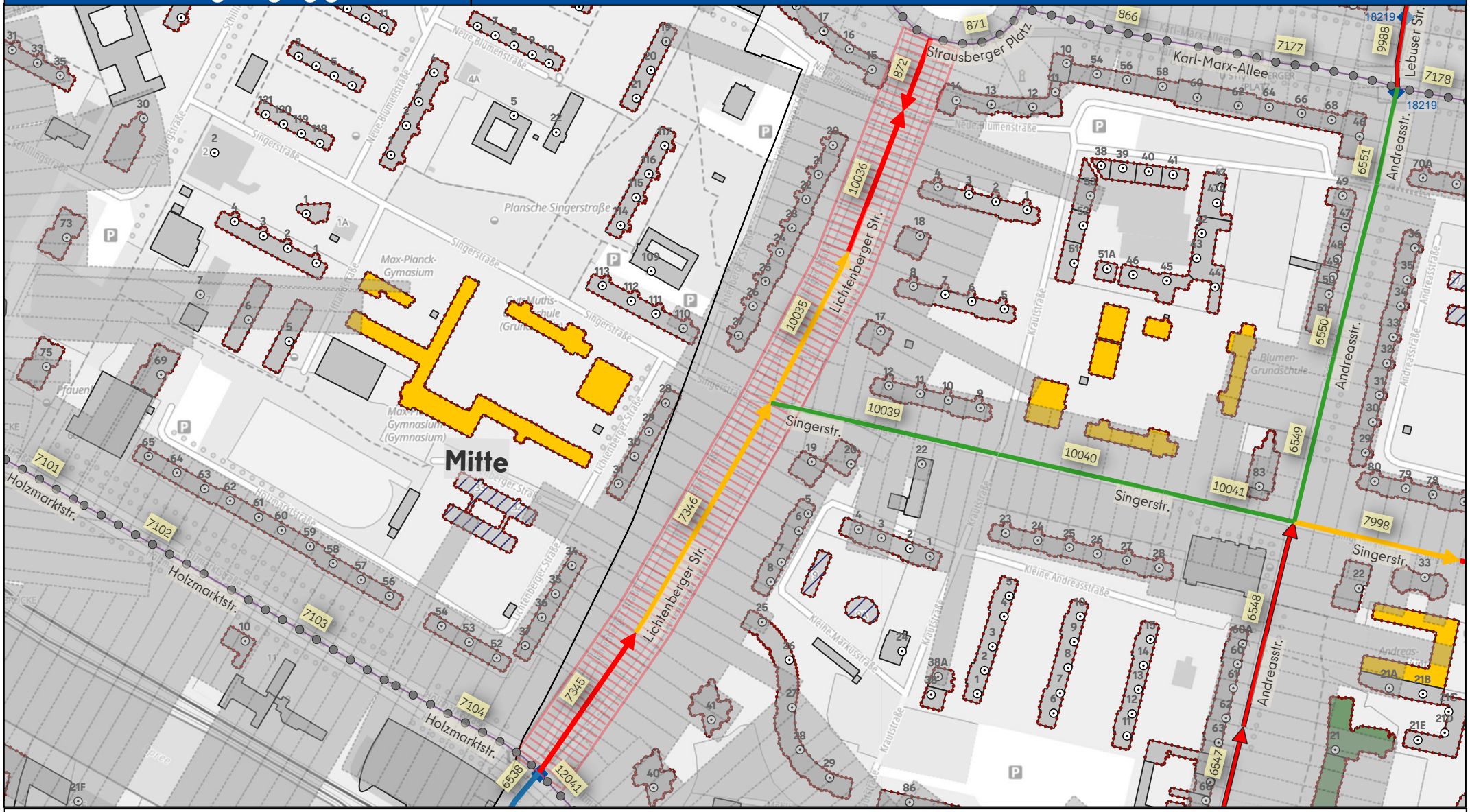
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 657 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 81: Lichtenberger Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
7345	120	250	105	233	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	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
7346	189	366	249	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	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
872	55	0	0	108	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
10035	120	0	315	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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
10036	107	0	147	224	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
7345	120	250	105	233	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
7346	189	366	249	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
872	55	0	0	108	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10035	120	0	315	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
10036	107	0	147	224	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 660

***) 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 lärmbetroffene 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 660
****) 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 662 bzw. 663 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 660 und gegebenenfalls Seite 661 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

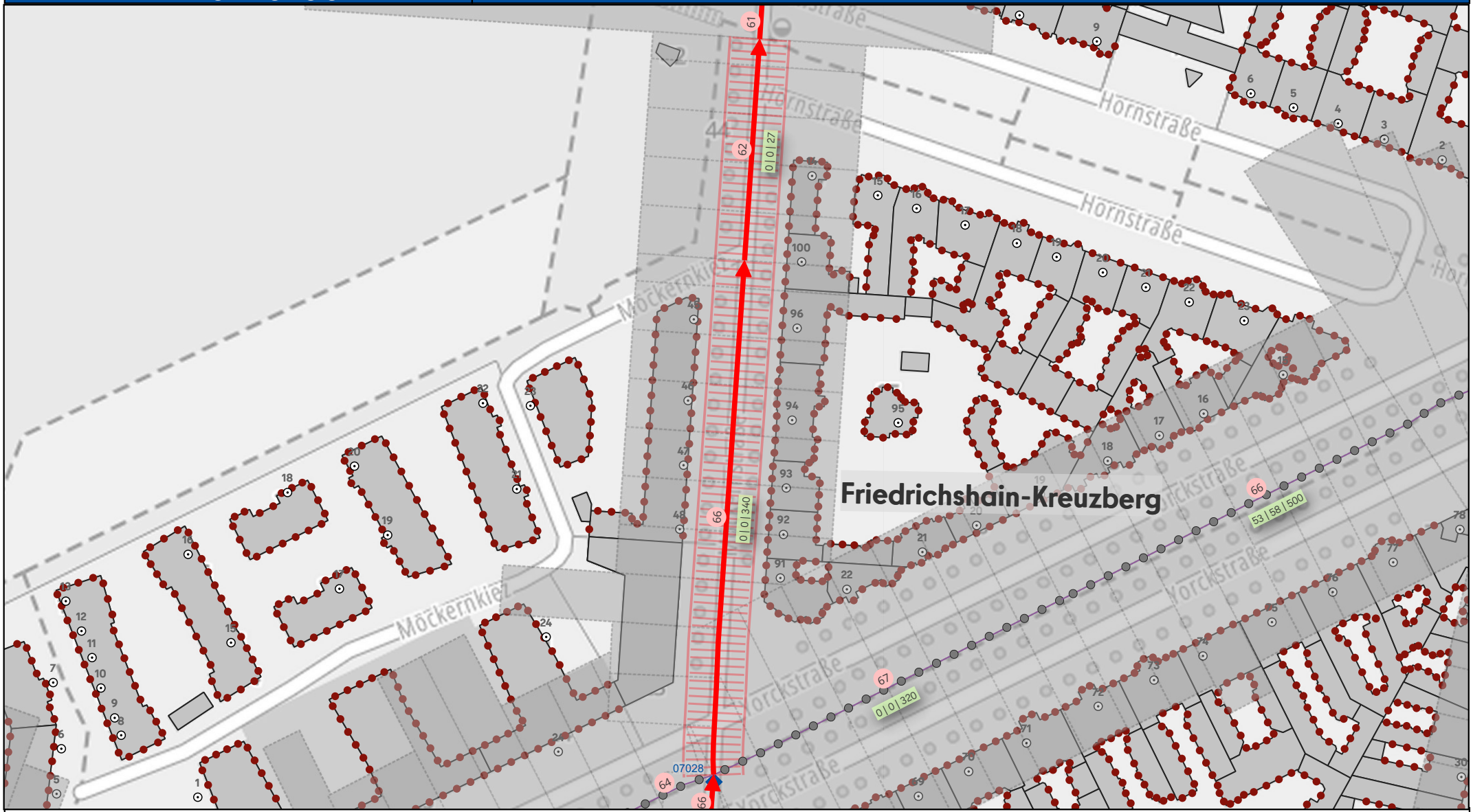
3. Abwägung (Seite 662 und gegebenenfalls Seite 663 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 82: Möckernstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - 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

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 Hauptwohnsitz 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.

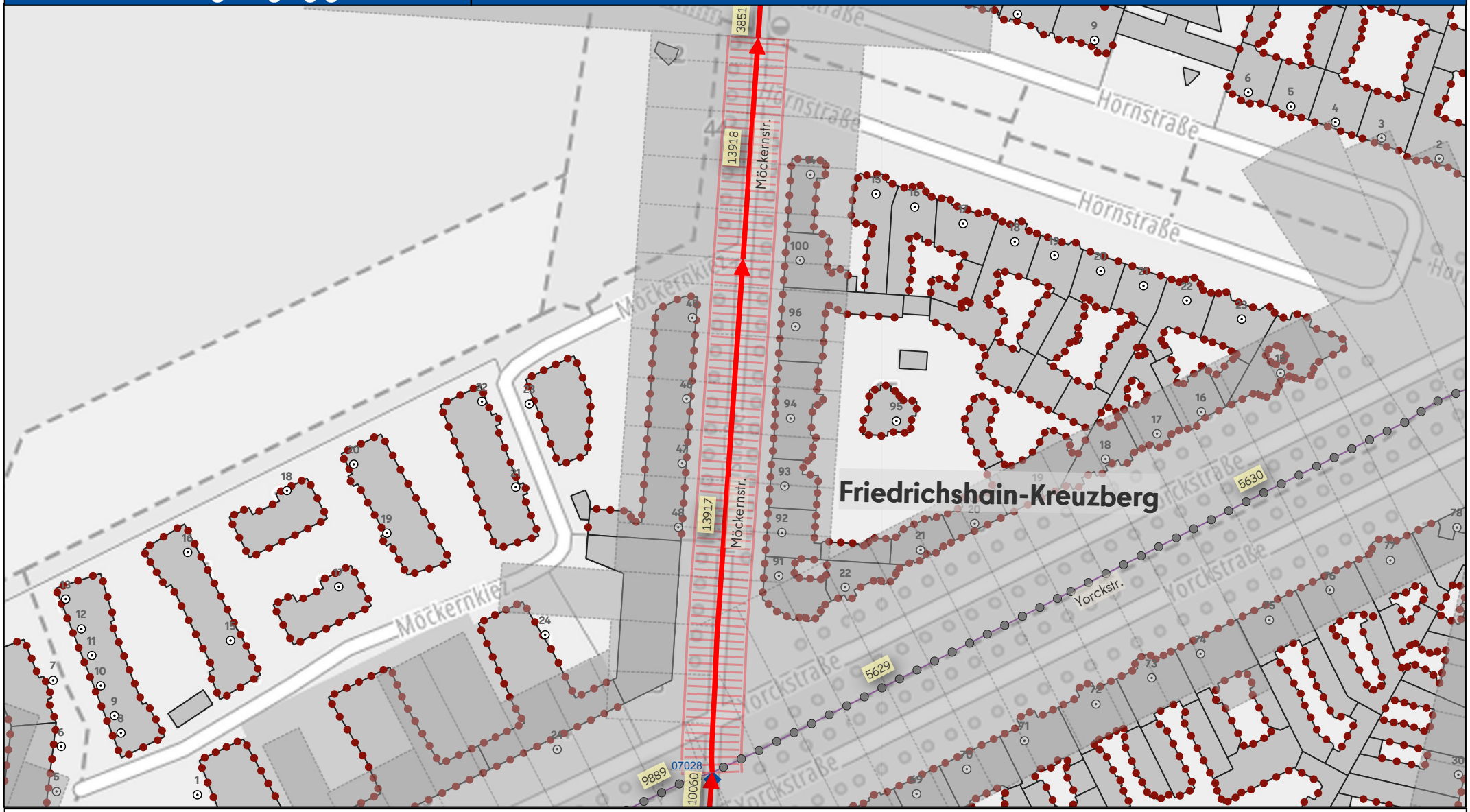
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 665 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 82: Möckernstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
3851	144	0	37	108	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
10060	75	0	0	100	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
13917	158	0	0	340	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
13918	68	0	0	27	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
3851	144	0	37	108	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10060	75	0	0	100	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13917	158	0	0	340	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13918	68	0	0	27	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 668

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 668
***) 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.

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 670 bzw. 671 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 668 und gegebenenfalls Seite 669 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

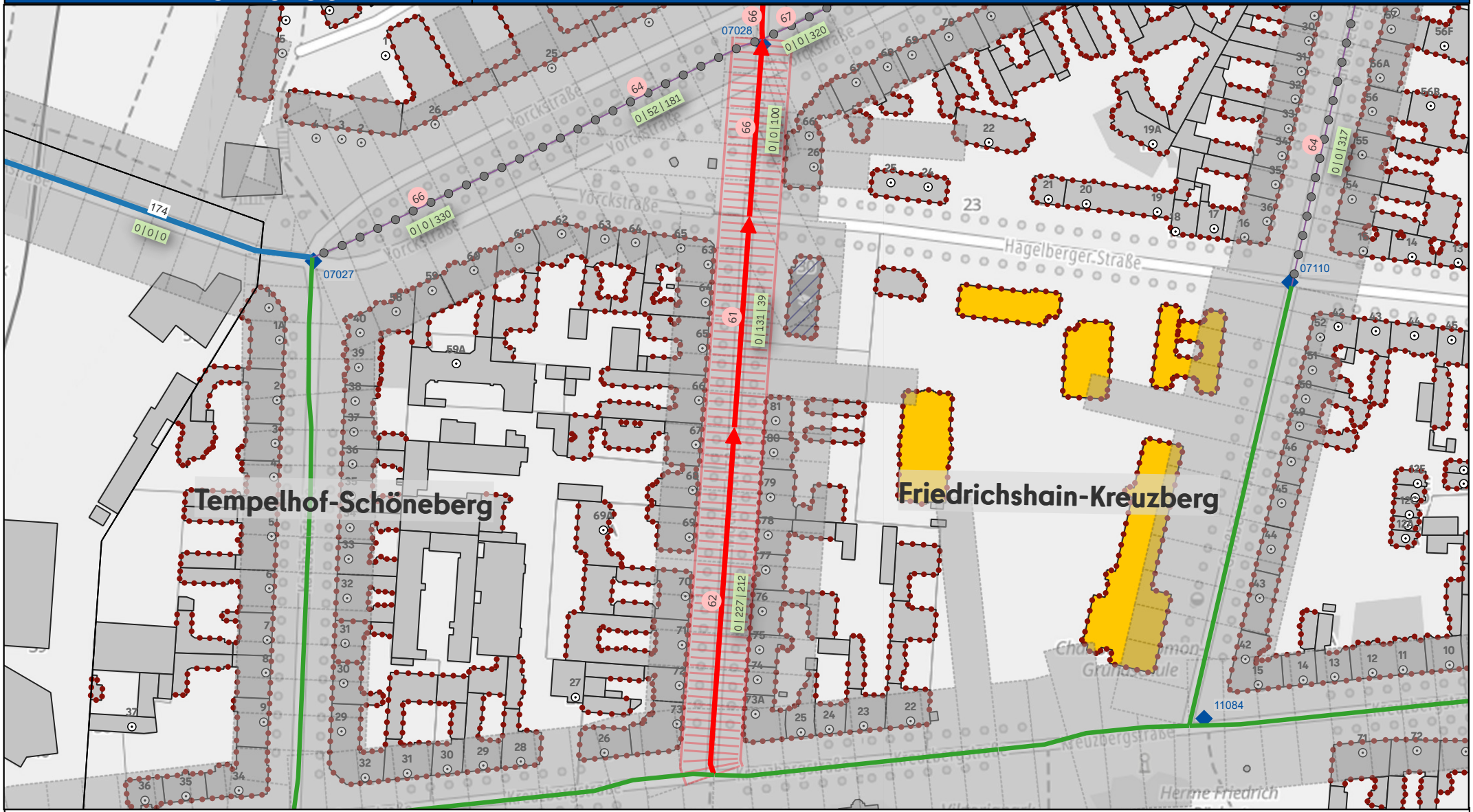
3. Abwägung (Seite 670 und gegebenenfalls Seite 671 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 83: Möckernstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

<= 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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

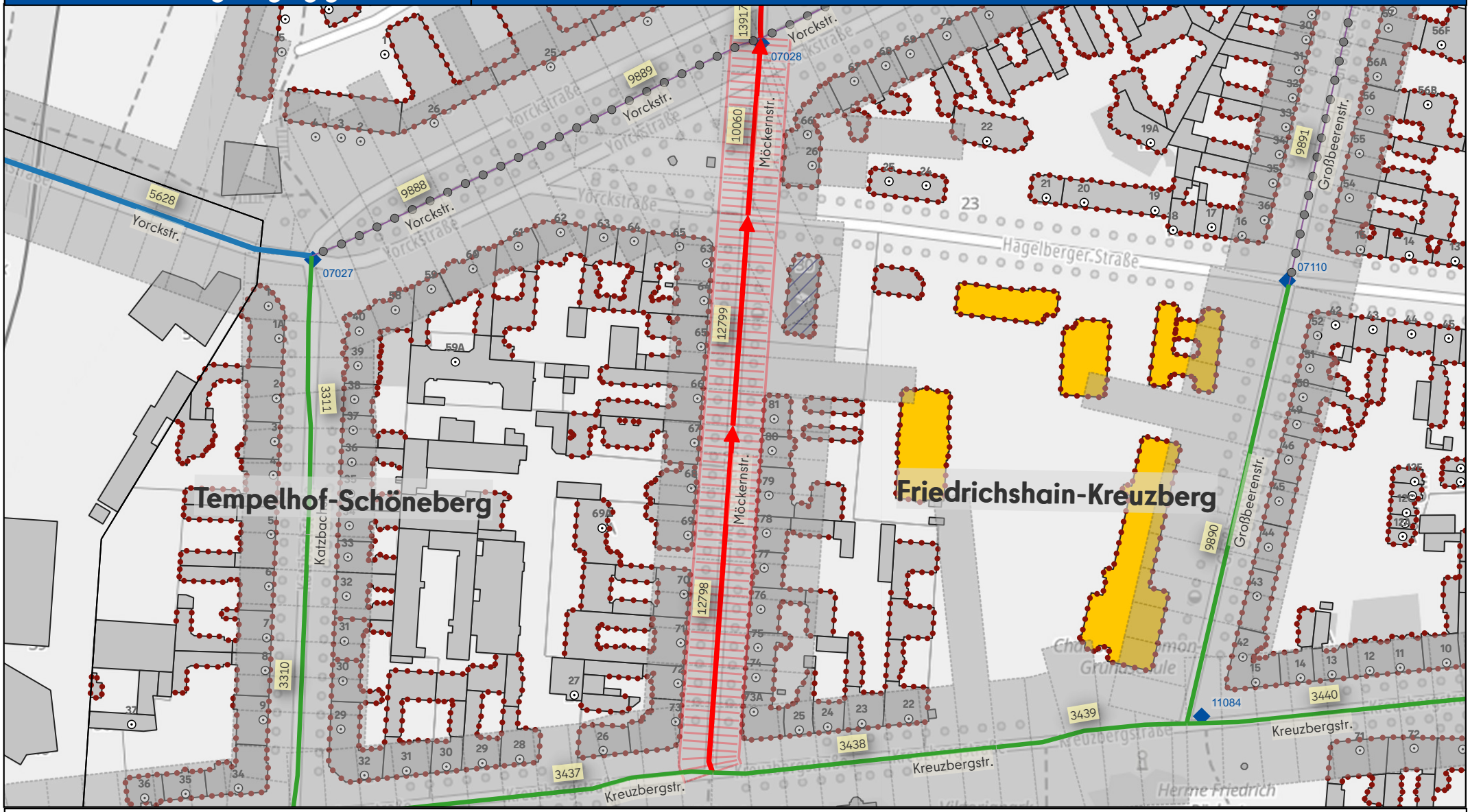
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 673 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 83: Möckernstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
10060	75	0	0	100	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
12798	147	0	227	212	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
12799	89	0	131	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-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
13917	158	0	0	340	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
10060	75	0	0	100	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12798	147	0	227	212	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12799	89	0	131	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
13917	158	0	0	340	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 676

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 676
***) 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.

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 678 bzw. 679 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 676 und gegebenenfalls Seite 677 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

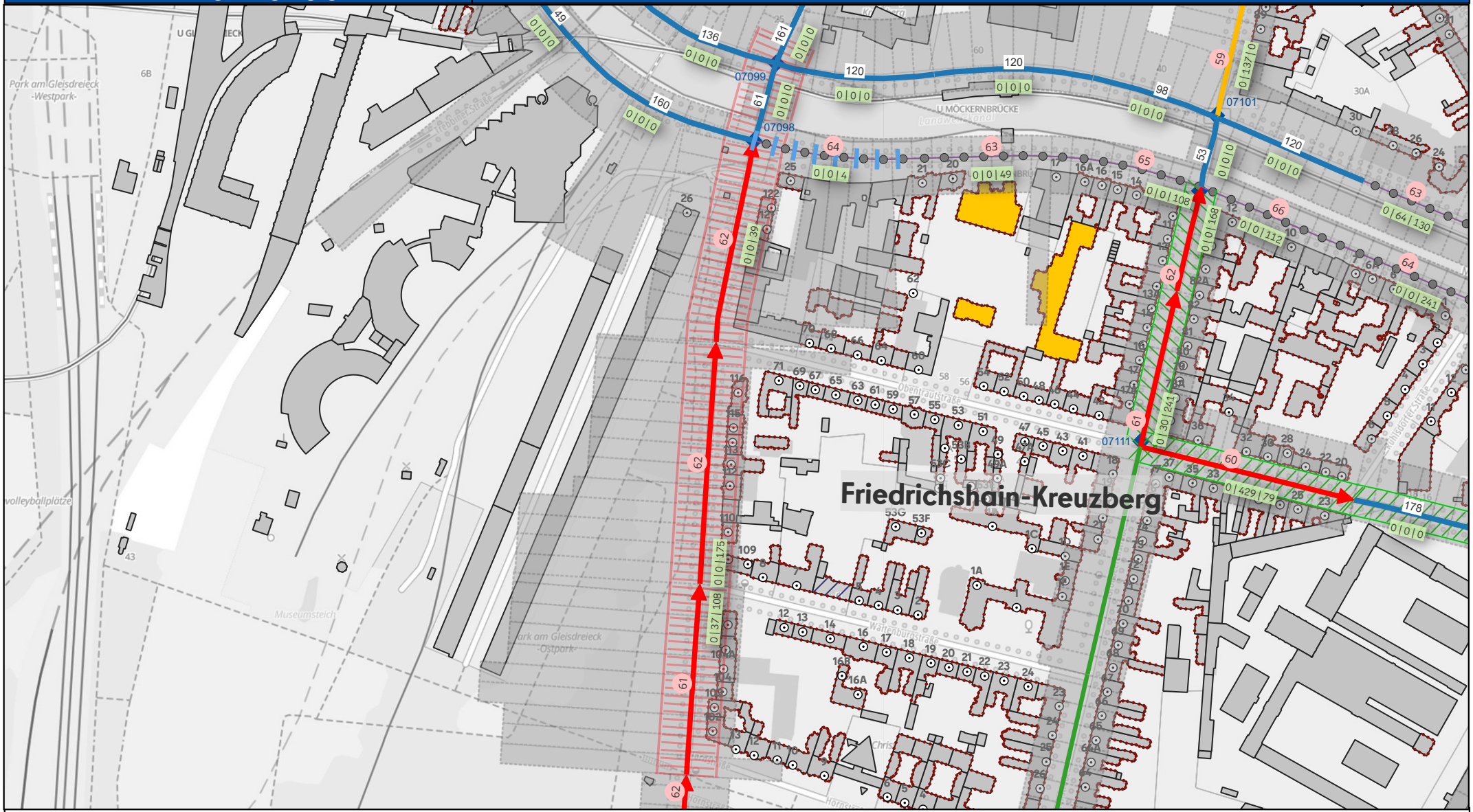
3. Abwägung (Seite 678 und gegebenenfalls Seite 679 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 84: Möckernstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= 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)

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Tempo 30 ist bereits angeordnet. Sollte der bisherige Anordnungsgrund entfallen, wäre die Darstellung zum jeweiligen Untersuchungsabschnitt eine mögliche Anordnungsgrundlage für nächtliches Tempo 30 aus Lärmschutzgründen.

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

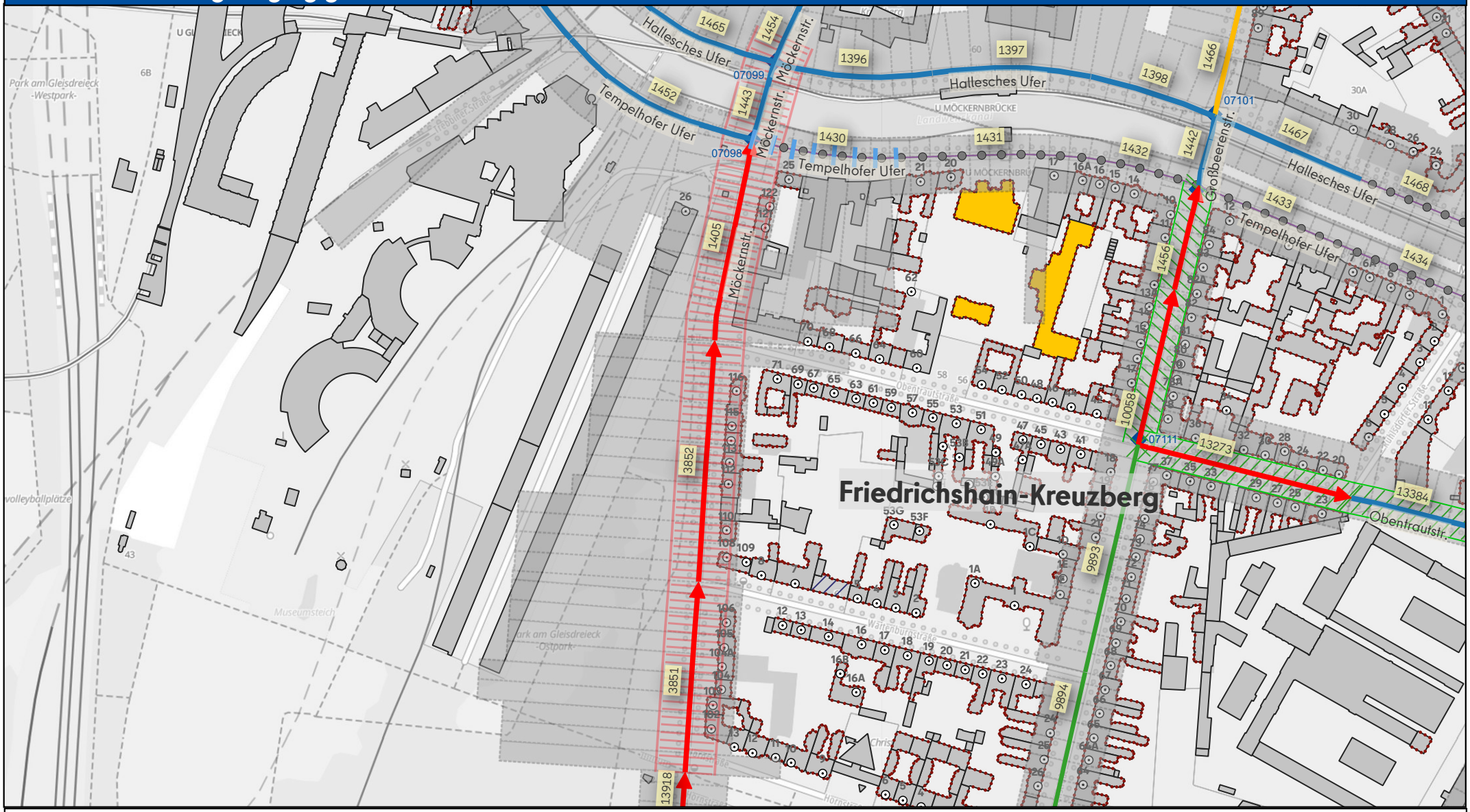
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 681 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 84: Möckernstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
3851	144	0	37	108	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
3852	182	0	0	175	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
1405	155	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-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
13918	68	0	0	27	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
3851	144	0	37	108	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3852	182	0	0	175	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
1405	155	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
13918	68	0	0	27	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 684

***) 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 lärmbetroffene 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 684
****) 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 686 bzw. 687 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 684 und gegebenenfalls Seite 685 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

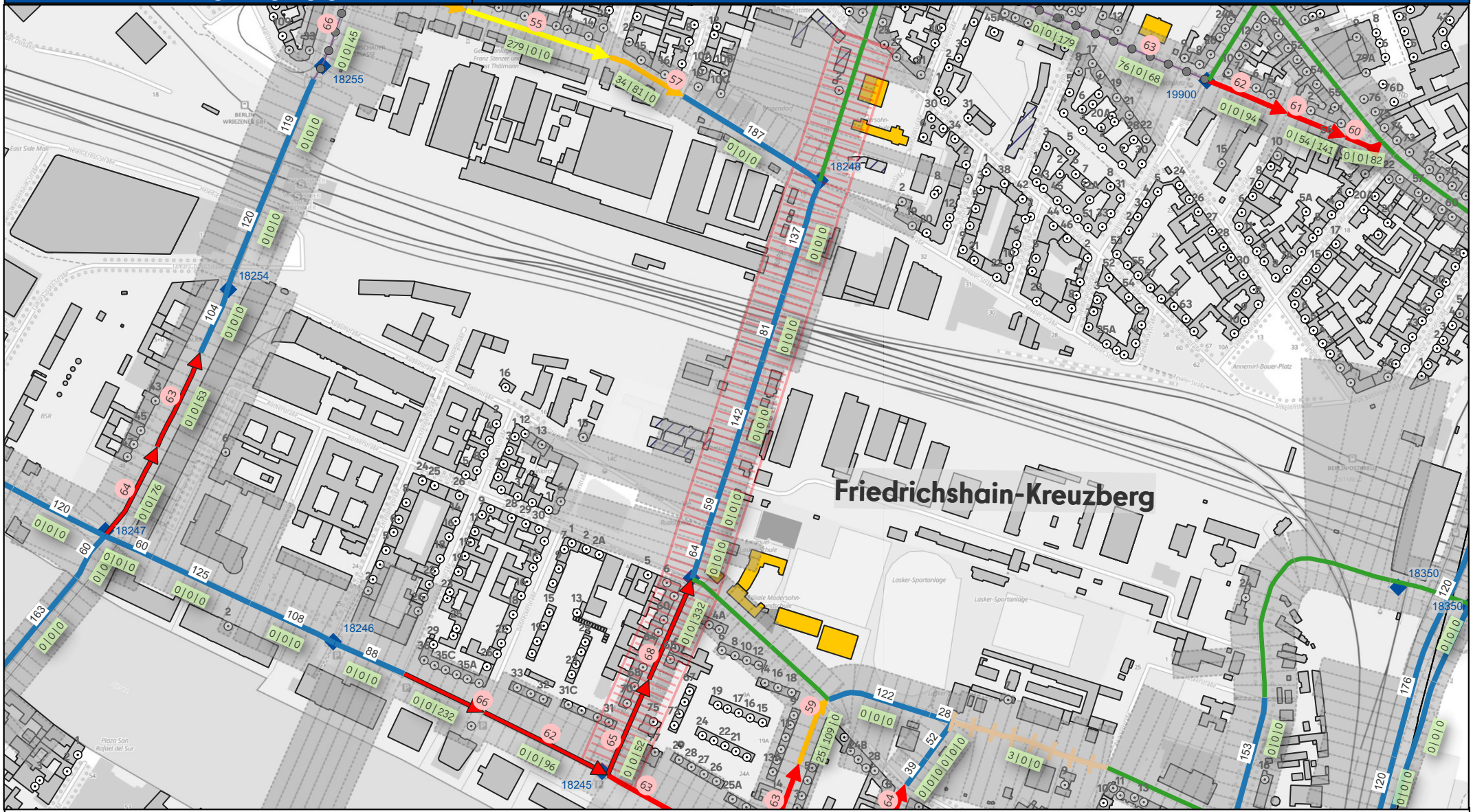
3. Abwägung (Seite 686 und gegebenenfalls Seite 687 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 85: Modersohnstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- <= 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)
- Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* nicht vorhanden oder nicht gesichert
- 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 Hauptwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz
- nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

- Allgemeinbildende 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.

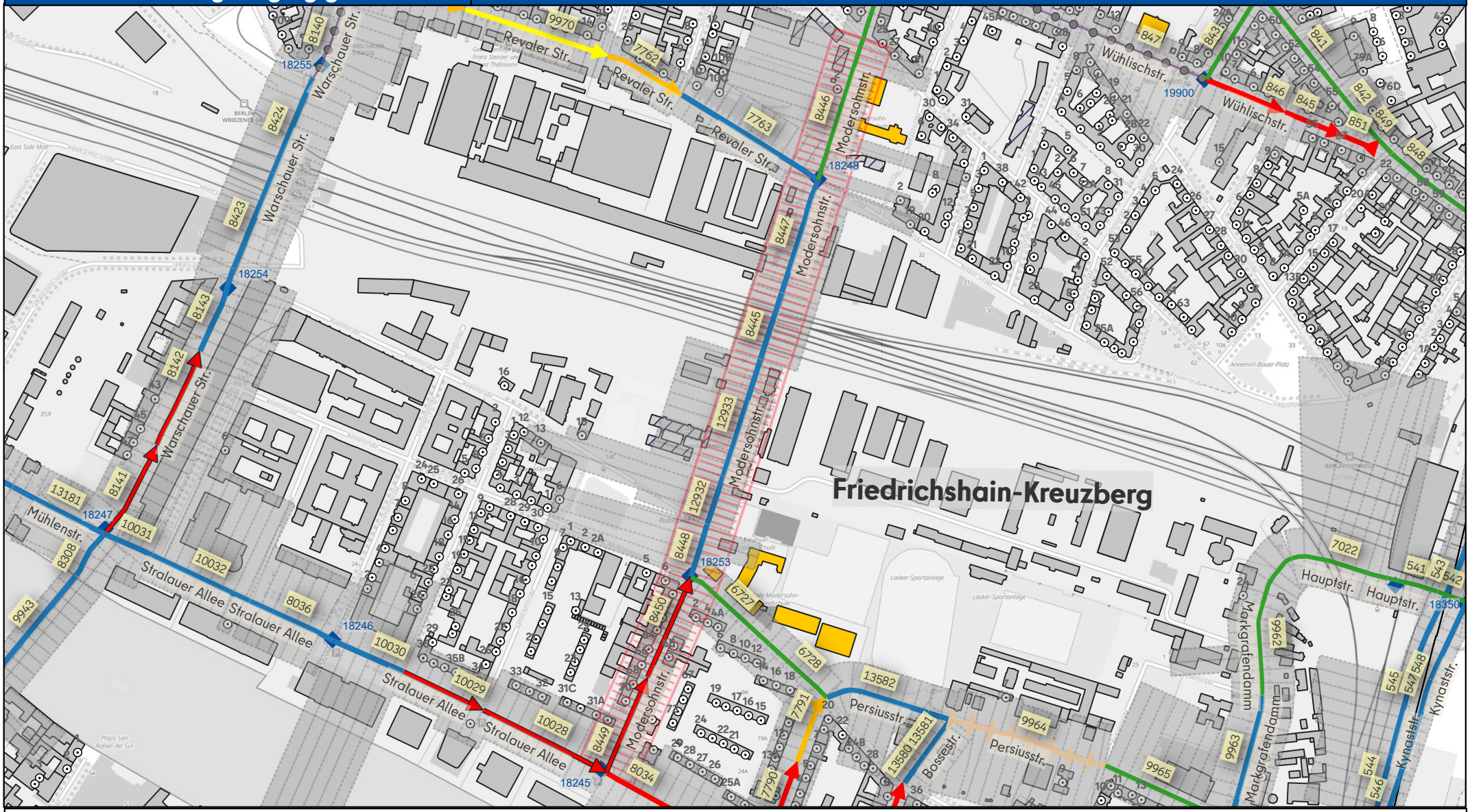
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 689 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 85: Modersohnstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8449	120	0	0	52	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
8450	127	0	0	332	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8449	120	0	0	52	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347 | keine | 347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8450	127	0	0	332	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347 | keine | 347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 692

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 692
***) 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.

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 694 bzw. 695 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 692 und gegebenenfalls Seite 693 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

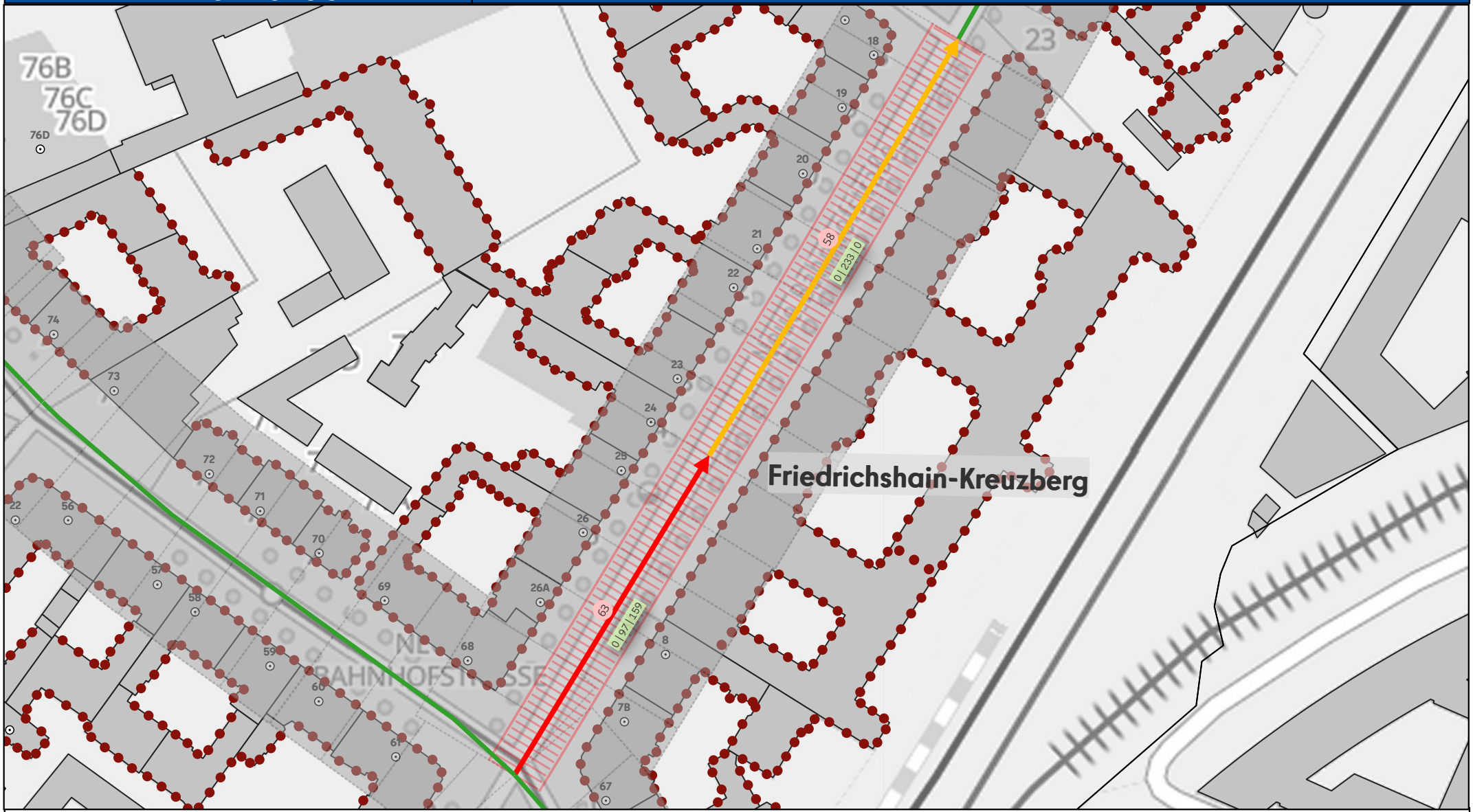
3. Abwägung (Seite 694 und gegebenenfalls Seite 695 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 86: Neue Bahnhofstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

<= T30 nachts (22:00 - 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 Hauptwohnsitz 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.

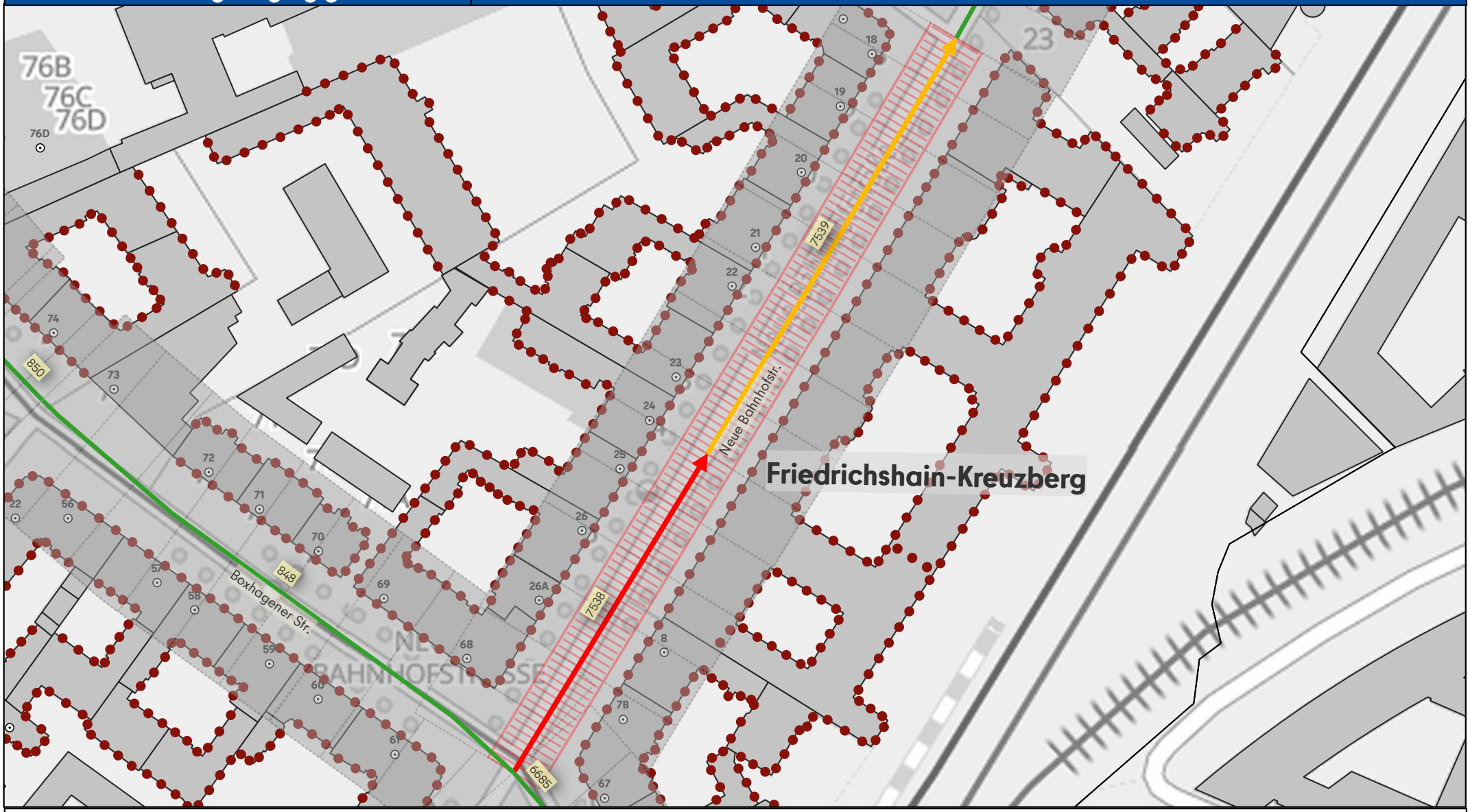
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 697 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 86: Neue Bahnhofstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
7538	90	0	97	159	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
7539	117	0	233	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
7538	90	0	97	159	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
7539	117	0	233	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 700

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 700
***) 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.

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 702 bzw. 703 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 700 und gegebenenfalls Seite 701 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

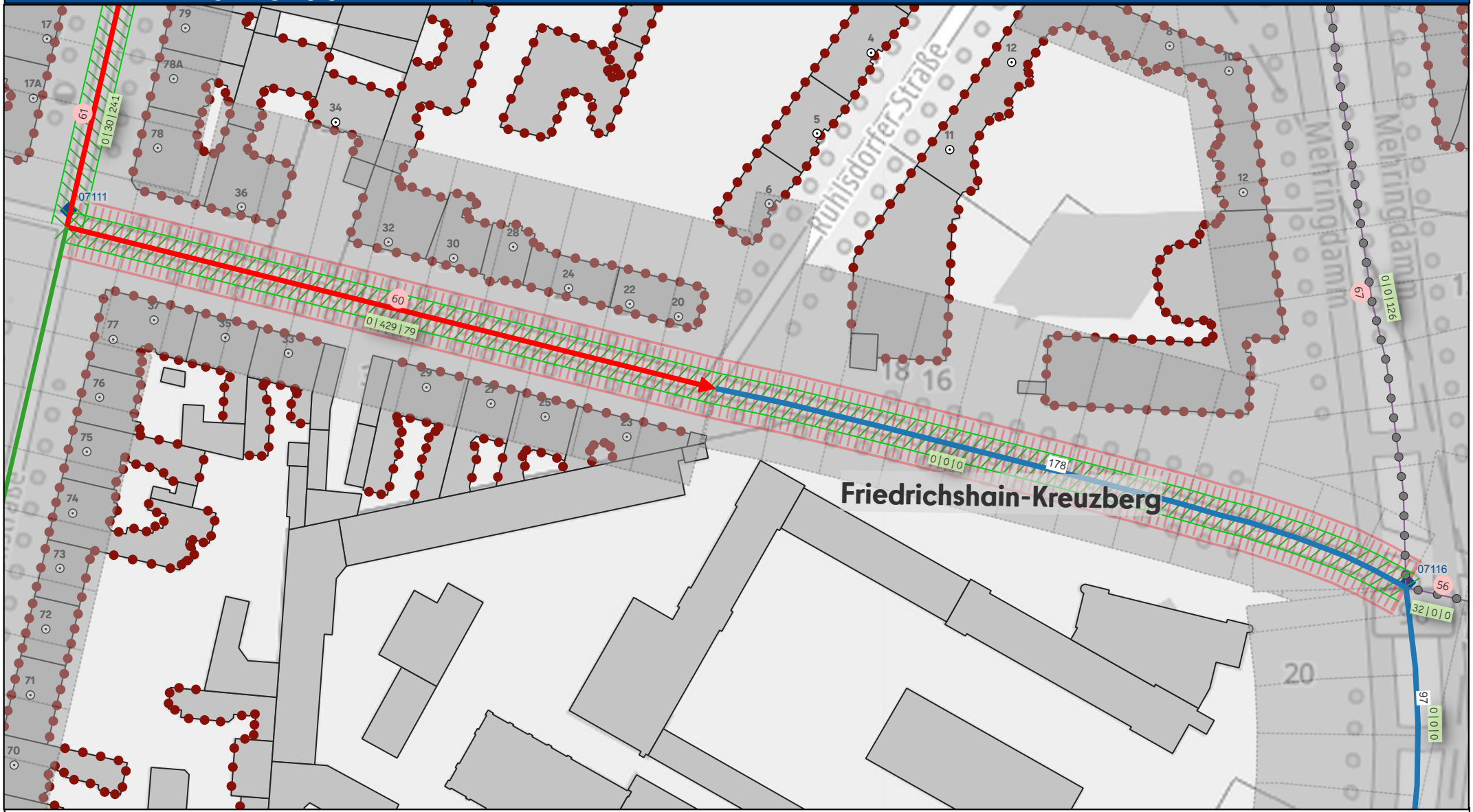
3. Abwägung (Seite 702 und gegebenenfalls Seite 703 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 87: Obentrautstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

<= 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

Tempo 30 ist bereits angeordnet. Sollte der bisherige Anordnungsgrund entfallen, wäre die Darstellung zum jeweiligen Untersuchungsabschnitt eine mögliche Anordnungsgrundlage für nächtliches Tempo 30 aus Lärmschutzgründen.

Grundlagendaten

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

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.

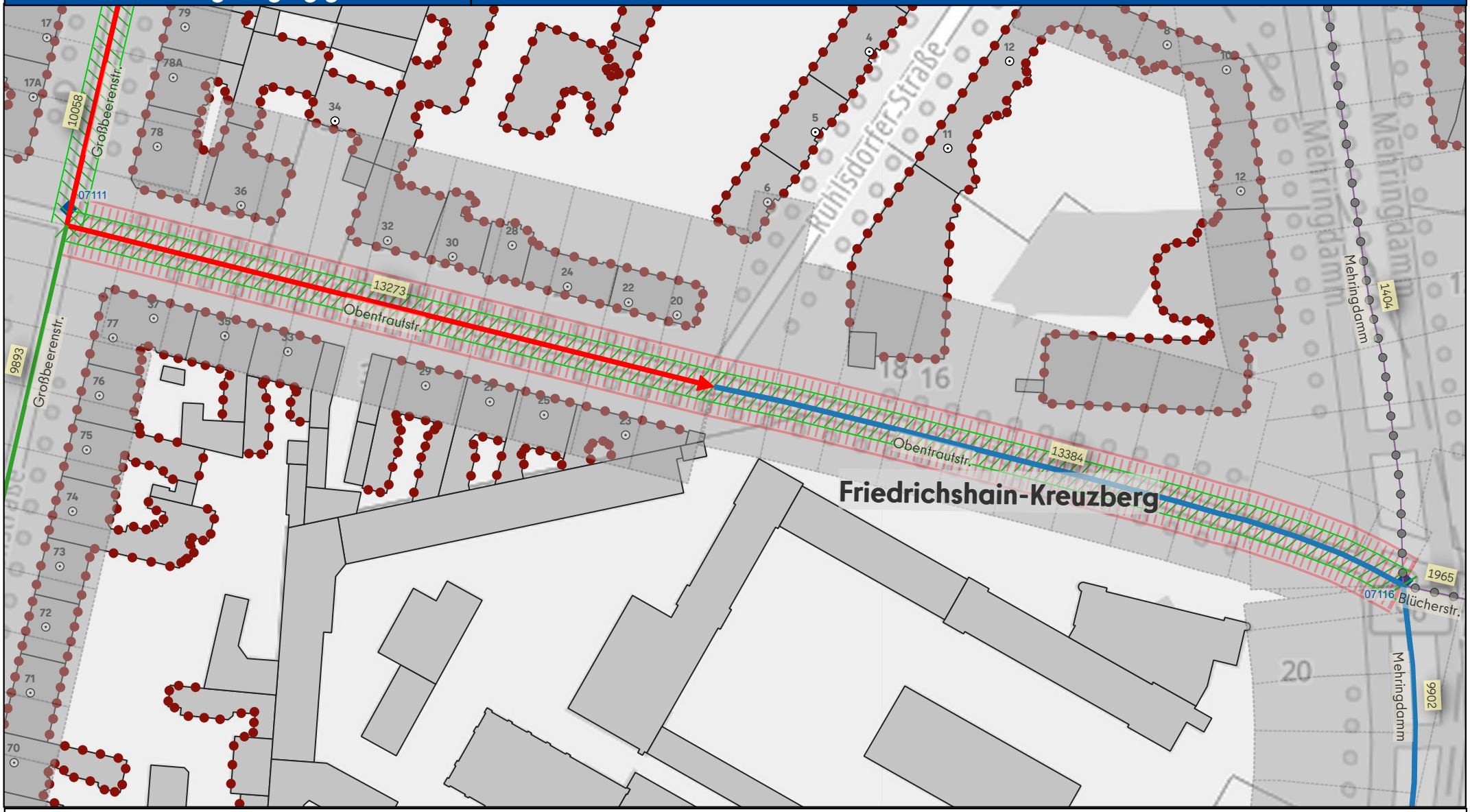
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 705 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 87: Obentrautstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
13273	165	0	429	79	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
13273	165	0	429	79	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 708

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 708
***) 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.

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 710 bzw. 711 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 708 und gegebenenfalls Seite 709 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

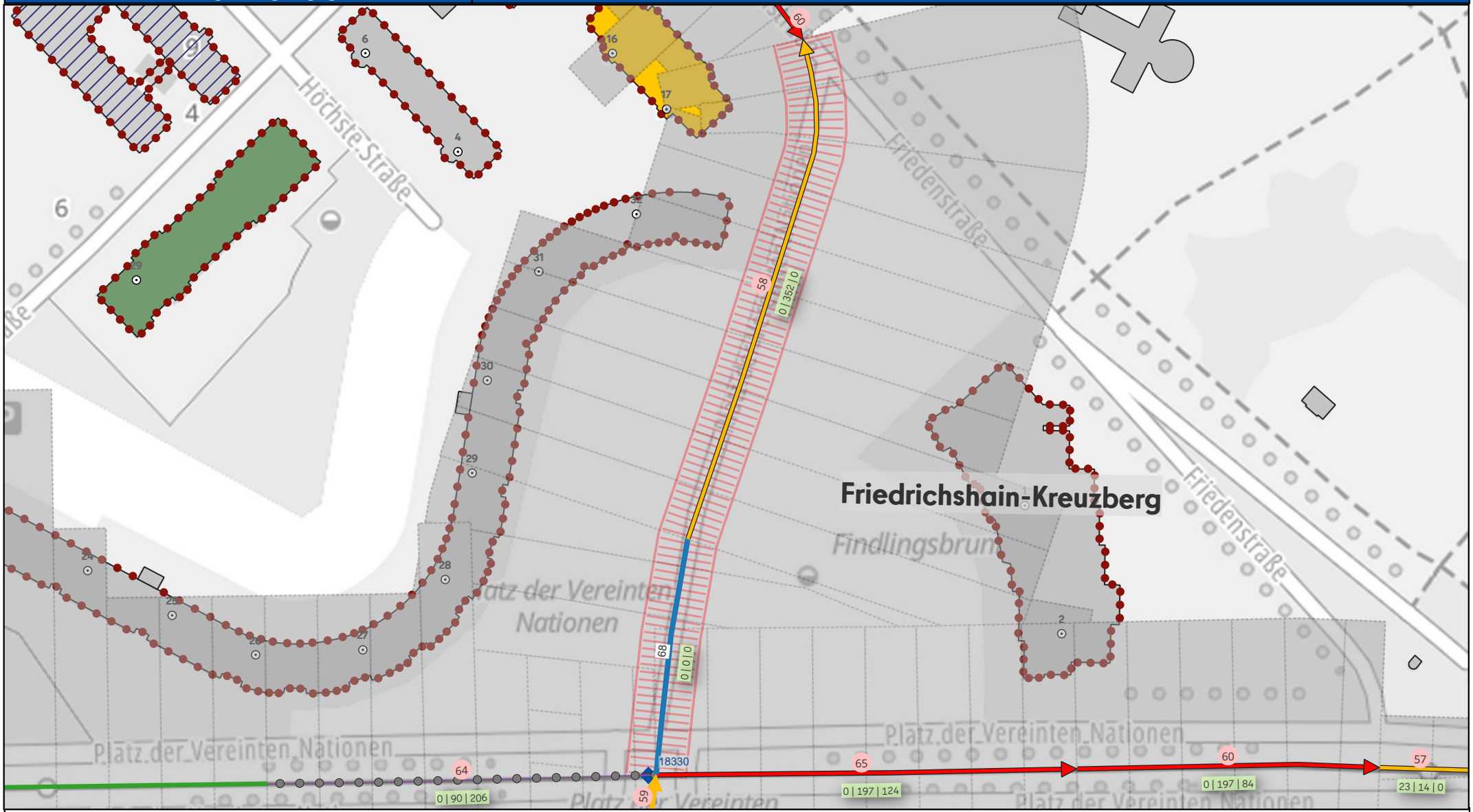
3. Abwägung (Seite 710 und gegebenenfalls Seite 711 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 88: Platz der Vereinten Nationen in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= 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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende 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.

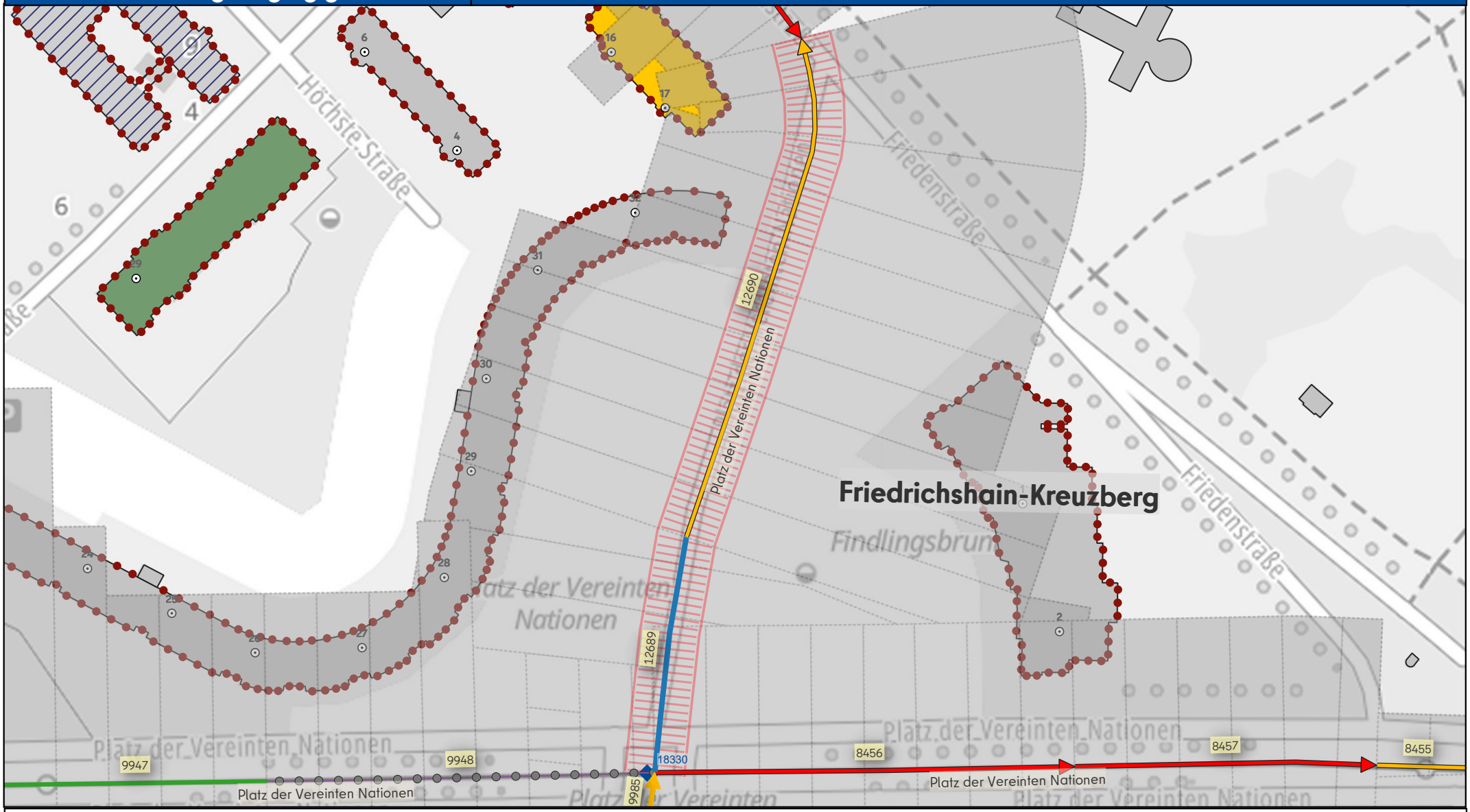
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 713 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 88: Platz der Vereinten Nationen in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8455	56	23	14	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-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
8456	120	0	197	124	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
8457	86	0	197	84	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
9985	119	82	197	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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
12690	149	0	352	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8455	56	23	14	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8456	120	0	197	124	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8457	86	0	197	84	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
9985	119	82	197	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
12690	149	0	352	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 716

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 716
***) 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.

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 718 bzw. 719 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 716 und gegebenenfalls Seite 717 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

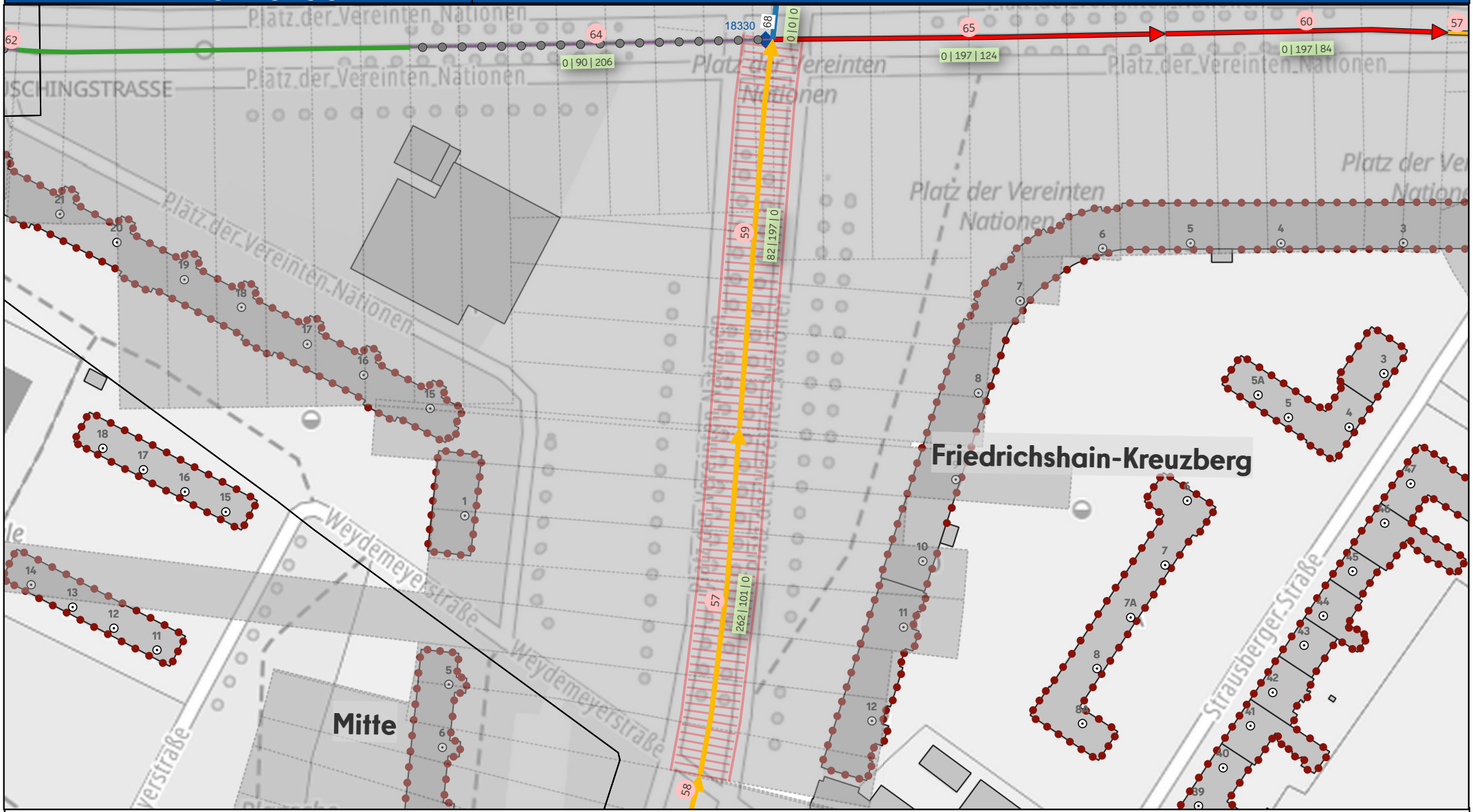
3. Abwägung (Seite 718 und gegebenenfalls Seite 719 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 89: Platz der Vereinten Nationen in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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* >= 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= 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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

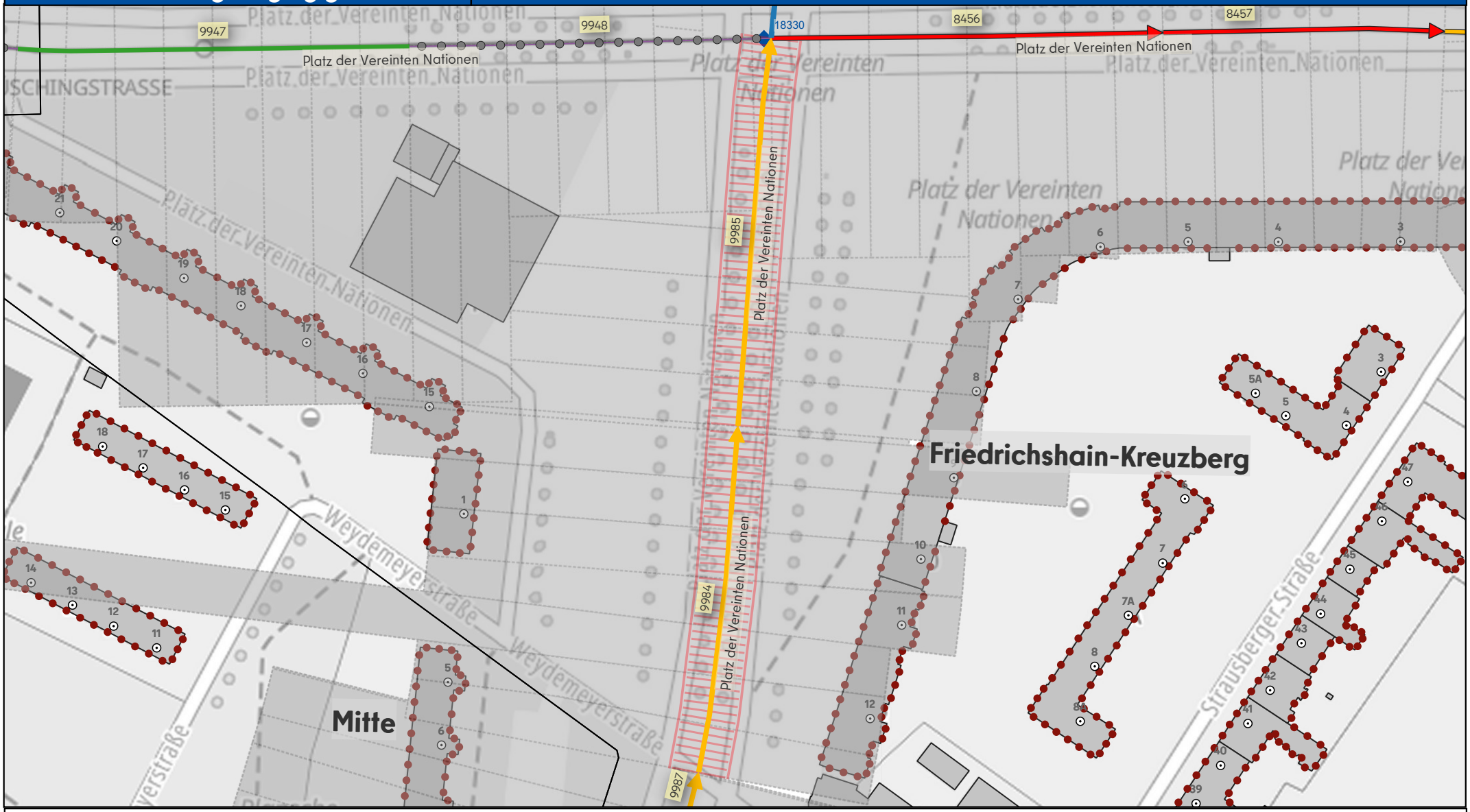
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 721 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 89: Platz der Vereinten Nationen in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8455	56	23	14	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-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
8456	120	0	197	124	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
8457	86	0	197	84	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
9984	107	262	101	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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
9985	119	82	197	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8455	56	23	14	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8456	120	0	197	124	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8457	86	0	197	84	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
9984	107	262	101	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
9985	119	82	197	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 724

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 724
***) 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.

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 726 bzw. 727 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 724 und gegebenenfalls Seite 725 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

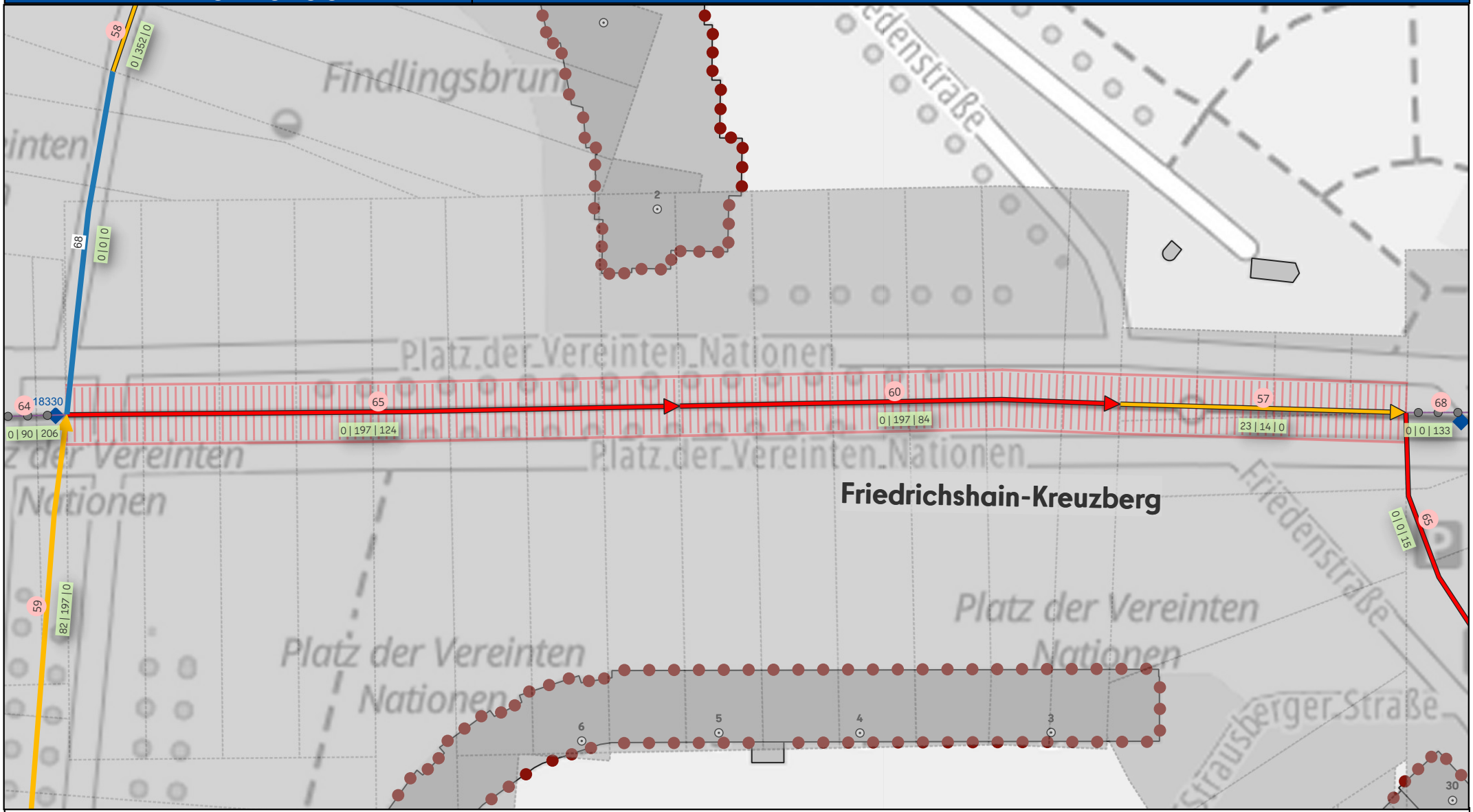
3. Abwägung (Seite 726 und gegebenenfalls Seite 727 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 90: Platz der Vereinten Nationen in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

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

Grundlagendaten

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

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.

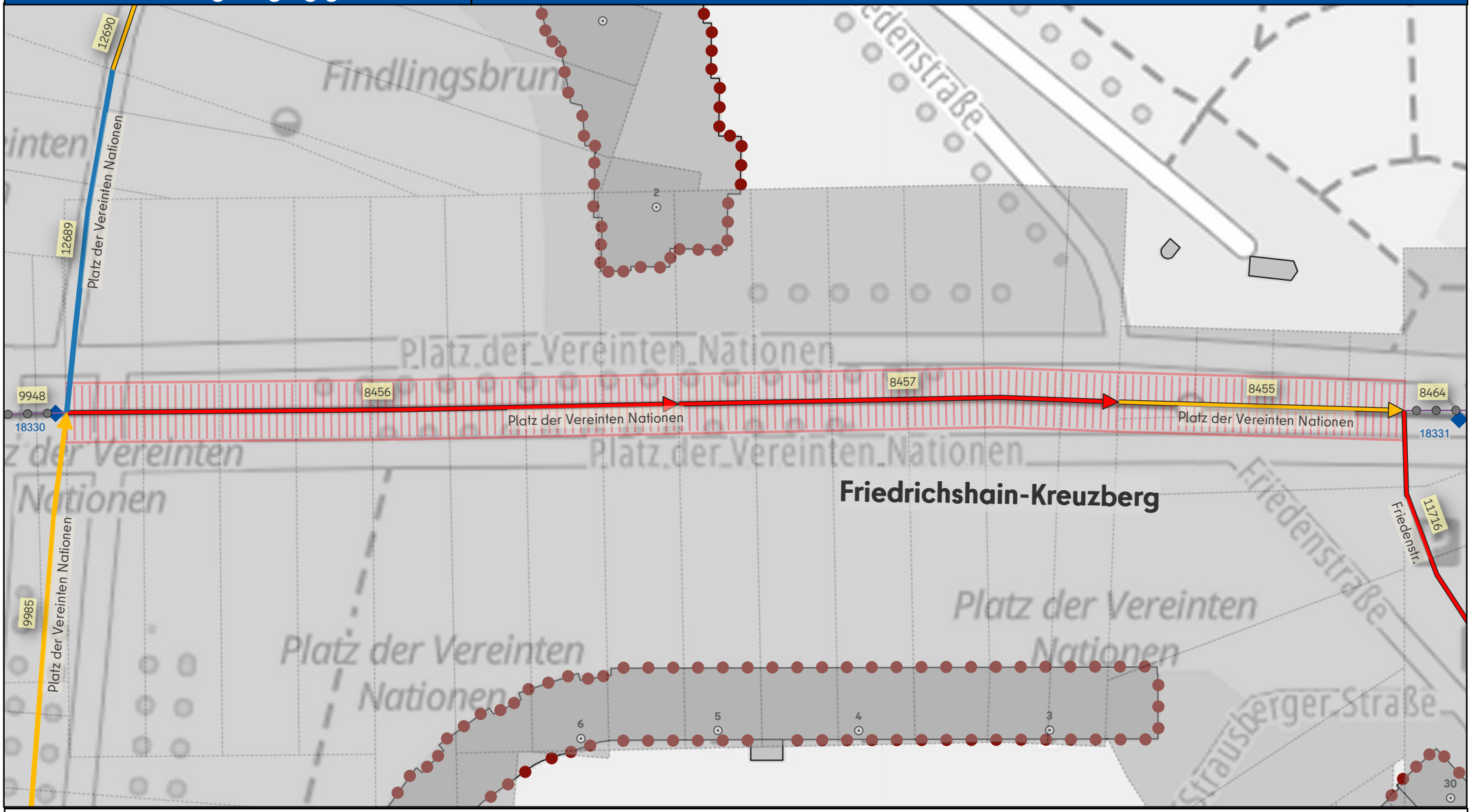
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 729 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 90: Platz der Vereinten Nationen in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 50 100 150 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8455	56	23	14	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-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
8456	120	0	197	124	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
8457	86	0	197	84	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
9985	119	82	197	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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
12690	149	0	352	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen Streckenabschnitte*

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
8455	56	23	14	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8456	120	0	197	124	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8457	86	0	197	84	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,M5 | M5 | 142,M5	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
9985	119	82	197	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
12690	149	0	352	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142 | keine | 142	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 732

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 732
***) 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.

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 734 bzw. 735 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 732 und gegebenenfalls Seite 733 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

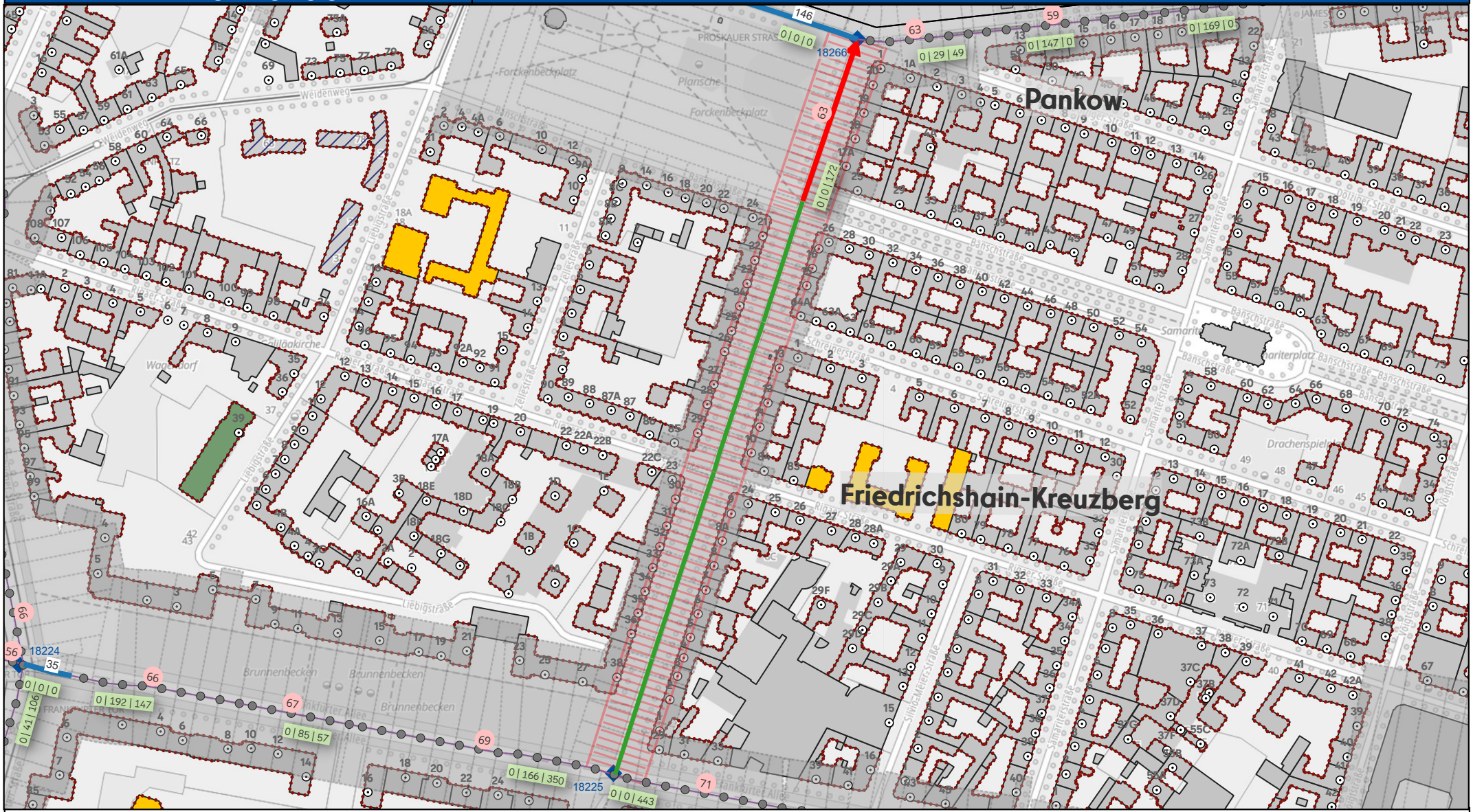
3. Abwägung (Seite 734 und gegebenenfalls Seite 735 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 91: Proskauer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

<= 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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende 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.

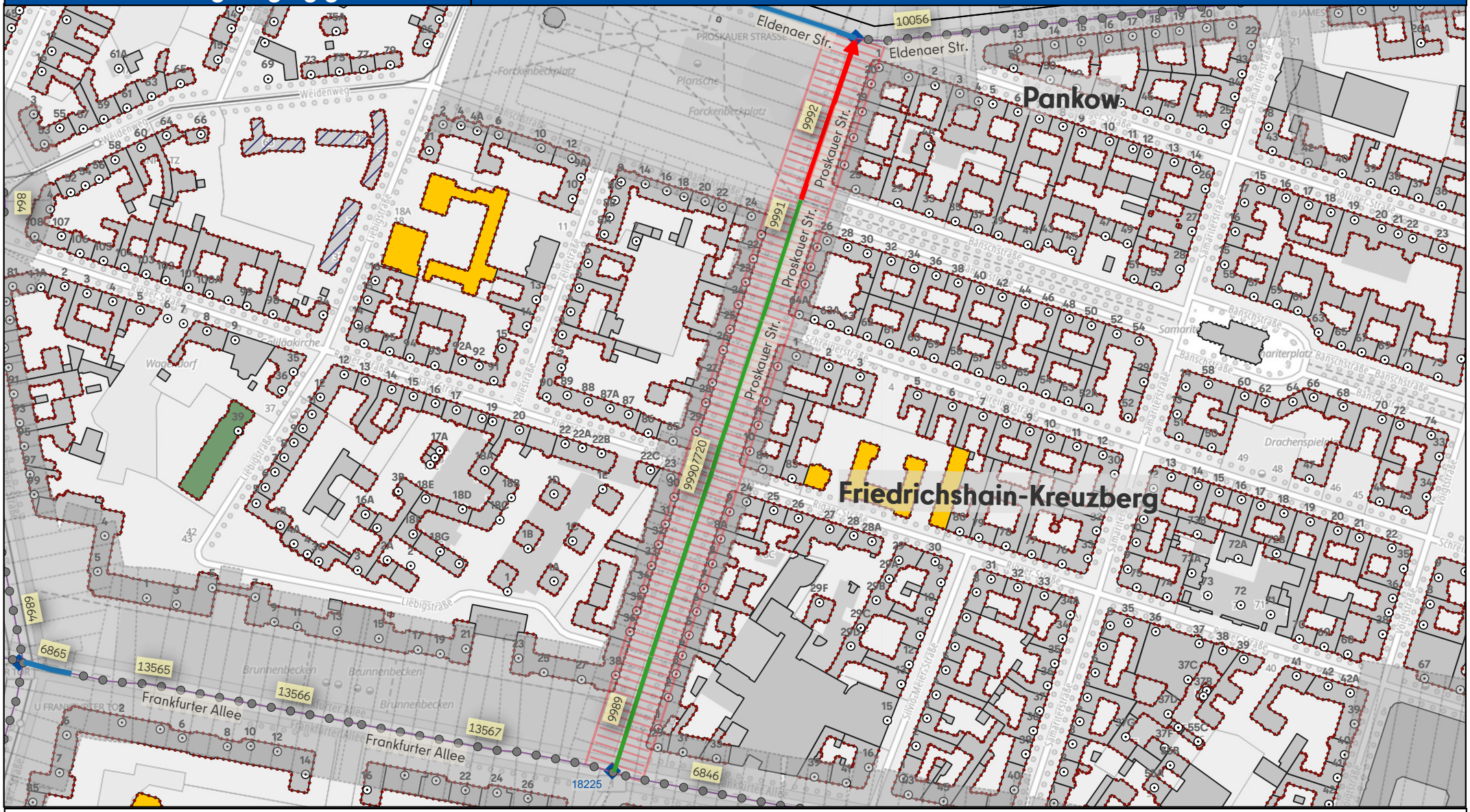
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 737 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 91: Proskauer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
9992	120	0	0	172	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
9992	120	0	0	172	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 740

***) 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 lärmbetroffene 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 740
****) 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 742 bzw. 743 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 740 und gegebenenfalls Seite 741 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

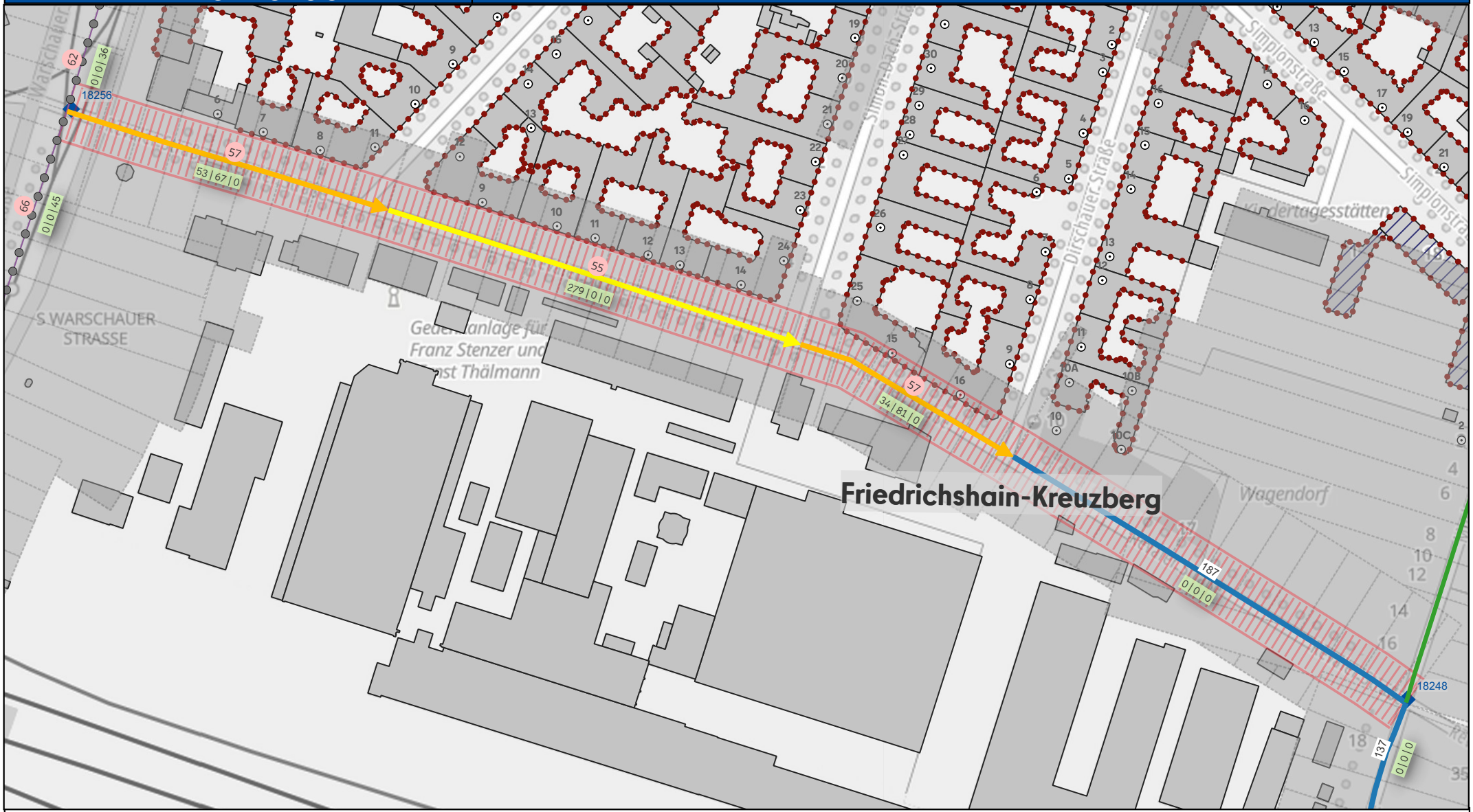
3. Abwägung (Seite 742 und gegebenenfalls Seite 743 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 92: Revaler Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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* >= 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

<= 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

Grundlagendaten

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

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.

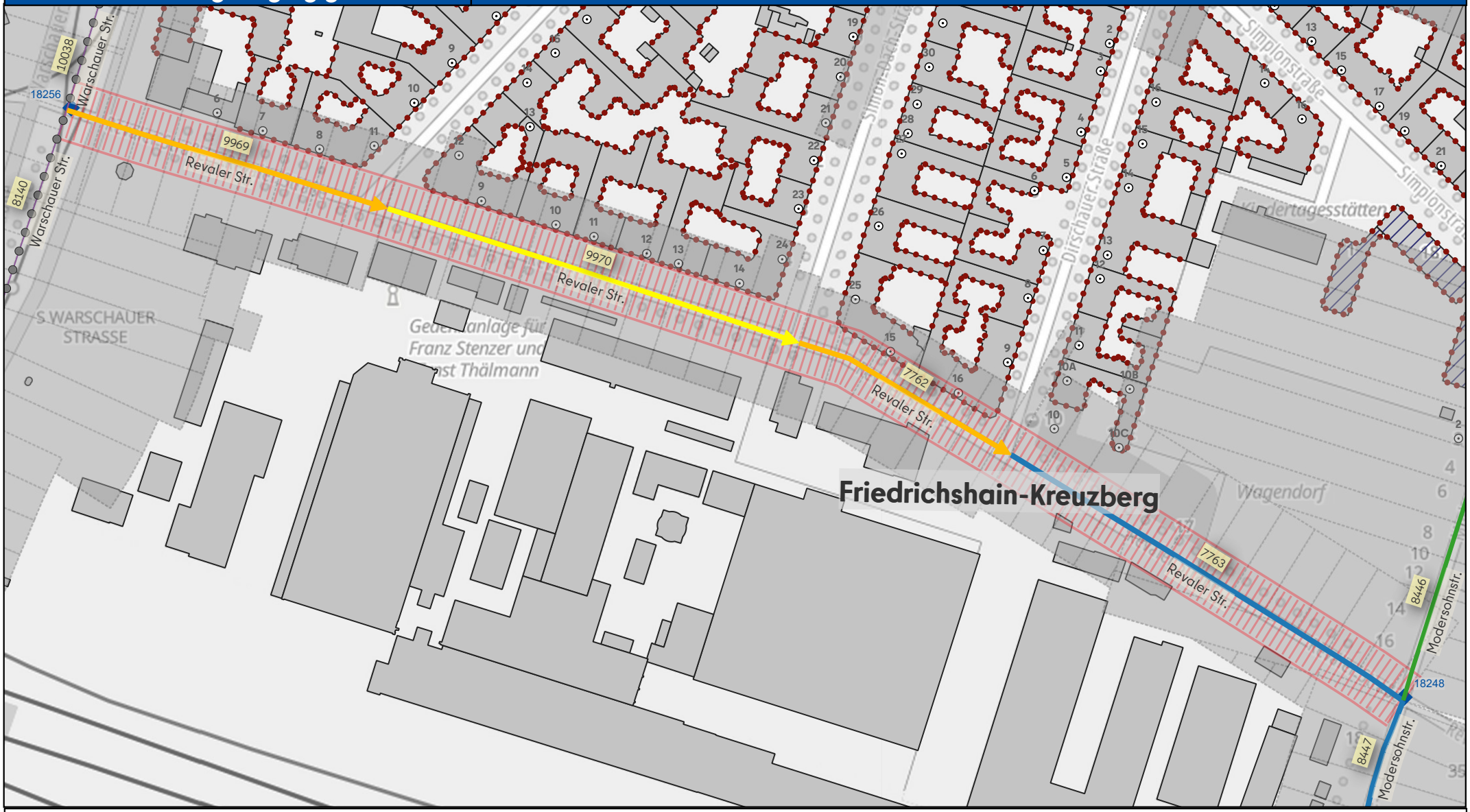
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 745 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 92: Revaler Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
7762	97	34	81	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-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
9969	135	53	67	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-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
9970	174	279	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
7762	97	34	81	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
9969	135	53	67	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
9970	174	279	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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 748

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 748
***) 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.

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 750 bzw. 751 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 748 und gegebenenfalls Seite 749 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

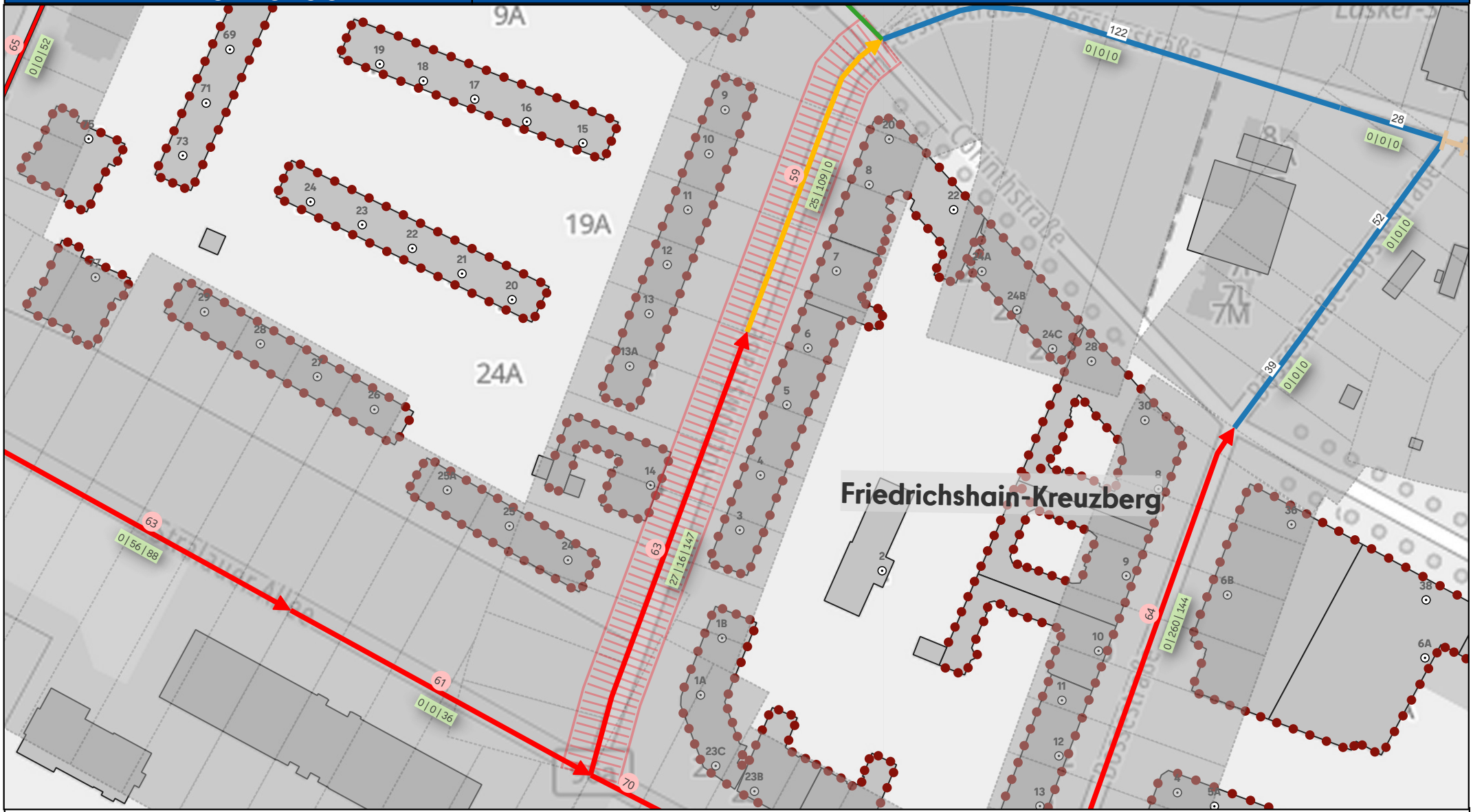
3. Abwägung (Seite 750 und gegebenenfalls Seite 751 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 93: Rochowstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= 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)

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

Grundlagendaten

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

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.

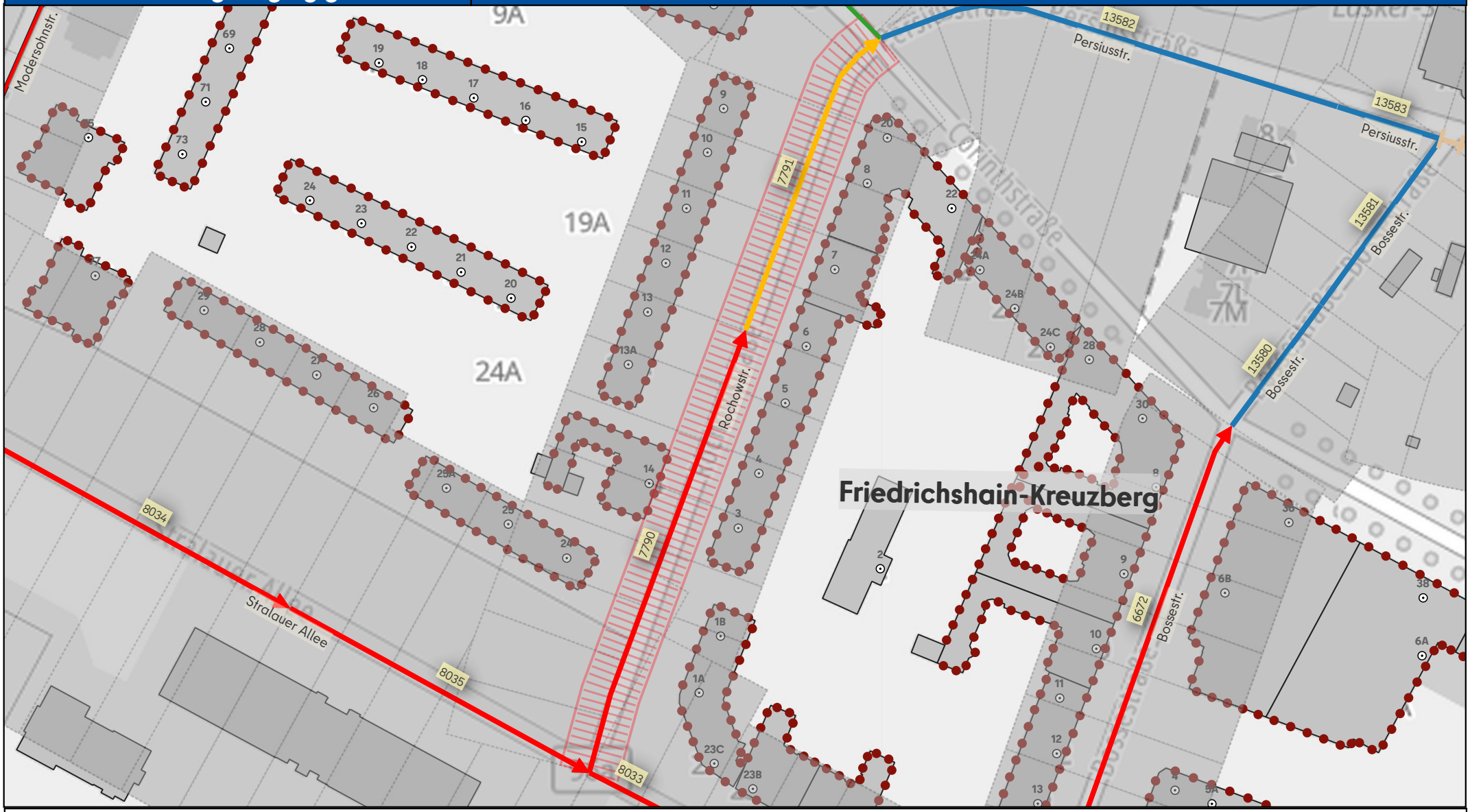
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 753 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 93: Rochowstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 60 120 180 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
7790	120	27	16	147	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) 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
7791	84	25	109	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
7790	120	27	16	147	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
7791	84	25	109	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 756

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 756
***) 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.

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 758 bzw. 759 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 756 und gegebenenfalls Seite 757 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

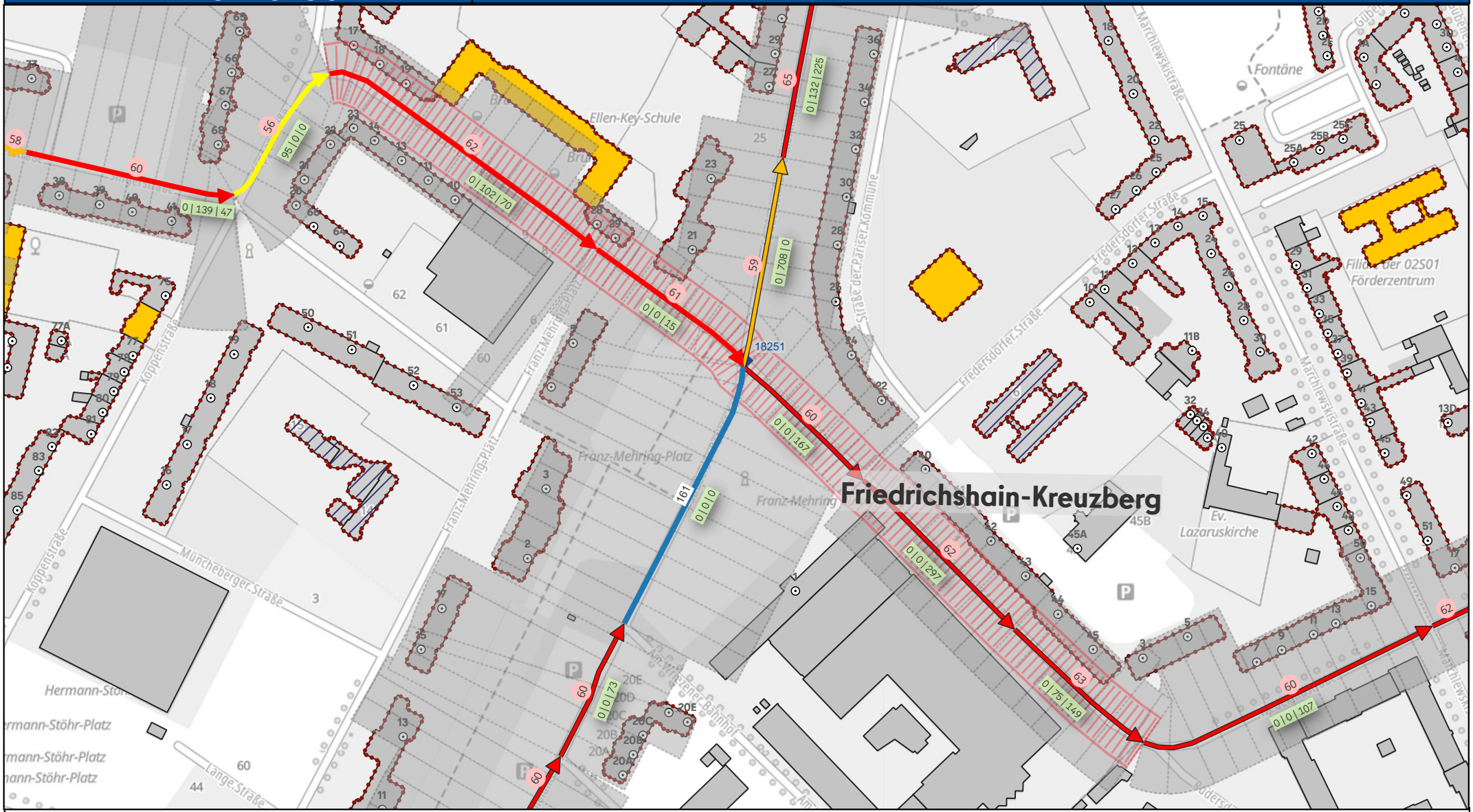
3. Abwägung (Seite 758 und gegebenenfalls Seite 759 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 94: Rüdersdorfer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- ohne EW mit LB* >= 55 dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)

Grundlagendaten

- 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
- nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

- Allgemeinbildende 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.

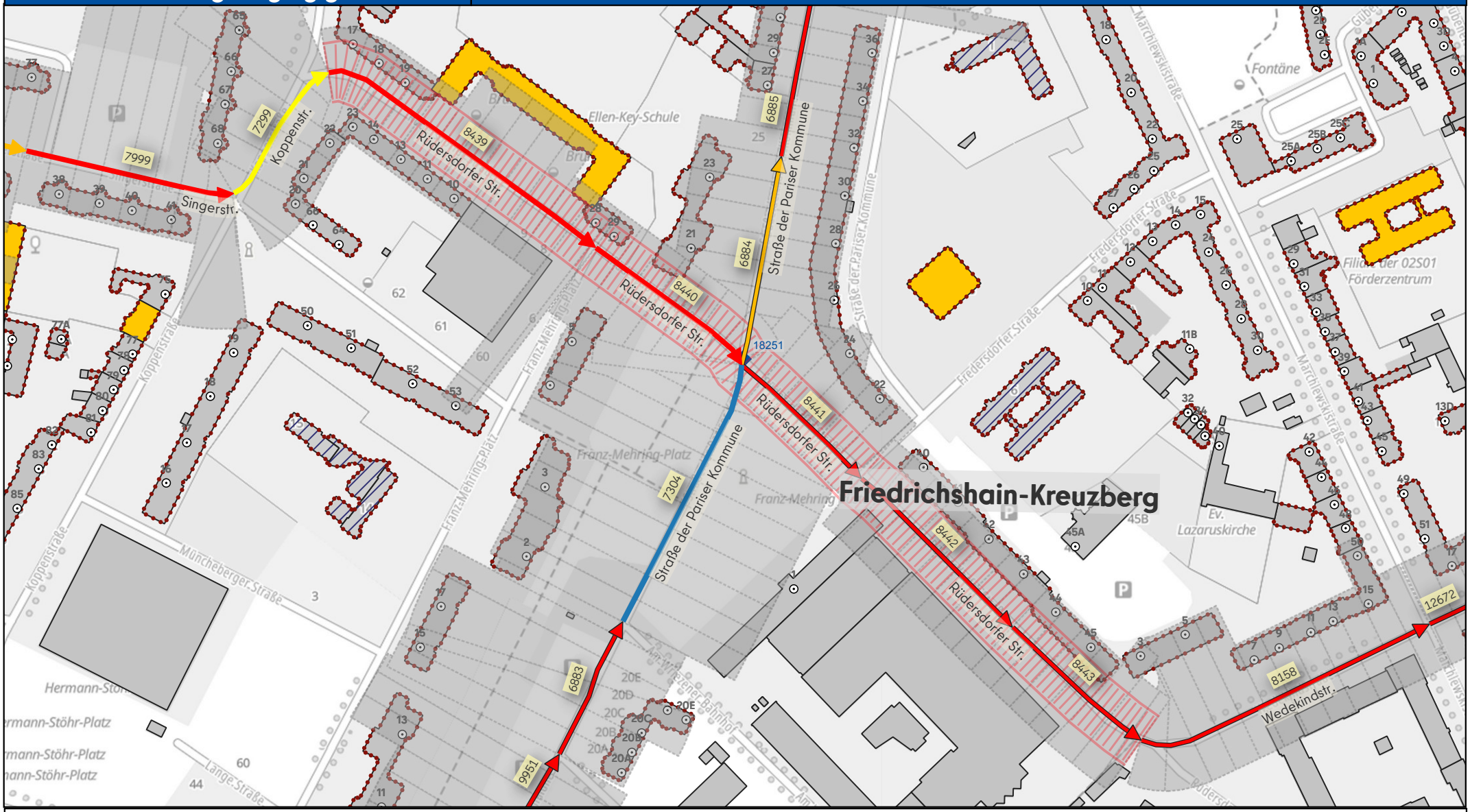
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 761 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 94: Rüdersdorfer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8439	183	0	102	70	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
8440	107	0	0	15	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
8441	93	0	0	167	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
8442	120	0	0	297	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
8443	97	0	75	149	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8439	183	0	102	70	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8440	107	0	0	15	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8441	93	0	0	167	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	240 | N40 | 240	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8442	120	0	0	297	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	240 | N40 | 240	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8443	97	0	75	149	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	240 | N40 | 240	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 764

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 764
***) 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.

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 766 bzw. 767 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 764 und gegebenenfalls Seite 765 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 766 und gegebenenfalls Seite 767 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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 95: Singerstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- <= T30 nachts (22:00 - 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 Hauptwohnsitz gemeldet sind, ggf. mit Hausnummer und Hausnummer-Zusatz

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

- Seniorenheim
- Allgemeinbildende 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.

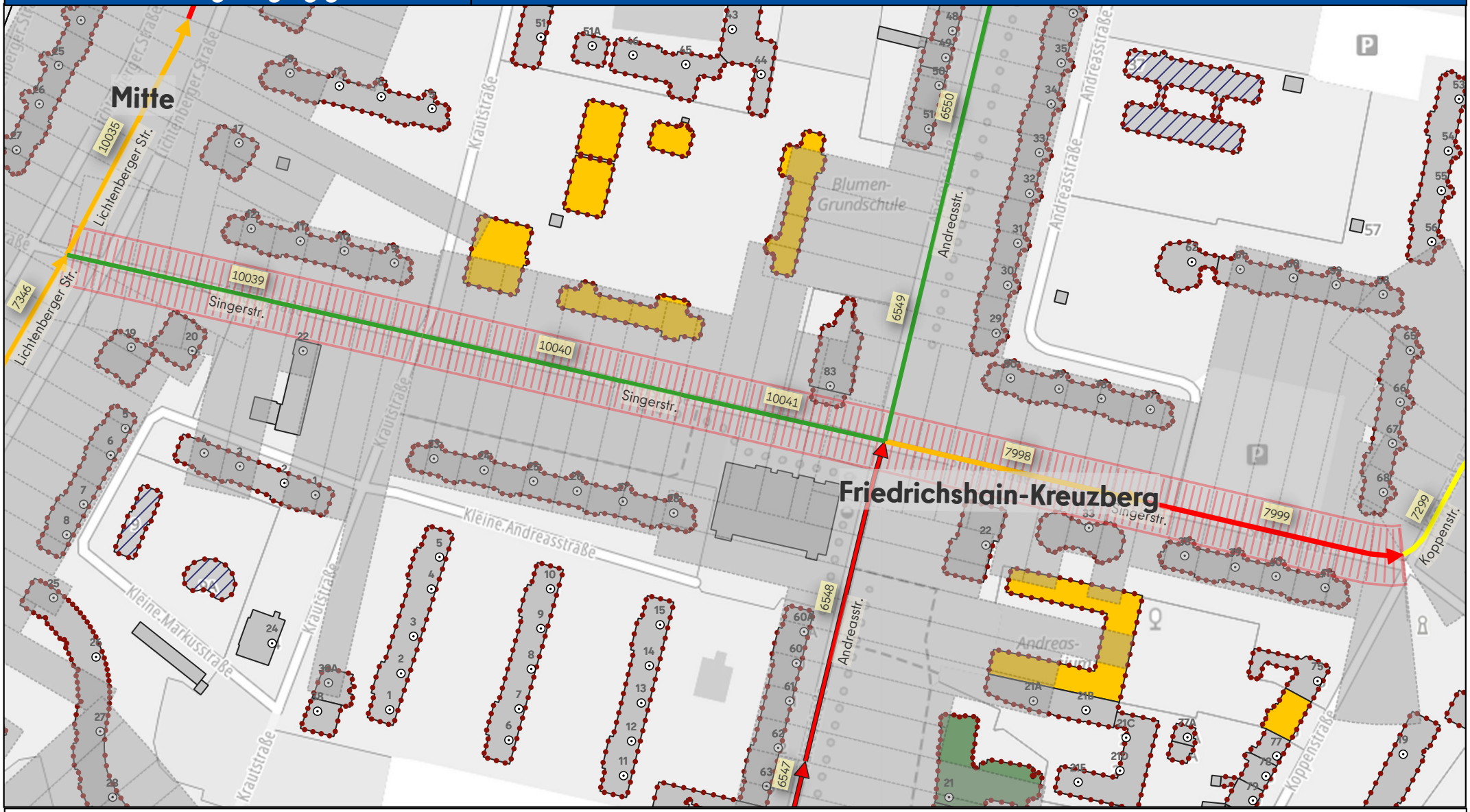
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 769 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 95: Singerstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
7998	120	109	115	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-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
7999	120	0	139	47	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
7998	120	109	115	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
7999	120	0	139	47	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 772

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 772
***) 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.

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 774 bzw. 775 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 772 und gegebenenfalls Seite 773 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

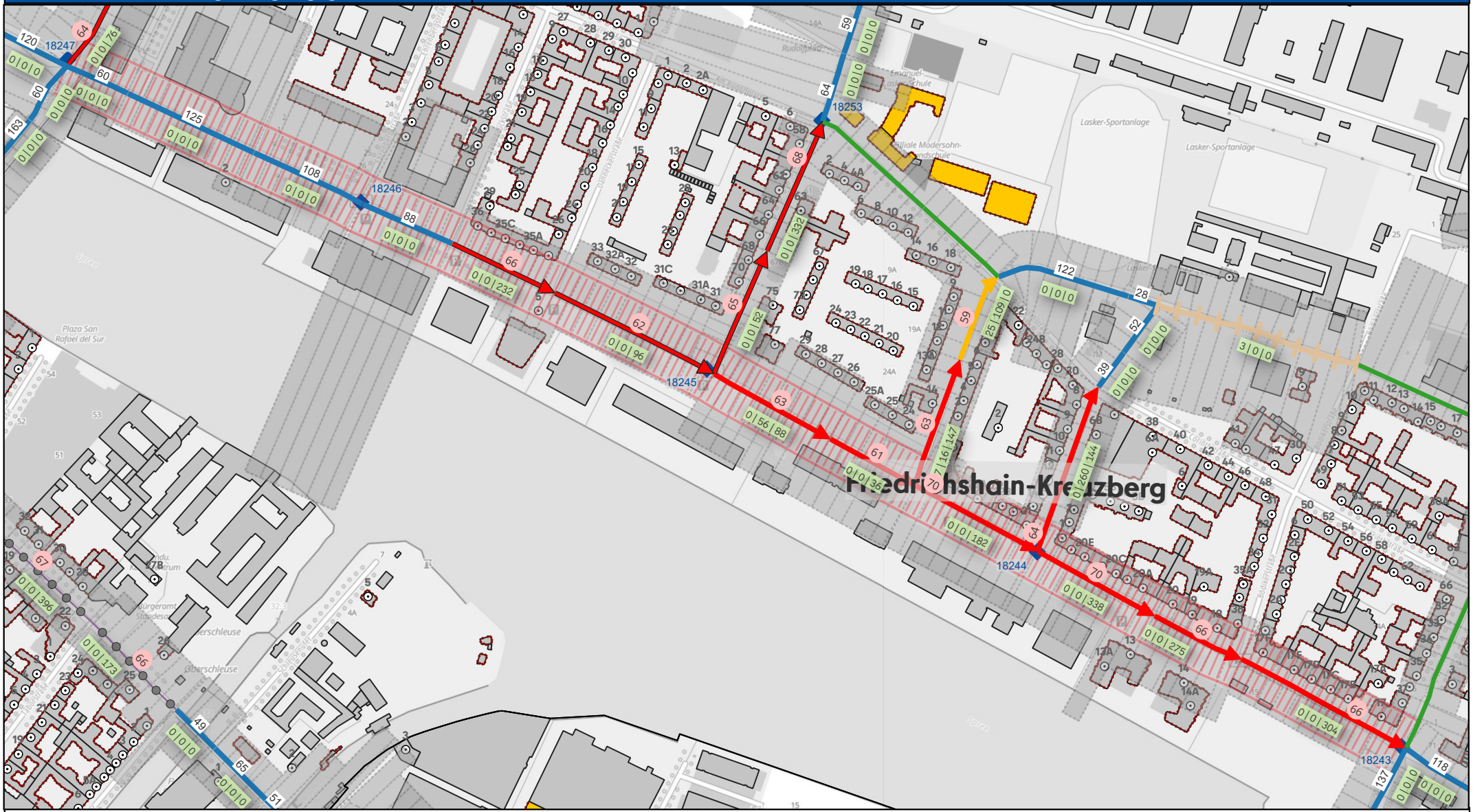
3. Abwägung (Seite 774 und gegebenenfalls Seite 775 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 96: Stralauer Allee in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= 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)

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

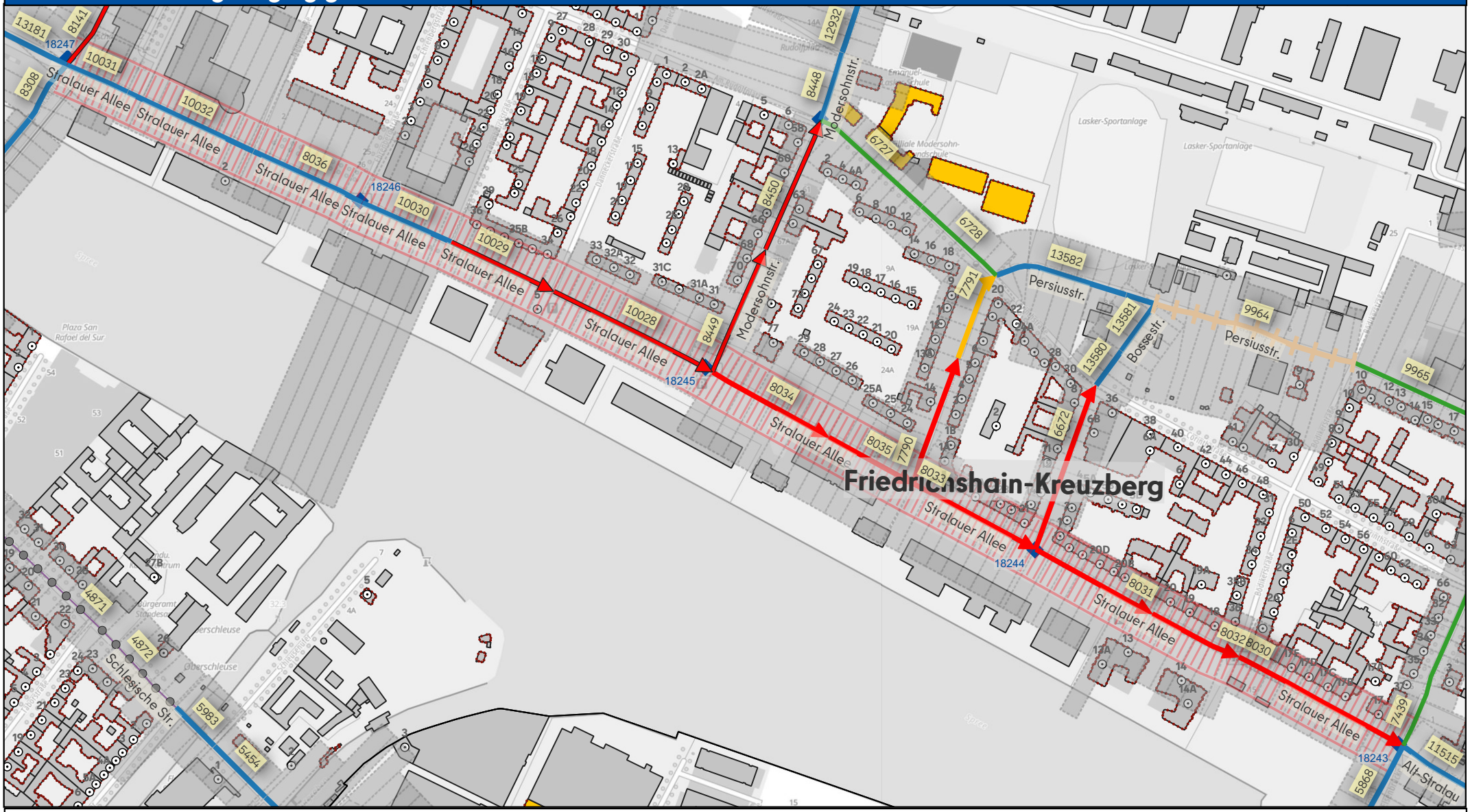
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 777 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 96: Stralauer Allee in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8030	168	0	0	304	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
8031	120	0	0	338	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
8032	87	0	0	275	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
8033	124	0	0	182	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
8034	120	0	56	88	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
8035	87	0	0	36	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
10028	160	0	0	96	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
10029	103	0	0	232	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen Streckenabschnitte*

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
8030	168	0	0	304	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8031	120	0	0	338	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8032	87	0	0	275	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8033	124	0	0	182	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8034	120	0	56	88	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8035	87	0	0	36	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10028	160	0	0	96	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347 | keine | 347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
10029	103	0	0	232	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347 | keine | 347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 780

***) 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 lärmbetroffene 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 780
****) 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 782 bzw. 783 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 780 und gegebenenfalls Seite 781 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

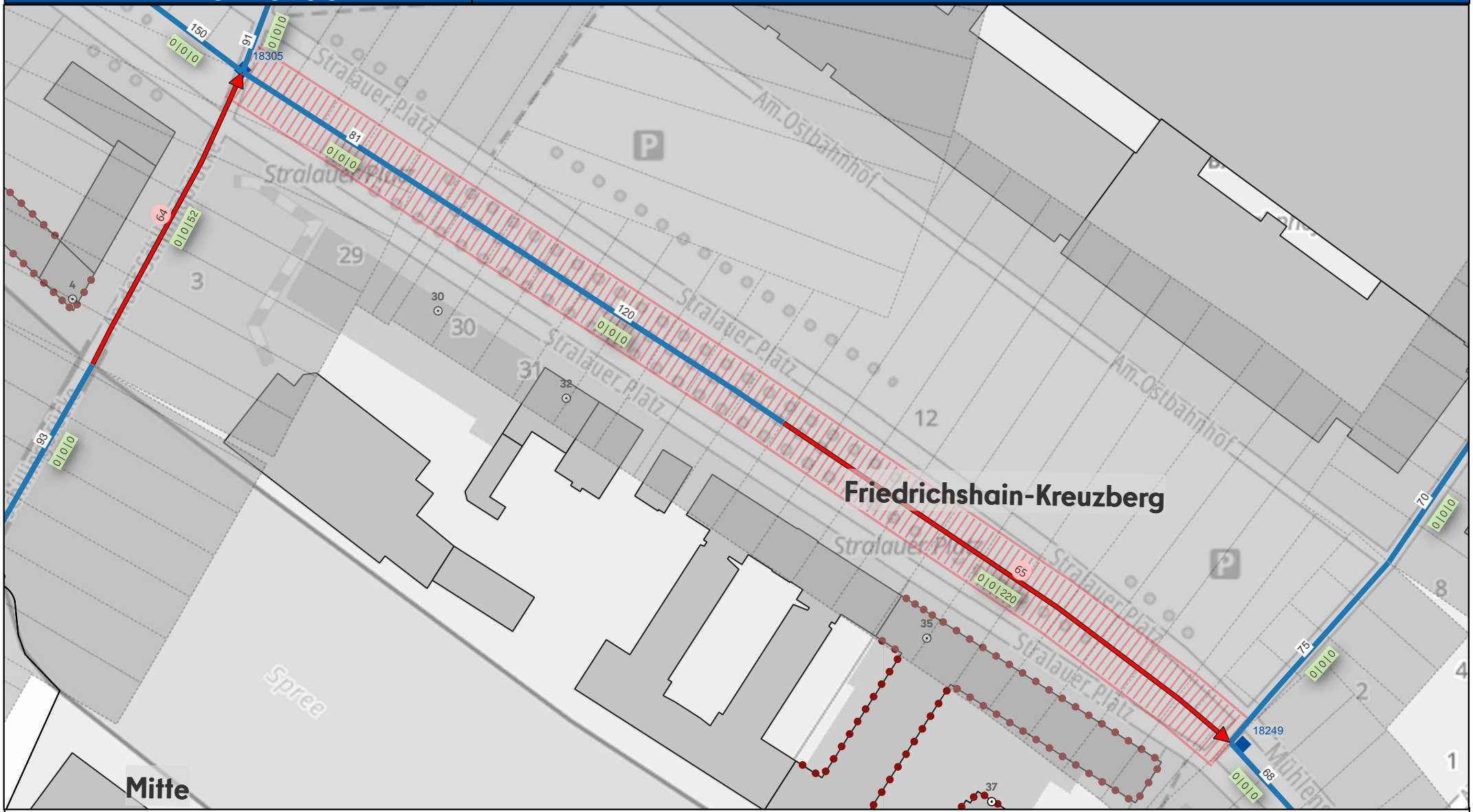
3. Abwägung (Seite 782 und gegebenenfalls Seite 783 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 97: Stralauer Platz in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Lärmbetroffenheit



0 80 160 240 m

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) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

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

Grundlagendaten

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

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.

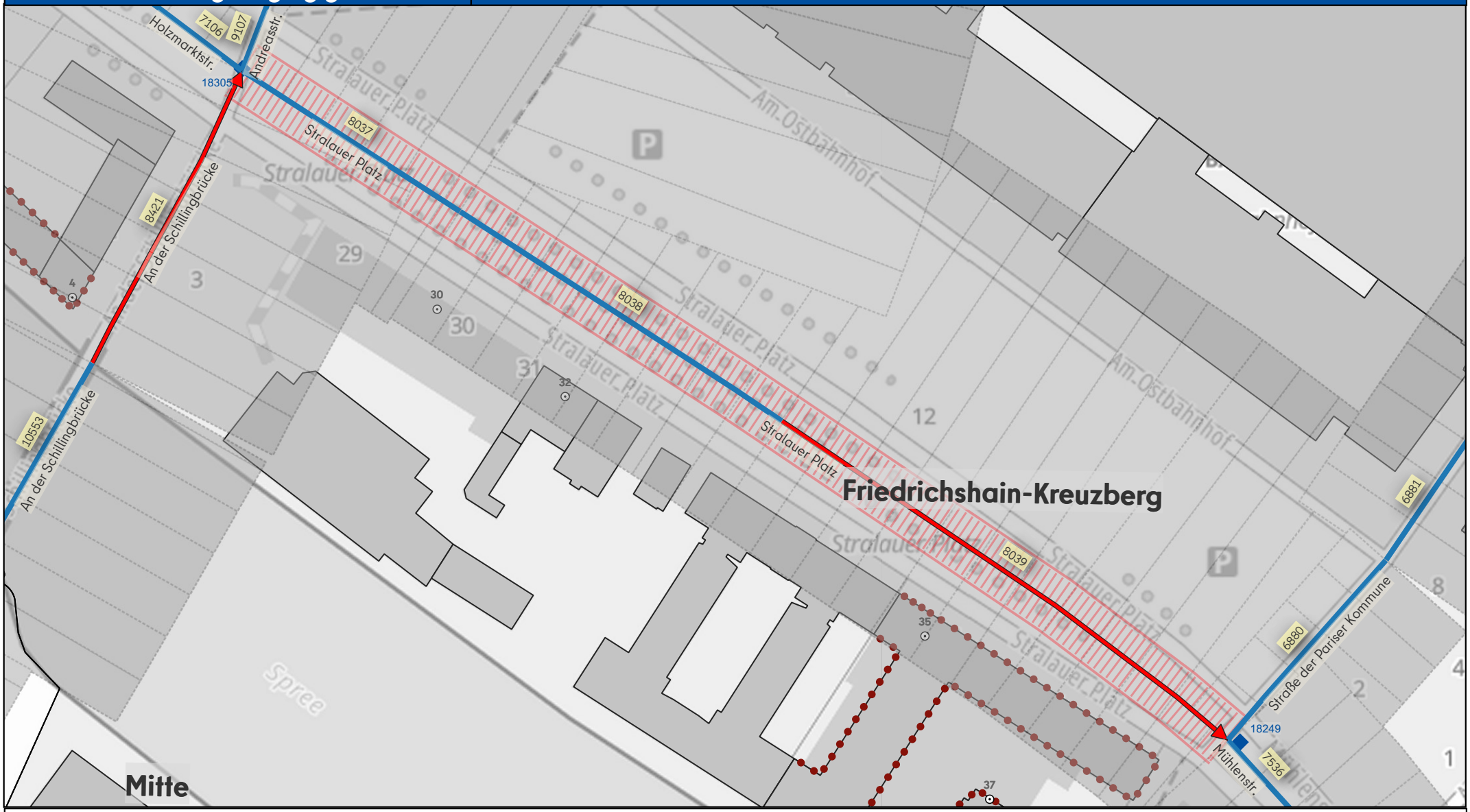
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 785 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 97: Stralauer Platz in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8039	172	0	0	220	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8039	172	0	0	220	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	142,140,147 | keine | 142,140,147	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 788

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 788
***) 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.

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 790 bzw. 791 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 788 und gegebenenfalls Seite 789 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

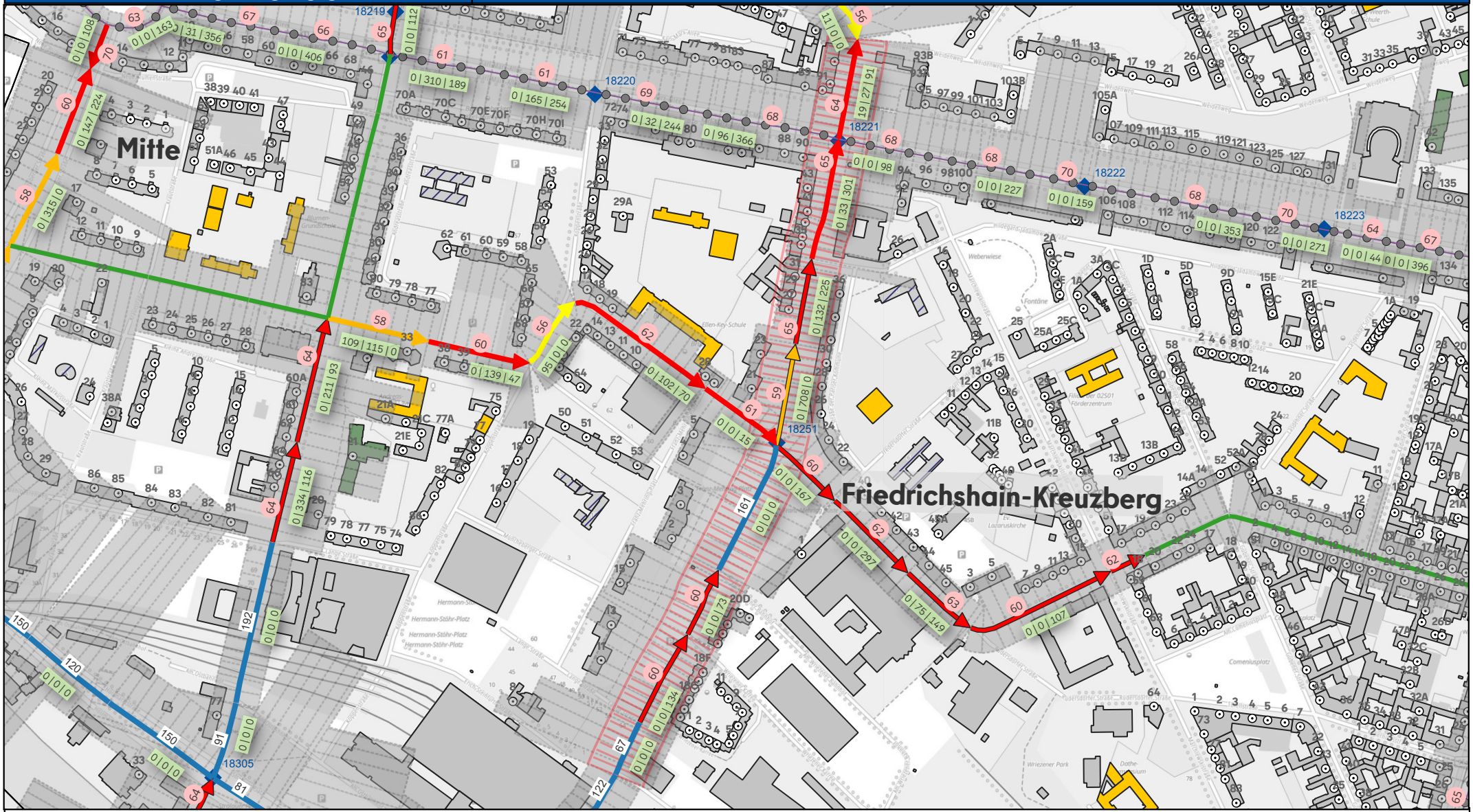
3. Abwägung (Seite 790 und gegebenenfalls Seite 791 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 98: Straße der Pariser Kommune in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- <= 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

Grundlagendaten

- 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
- nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

- Seniorenheim
- Allgemeinbildende 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.

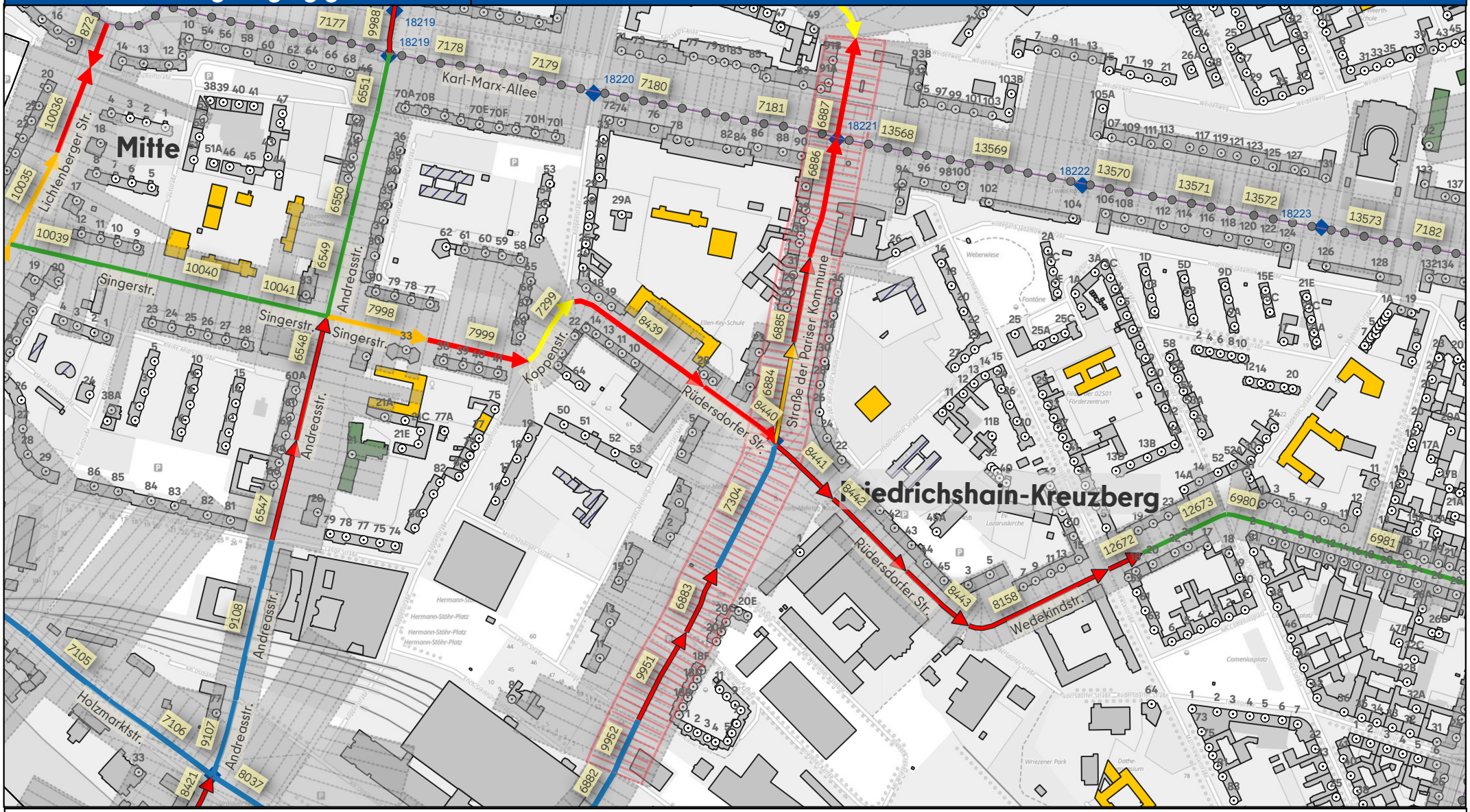
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 793 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 98: Straße der Pariser Kommune in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



0 300 600 900 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6883	83	0	0	73	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
6884	120	0	708	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-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
6885	101	0	132	225	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
6886	143	0	33	301	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
6887	118	19	27	91	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) 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
9951	117	0	0	134	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen Streckenabschnitte*

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
6883	83	0	0	73	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	240,347 | N40 | 240,347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
6884	120	0	708	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347 | keine | 347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
6885	101	0	132	225	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347 | keine | 347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
6886	143	0	33	301	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
6887	118	19	27	91	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
9951	117	0	0	134	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	240,347 | N40 | 240,347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 796

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 796
***) 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.

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 798 bzw. 799 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 796 und gegebenenfalls Seite 797 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 798 und gegebenenfalls Seite 799 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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 99: Thaerstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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

Grundlagendaten

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

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 801 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 99: Thaerstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8073	102	0	0	172	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
8077	37	4	44	48	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) 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
8078	69	64	45	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8073	102	0	0	172	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8077	37	4	44	48	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
8078	69	64	45	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 804

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 804
***) 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.

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 806 bzw. 807 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 804 und gegebenenfalls Seite 805 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

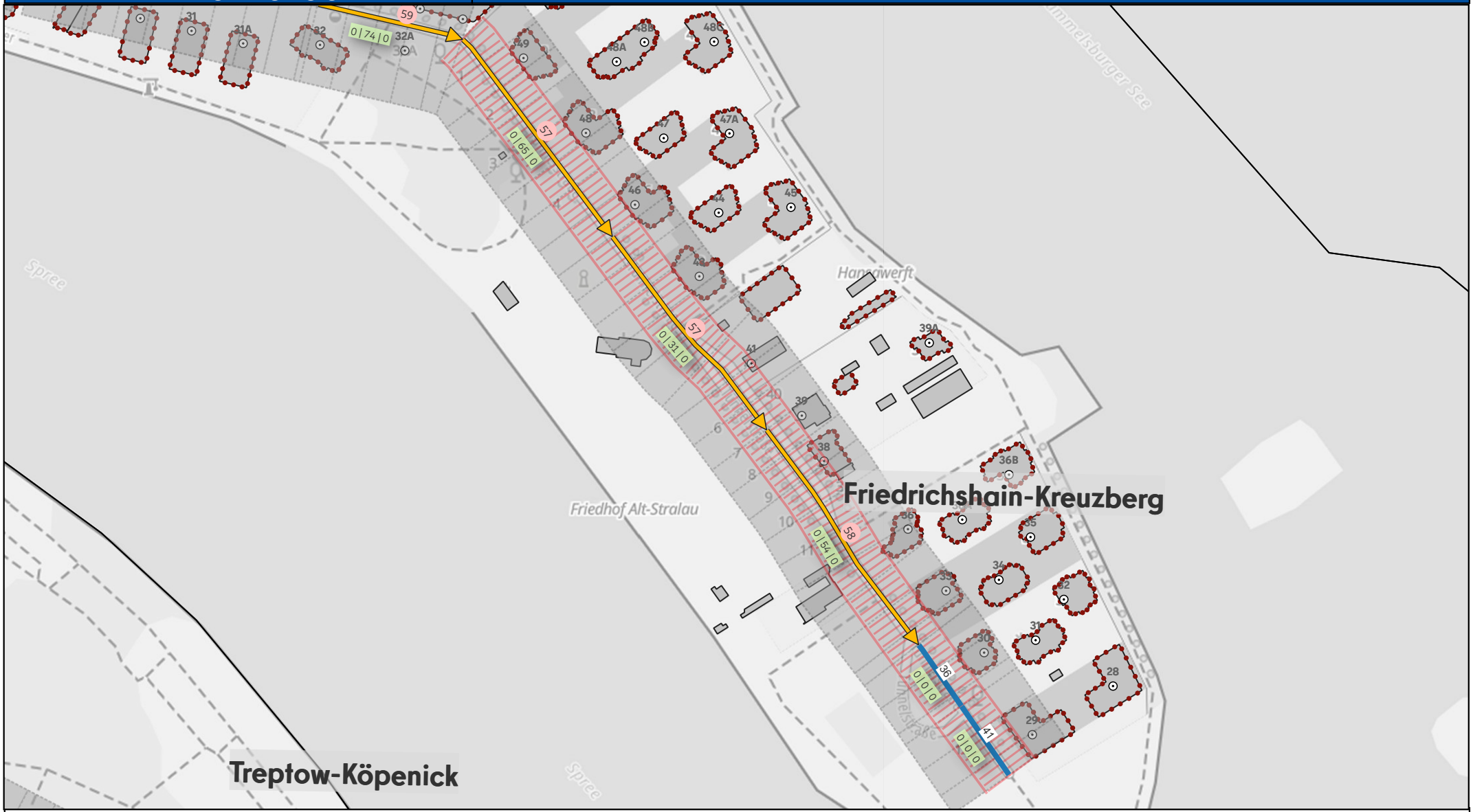
3. Abwägung (Seite 806 und gegebenenfalls Seite 807 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 100: Tunnelstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

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

Grundlagendaten

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

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.

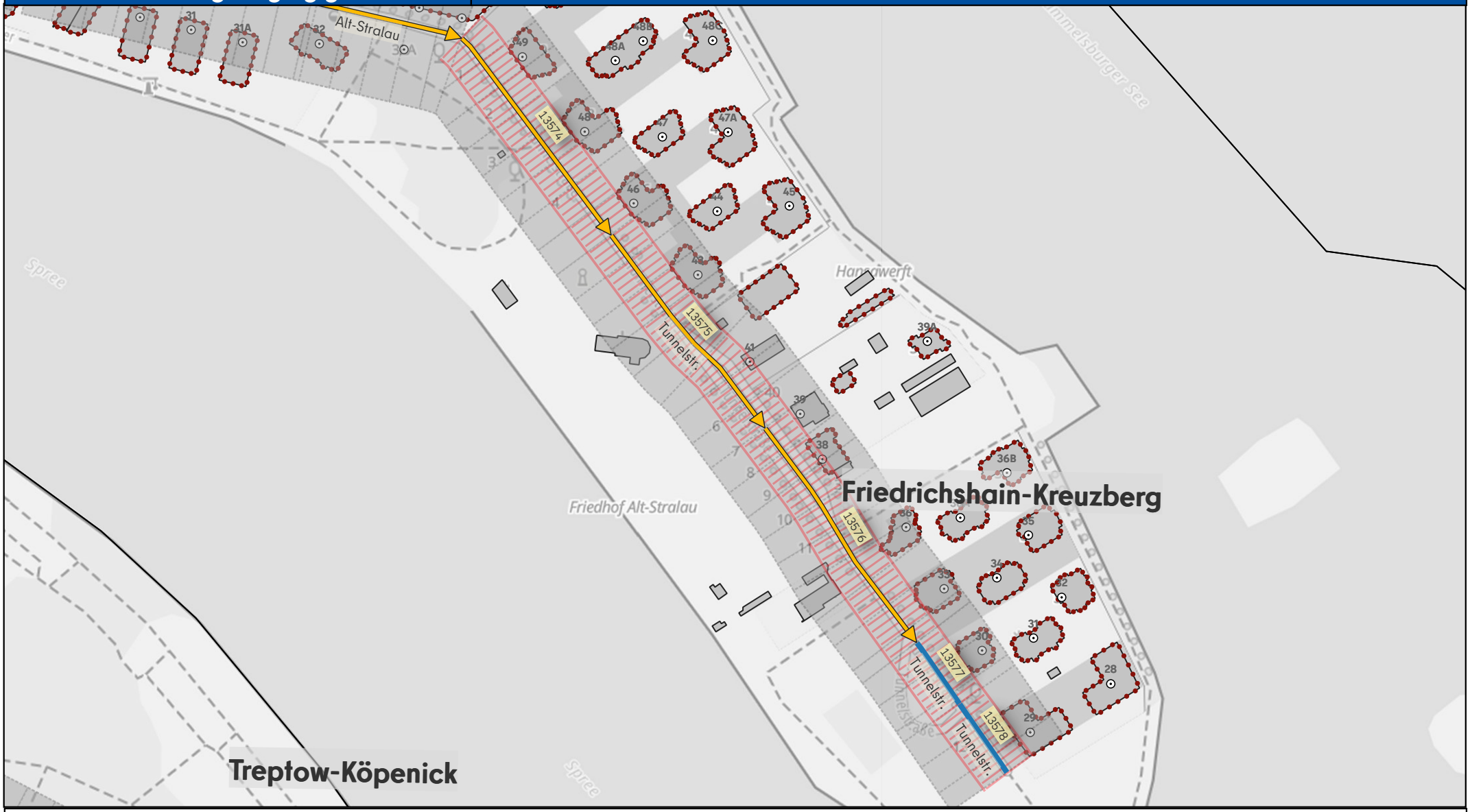
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 809 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 100: Tunnelstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
13574	120	0	65	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-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
13575	120	0	31	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-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
13576	128	0	54	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-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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
13574	120	0	65	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13575	120	0	31	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13576	128	0	54	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M43 | M43 | 347,M43	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 812
***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 812
***) 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.

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 814 bzw. 815 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 812 und gegebenenfalls Seite 813 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

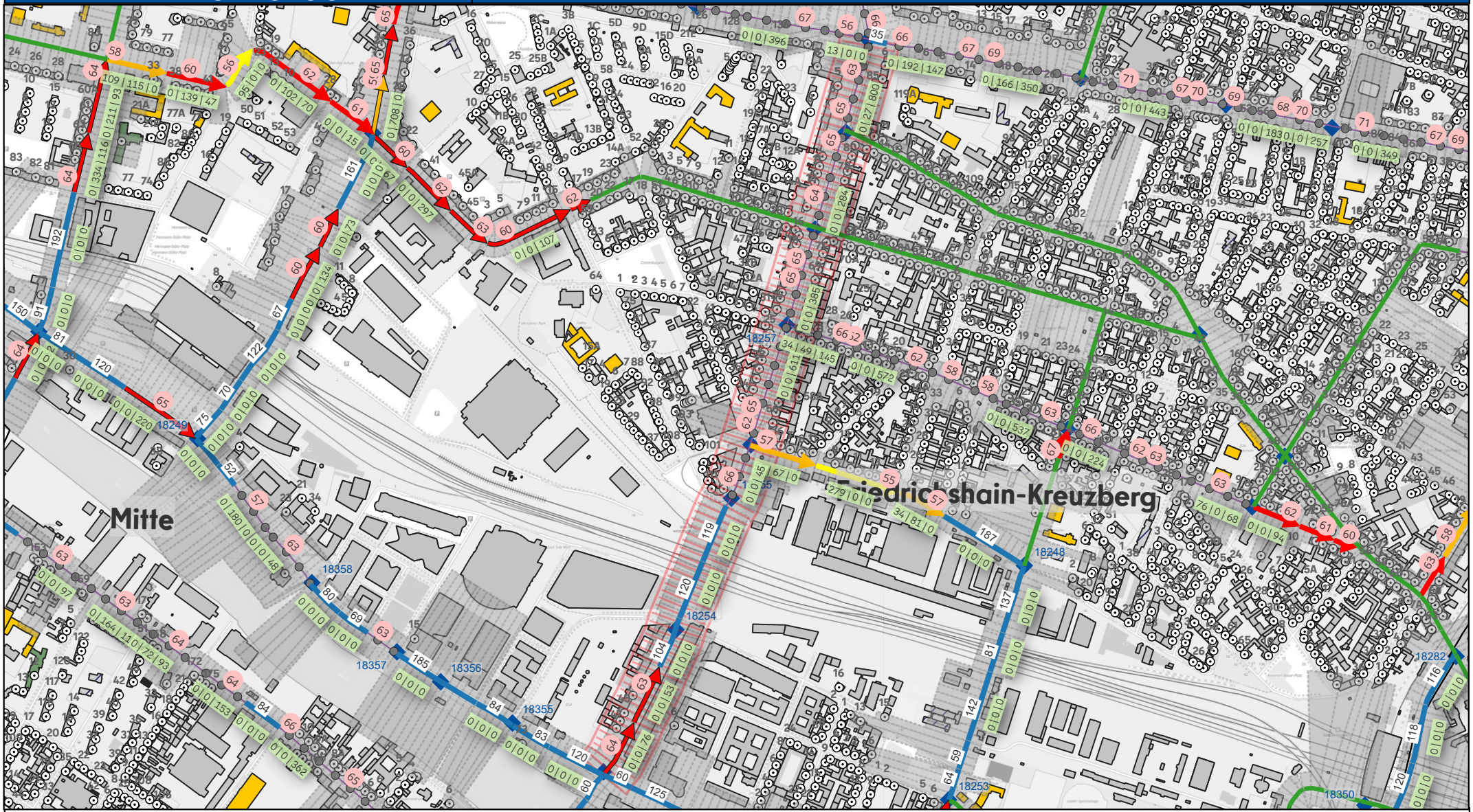
3. Abwägung (Seite 814 und gegebenenfalls Seite 815 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 101: Warschauer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- <= 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

Grundlagendaten

- 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
- nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

- Seniorenheim
- Allgemeinbildende 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.

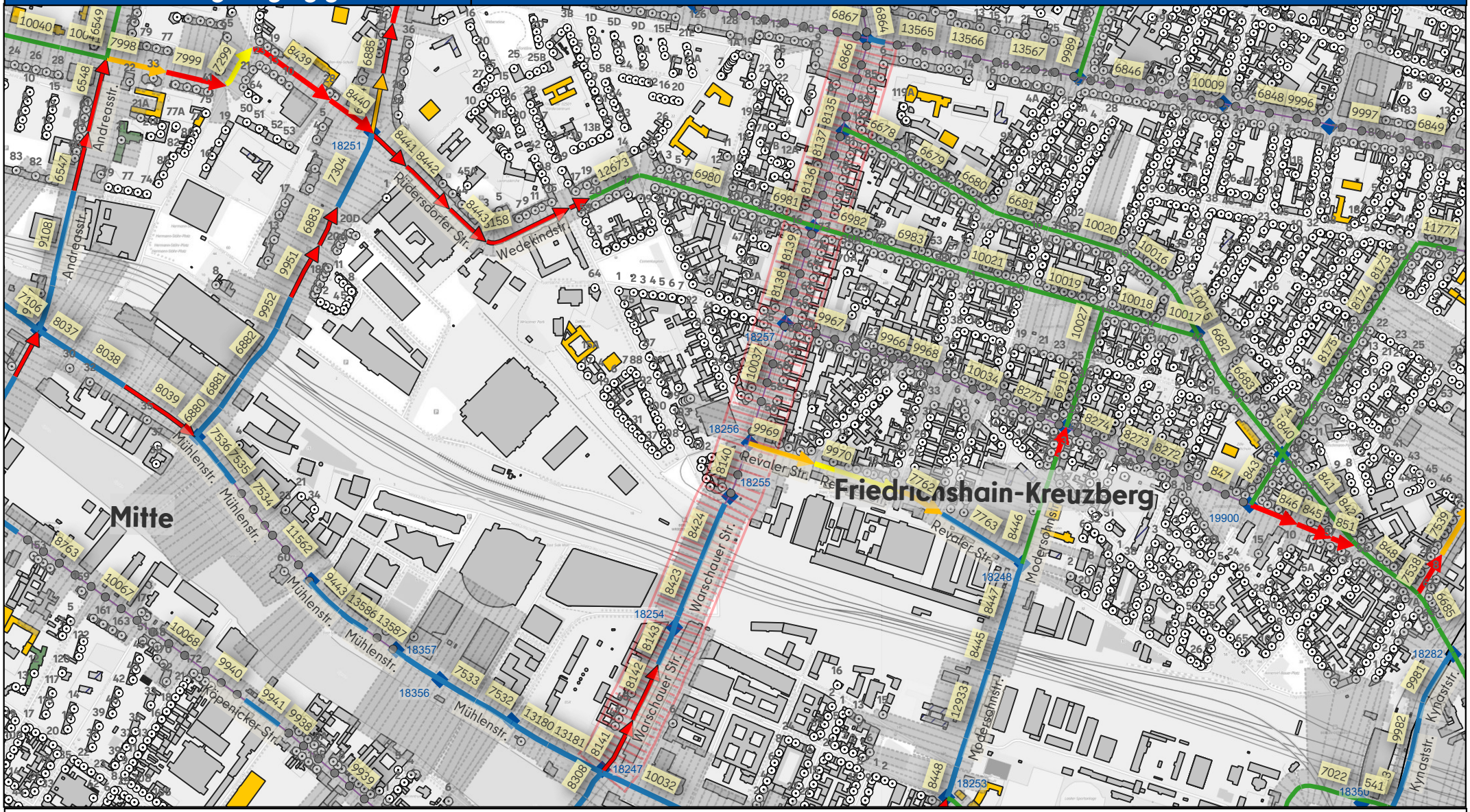
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 817 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 101: Warschauer Straße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8141	120	0	0	76	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
8142	120	0	0	53	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8141	120	0	0	76	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347 | N01 | 347	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
8142	120	0	0	53	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	347,M10 | N01,M10 | 347,M10	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 820

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 820
***) 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.

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 822 bzw. 823 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 820 und gegebenenfalls Seite 821 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

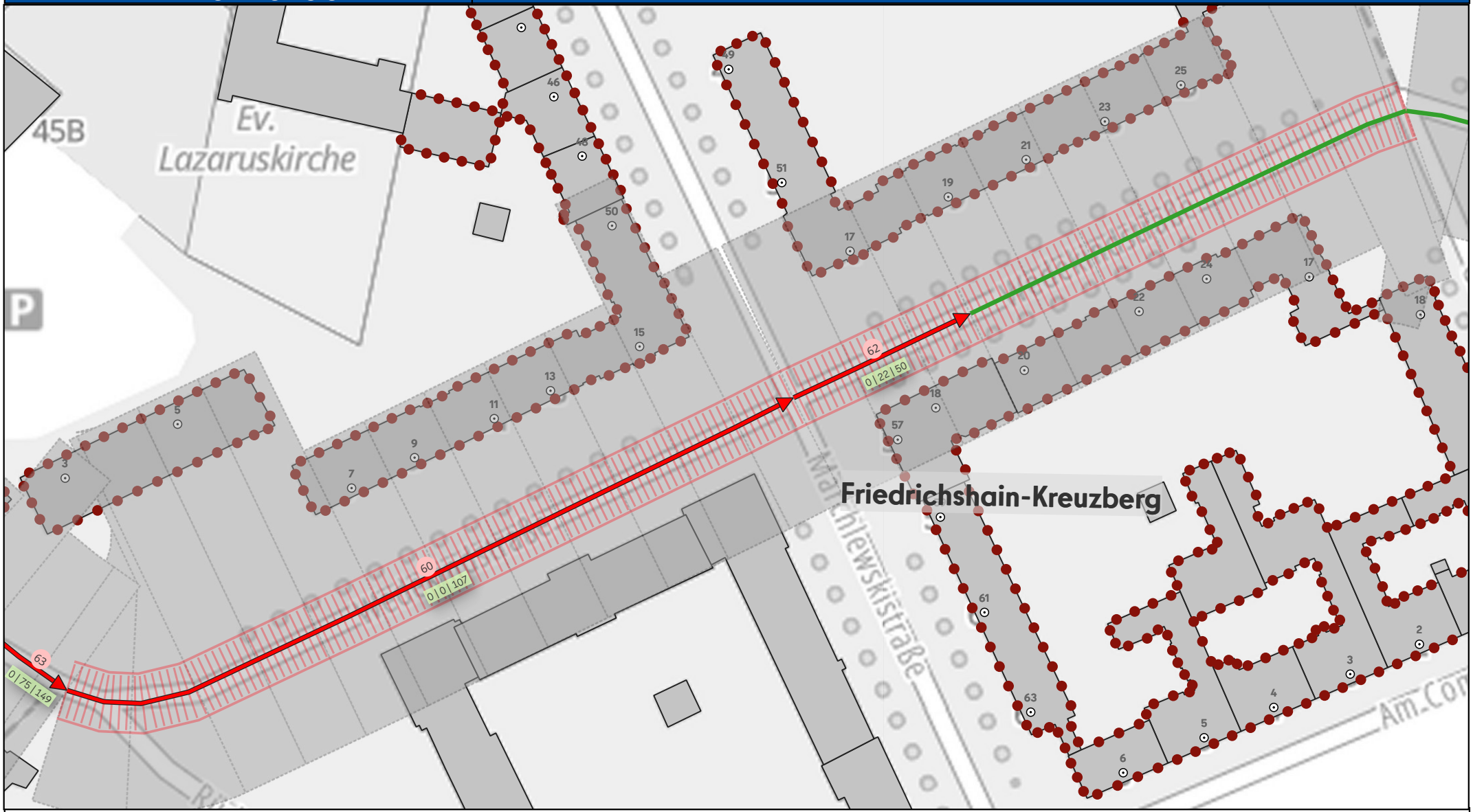
3. Abwägung (Seite 822 und gegebenenfalls Seite 823 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 102: Wedekindstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

<= T30 nachts (22:00 - 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 Hauptwohnsitz 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.

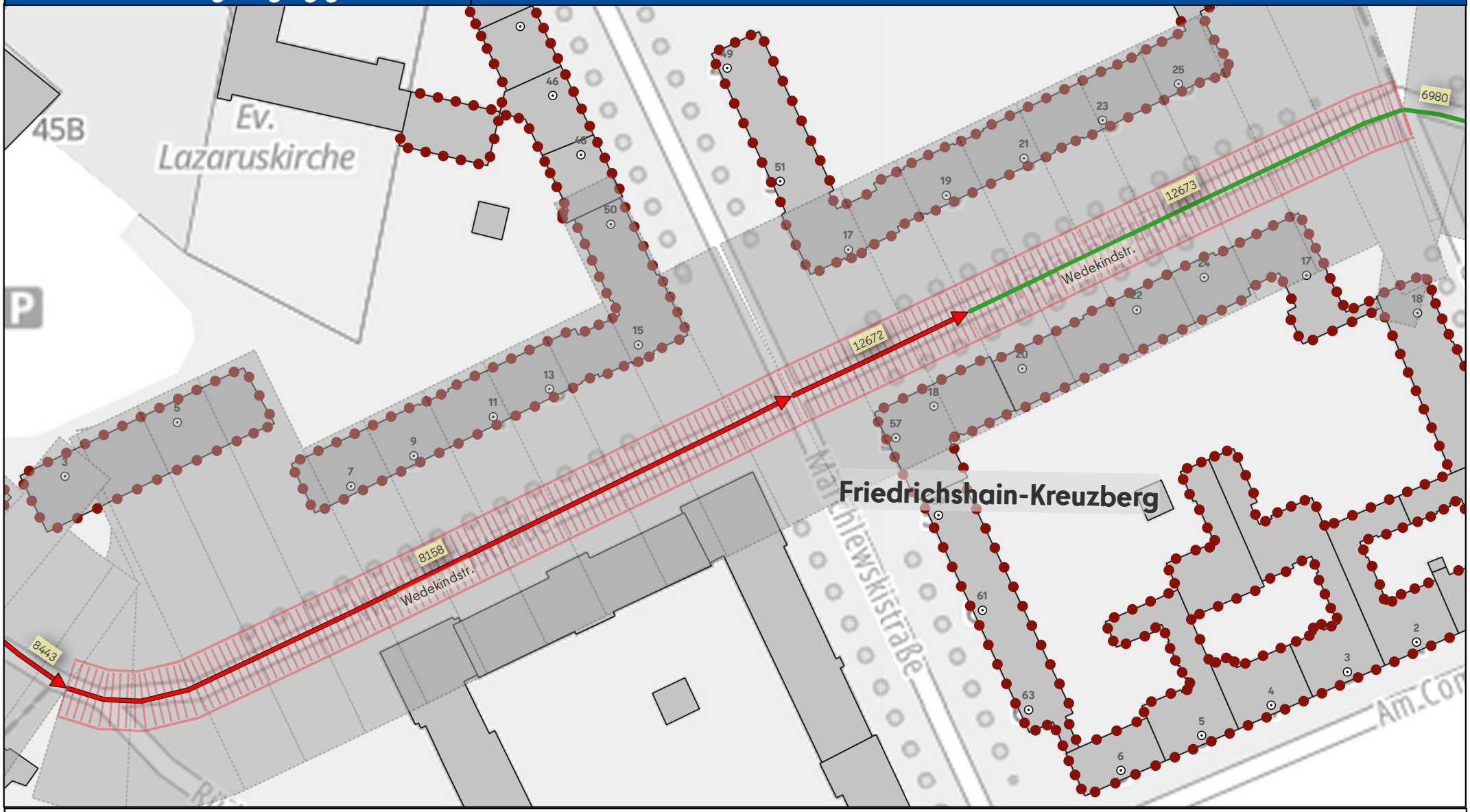
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 825 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 102: Wedekindstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
8158	179	0	0	107	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
12672	44	0	22	50	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
8158	179	0	0	107	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	240 | N40 | 240	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12672	44	0	22	50	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	240 | N40 | 240	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 828

***) 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 828
***) 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.

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 830 bzw. 831 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 828 und gegebenenfalls Seite 829 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

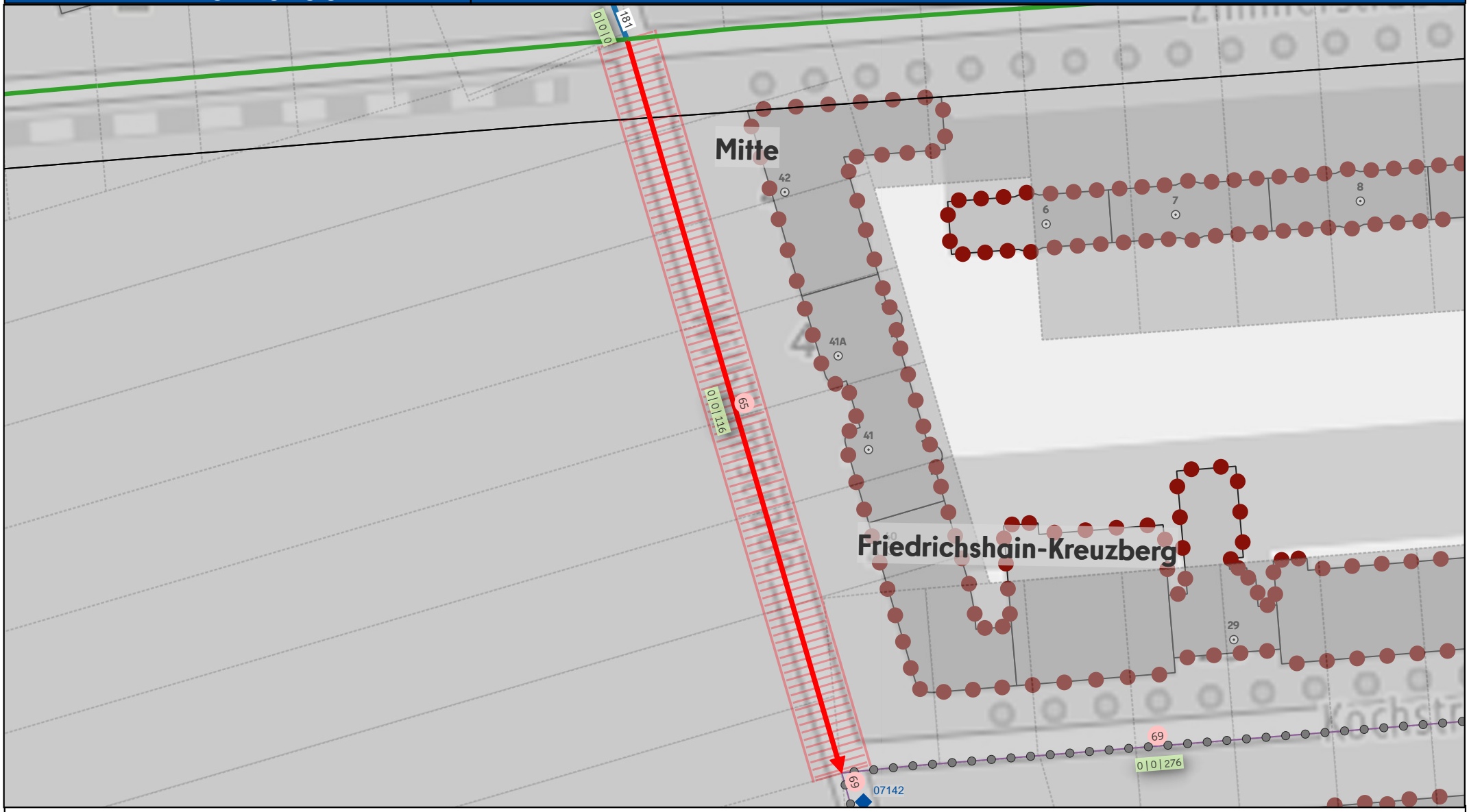
3. Abwägung (Seite 830 und gegebenenfalls Seite 831 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 103: Wilhelmstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - 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

<= 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

Grundlagendaten

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

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.

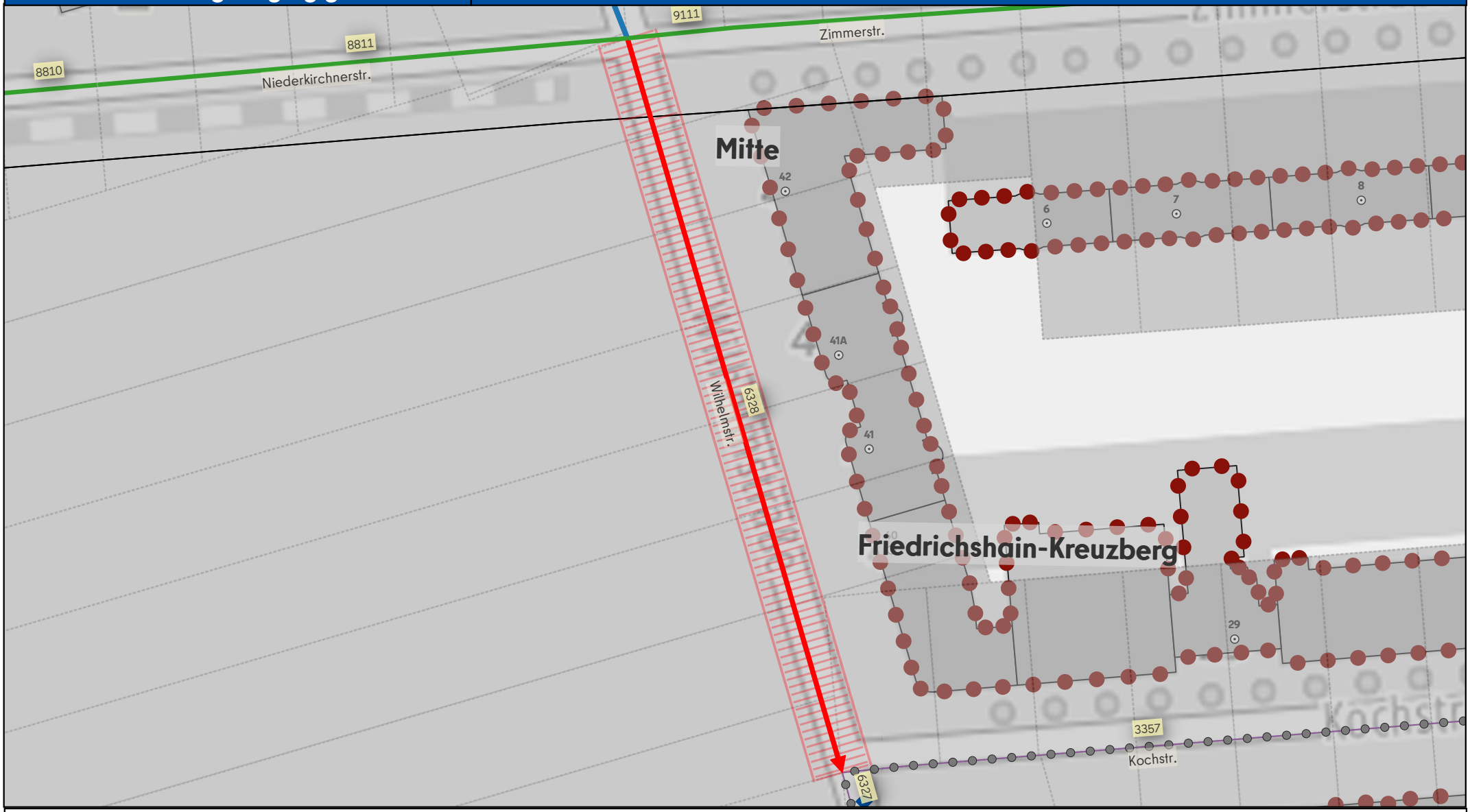
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 833 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 103: Wilhelmstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
6328	117	0	0	116	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
6328	117	0	0	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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 836

***) 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 lärmbetroffene 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 836
****) 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 838 bzw. 839 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 836 und gegebenenfalls Seite 837 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

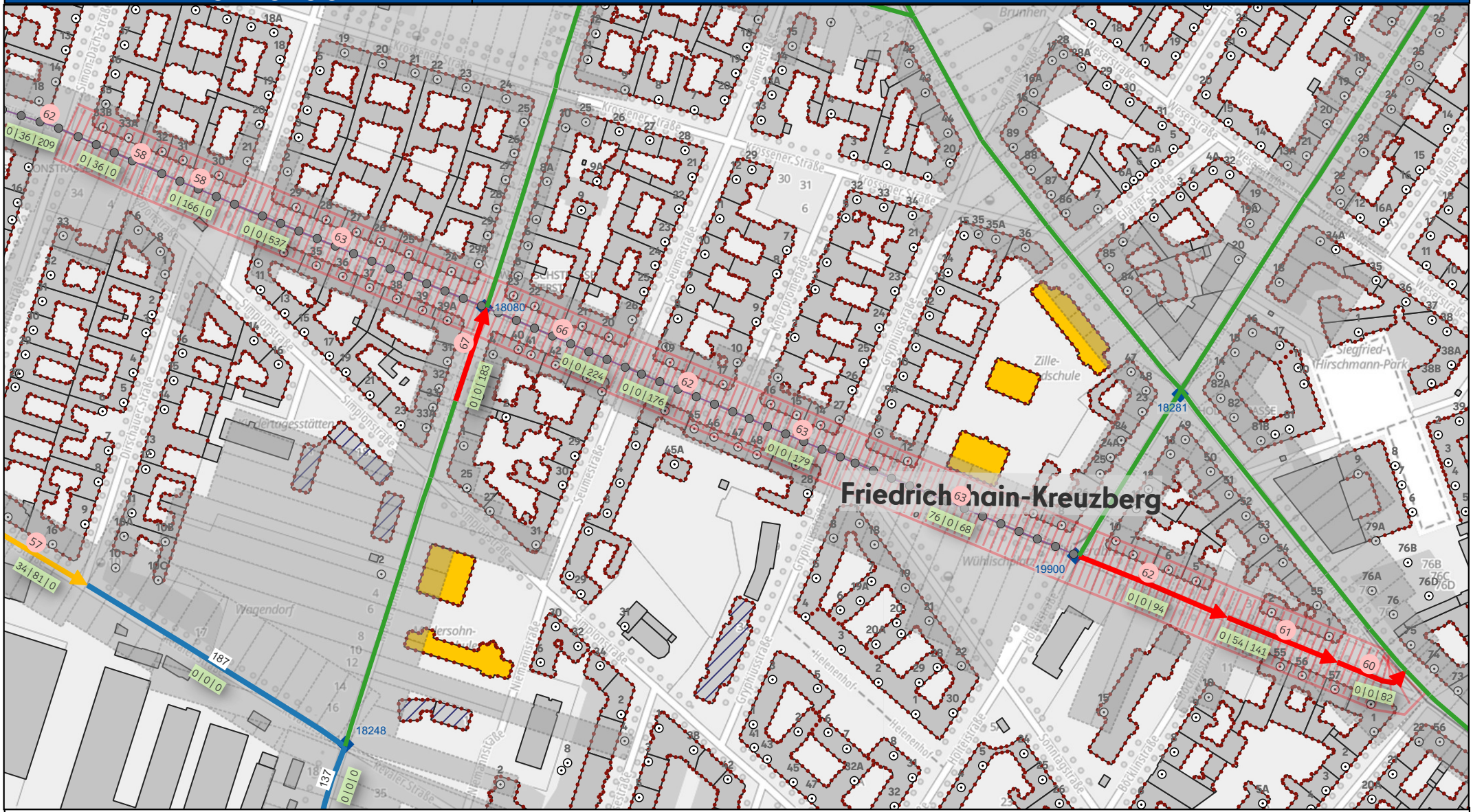
3. Abwägung (Seite 838 und gegebenenfalls Seite 839 des Steckbriefs)

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 lärmbetroffenen 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.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 104: Wühlischstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - 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 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= 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

Grundlagendaten

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende 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.

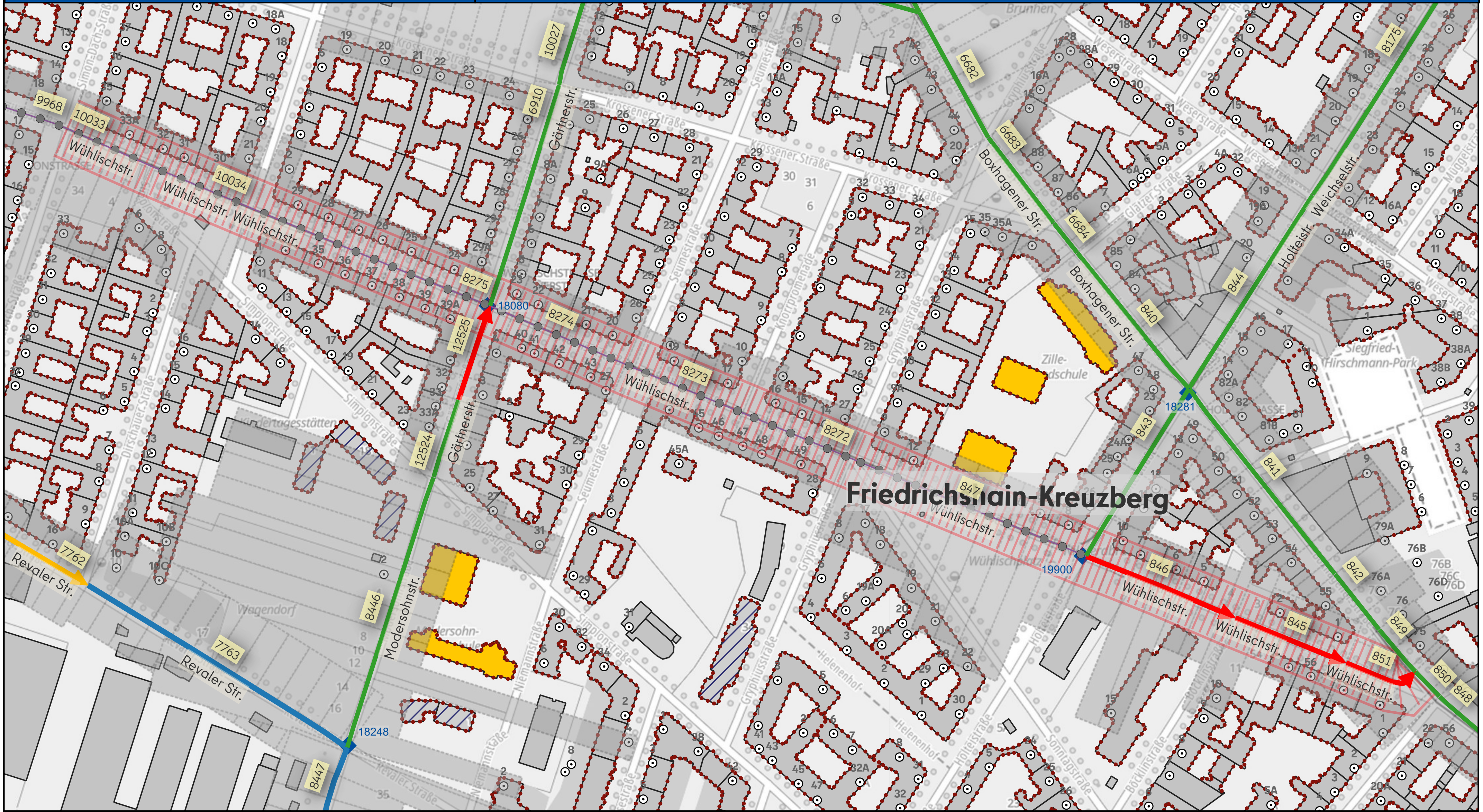
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 841 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 Betroffenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.**

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 104: Wühlischstraße in Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabschaltung lärmbetroffener 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
845	73	0	54	141	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
846	98	0	0	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
851	48	0	0	82	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

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene 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 lärmbetroffene 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 lärmbetroffenen 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****
845	73	0	54	141	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
846	98	0	0	94	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
851	48	0	0	82	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 844
***) 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 lärmbetroffene 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 844
****) 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 846 bzw. 847 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 844 und gegebenenfalls Seite 845 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde 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 lärmmindernd 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 Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung 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 Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 846 und gegebenenfalls Seite 847 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 lärmbetroffenen 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 Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku

x.com/senmvkuberlin

instagram.com/senmvkuberlin

Berlin, 08/2025