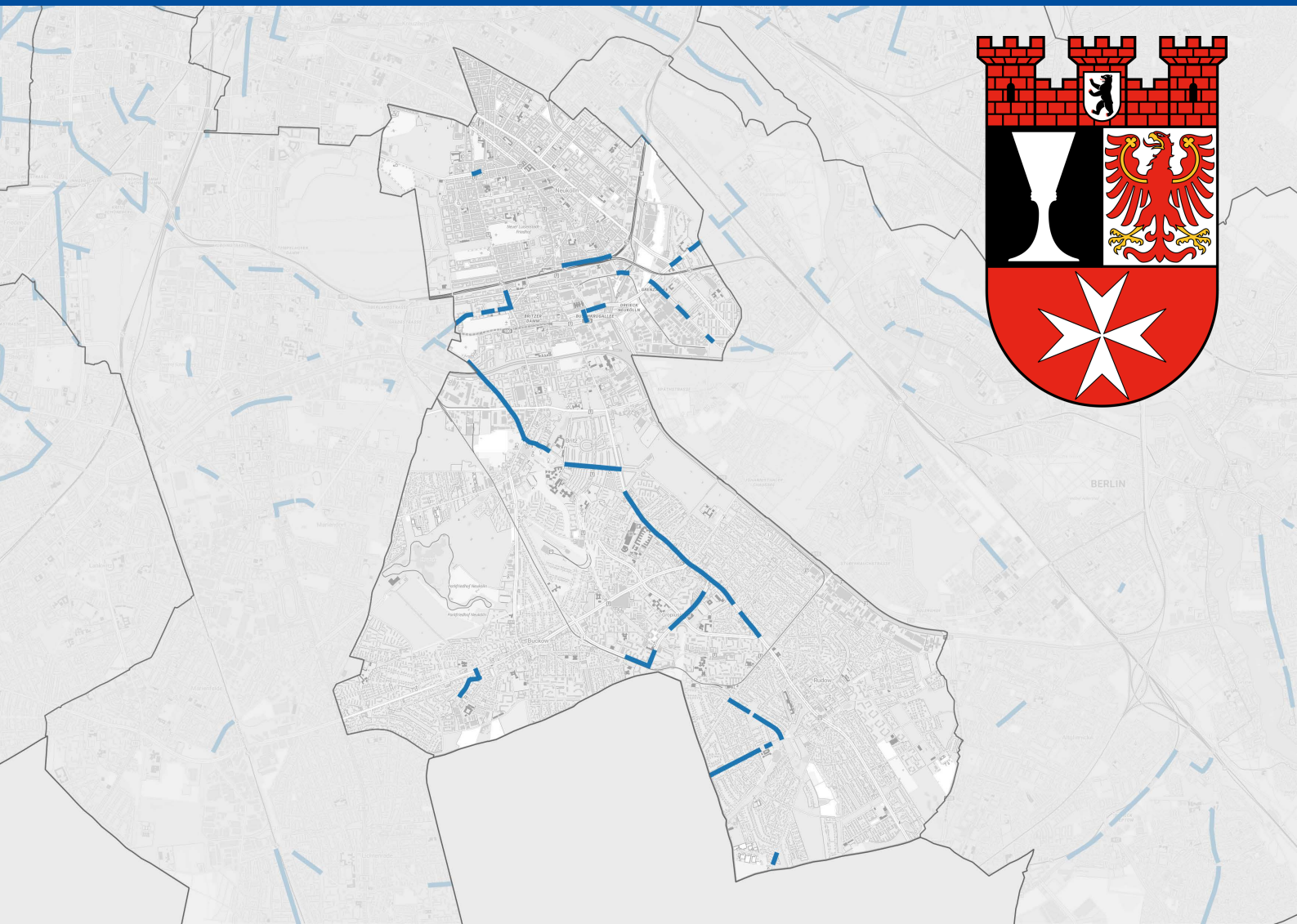




LÄRMAKTIONSPLAN BERLIN 2024 - 2029

Anlage 2: T30-Konzept nachts
Steckbriefe
Neukölln

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

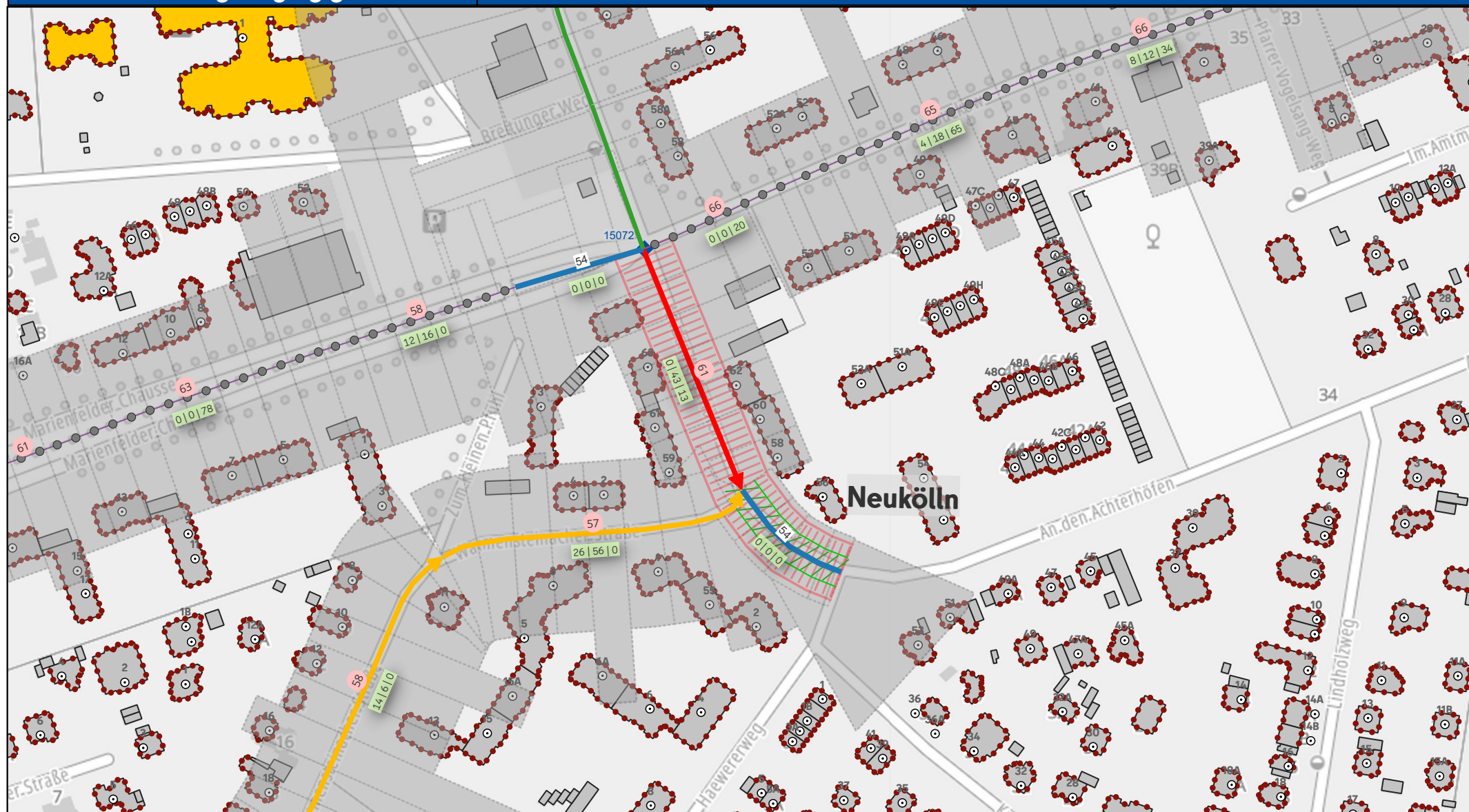
BERLIN



Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
256	An den Achterhöfen	Neukölln	2057
257	Ballinstr.	Neukölln	2065
258	Dammweg	Neukölln	2073
259	Flughafenstr.	Neukölln	2081
260	Fulhamer Allee	Neukölln	2089
261	Grenzallee	Neukölln	2097
262	Groß-Ziethener Chaussee	Neukölln	2105
263	Hermannstr.	Neukölln	2113
264	Kölner Damm	Neukölln	2121
265	Lahnstr.	Neukölln	2129
266	Lipschitzallee	Neukölln	2137
267	Mariendorfer Weg	Neukölln	2145
268	Neuköllner Str.	Neukölln	2153
269	Neuköllnische Allee	Neukölln	2161
270	Parchimer Allee	Neukölln	2169
271	Rudower Str.	Neukölln	2177
272	Saalestr.	Neukölln	2185
273	Tempelhofer Weg	Neukölln	2193
274	Tempelhofer Weg	Neukölln	2201
275	Warmensteinacher Str.	Neukölln	2209
276	Waßmannsdorfer Chaussee	Neukölln	2217
277	Zittauer Str.	Neukölln	2225

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 256: An den Achterhöfen in Neukölln, Ortsteil Buckow - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts



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



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



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

Grundlegenden



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



nachaktive 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.

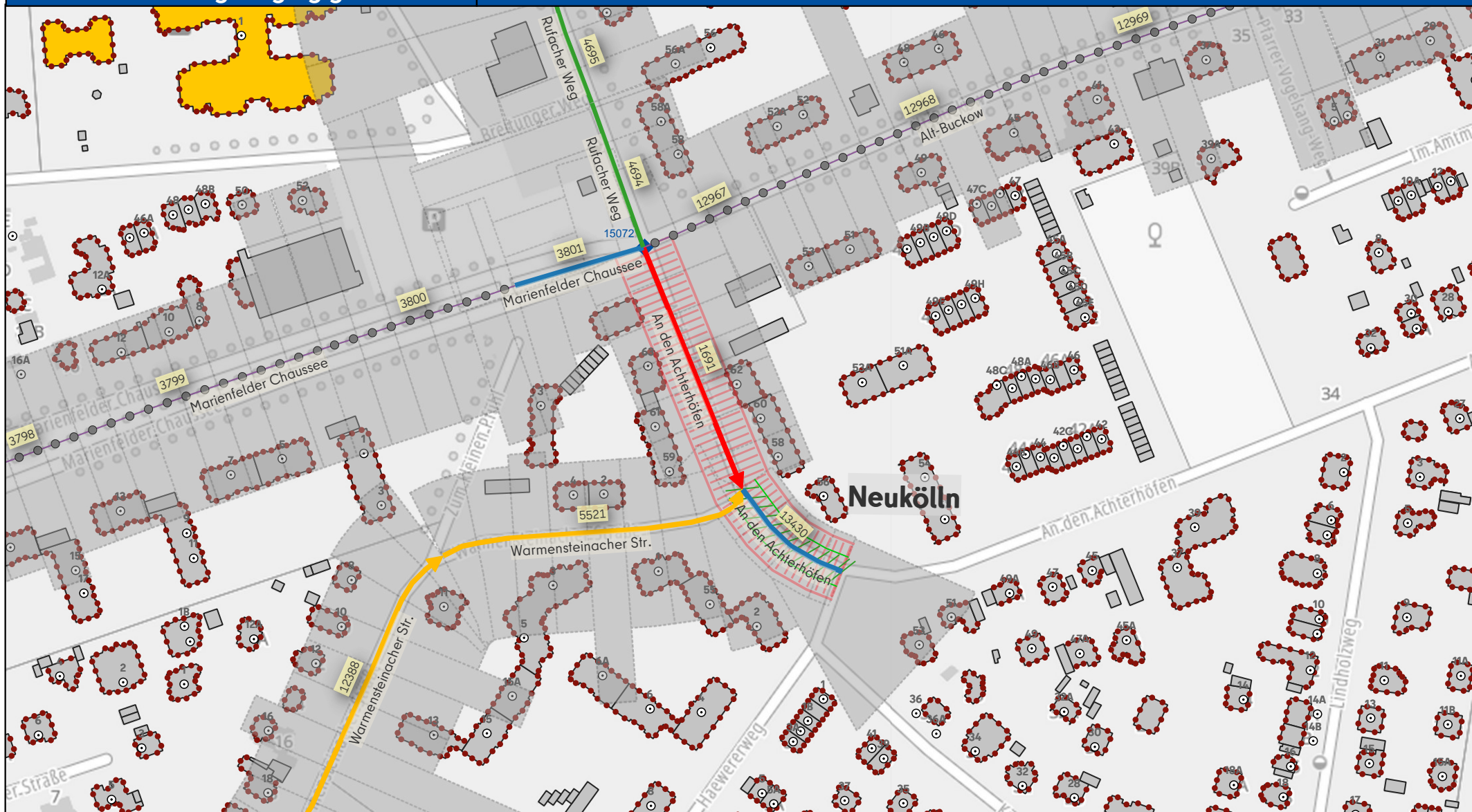
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2057 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 256: An den Achterhöfen in Neukölln, Ortsteil Buckow - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
1691	106	0	43	13	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigter Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
1691	106	0	43	13	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2060

***) 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.

Seite 2062

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2060

****) 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 2062 bzw. 2063 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2060 und gegebenenfalls Seite 2061 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2062 und gegebenenfalls Seite 2063 des Steckbriefs)

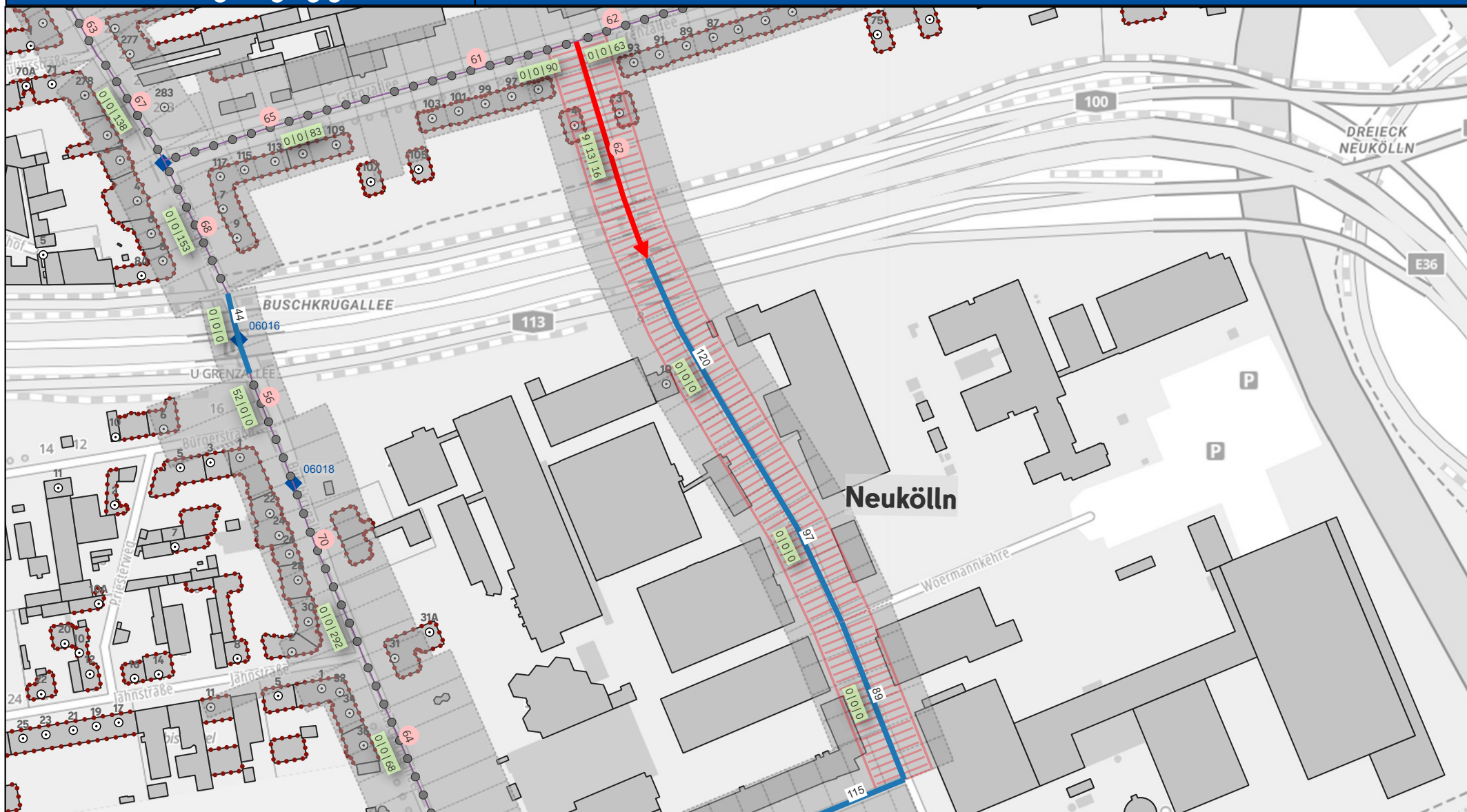
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 257: Ballinstraße in Neukölln, Ortsteil Britz - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ohne ÖPNV nachts



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



nachaktive 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 2065 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabuschaltung lärmbezogener Streckenabschnitte*

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabuschaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabuschaltung	Prüfergebnis Nachtabuschaltung der LSA
5698	120	9	13	16	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-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbezogene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5698	120	9	13	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2068

***) 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.

Seite 2070

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein. **) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohner (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fußzeile Seite 2068
) 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 2070 bzw. 2071 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2068 und gegebenenfalls Seite 2069 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2070 und gegebenenfalls Seite 2071 des Steckbriefs)

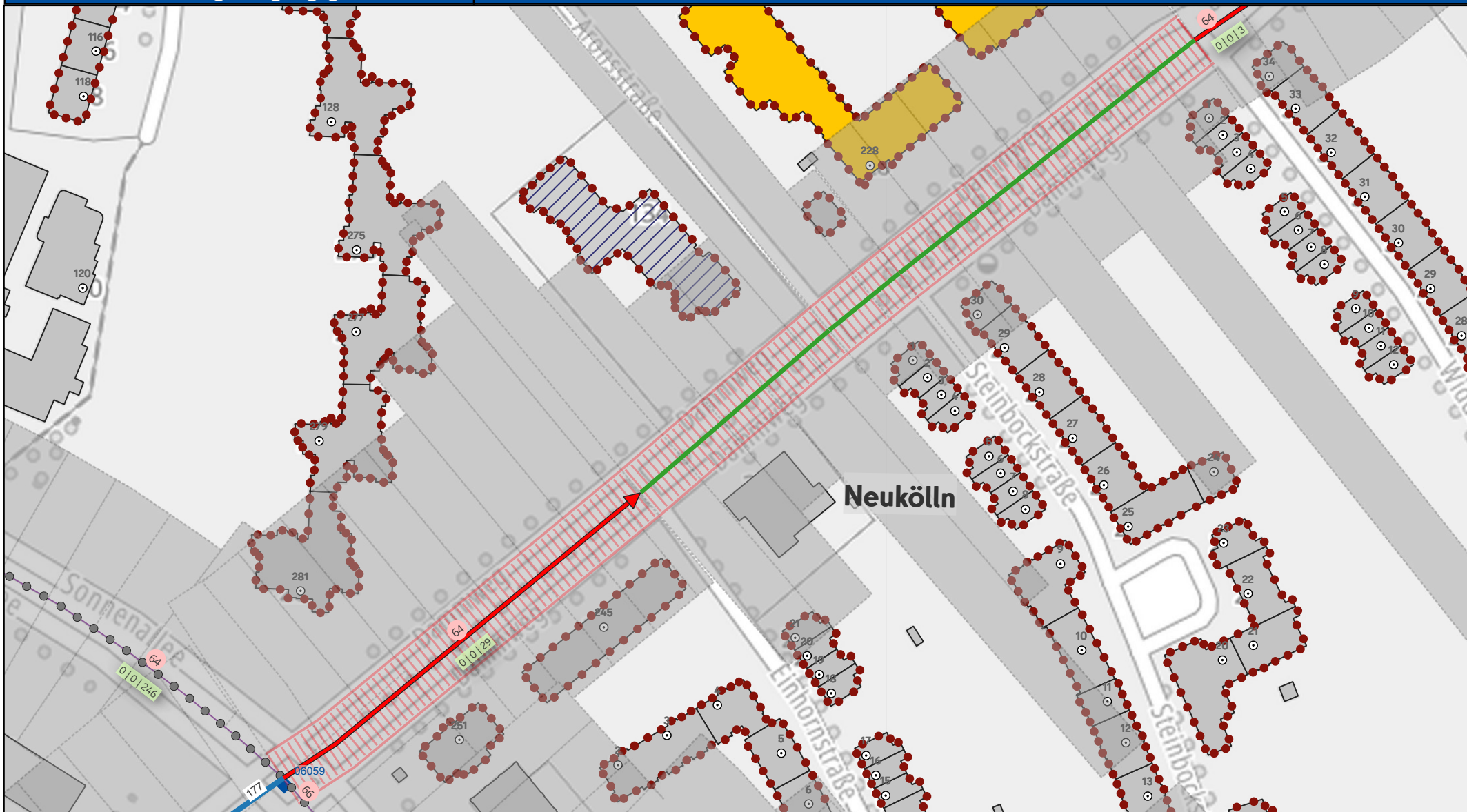
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 258: Dammweg in Neukölln, Ortsteil Neukölln - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen



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



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



nachaktive 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.

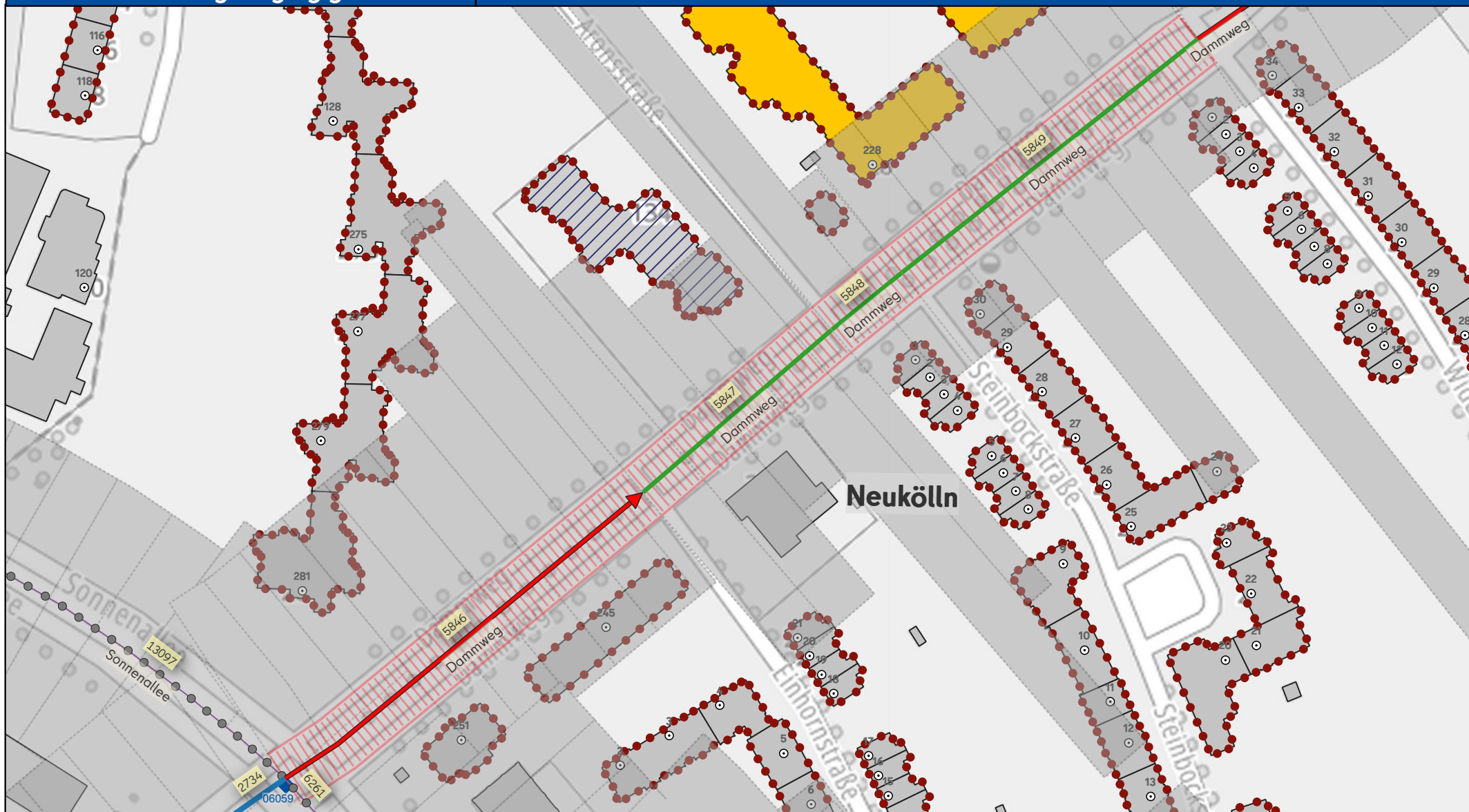
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2073 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 258: Dammweg in Neukölln, Ortsteil Neukölln - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5846	126	0	0	29	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12157	156	0	0	3	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5846	126	0	0	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 N77 377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12157	156	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 N77 377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2076

***) 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.

Seite 2078

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2076

****) 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 2078 bzw. 2079 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2076 und gegebenenfalls Seite 2077 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2078 und gegebenenfalls Seite 2079 des Steckbriefs)

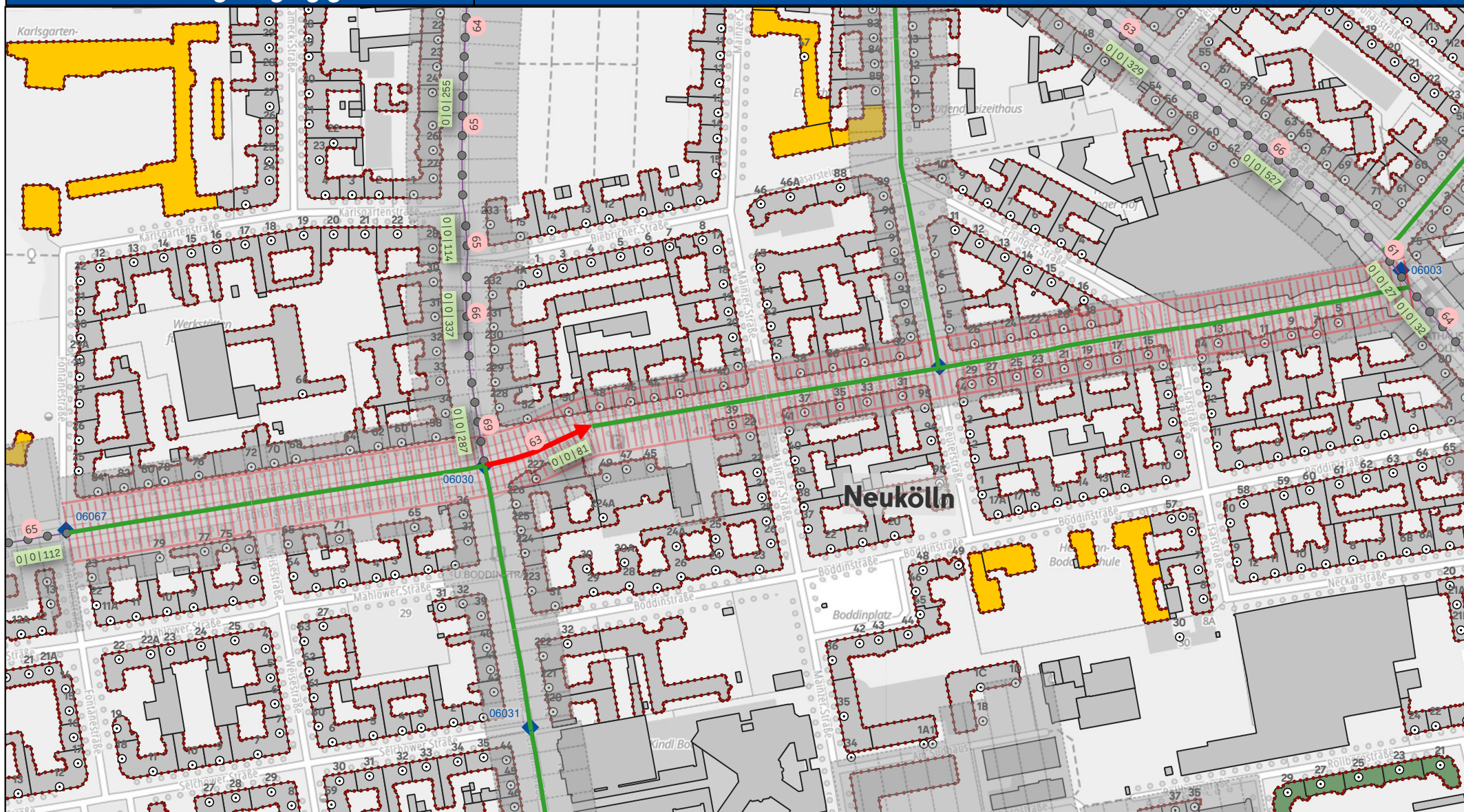
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 259: Flughafenstraße in Neukölln, Ortsteil Neukölln - 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



$\leq$ 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



nachaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm



Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände



Seniorenheim



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.

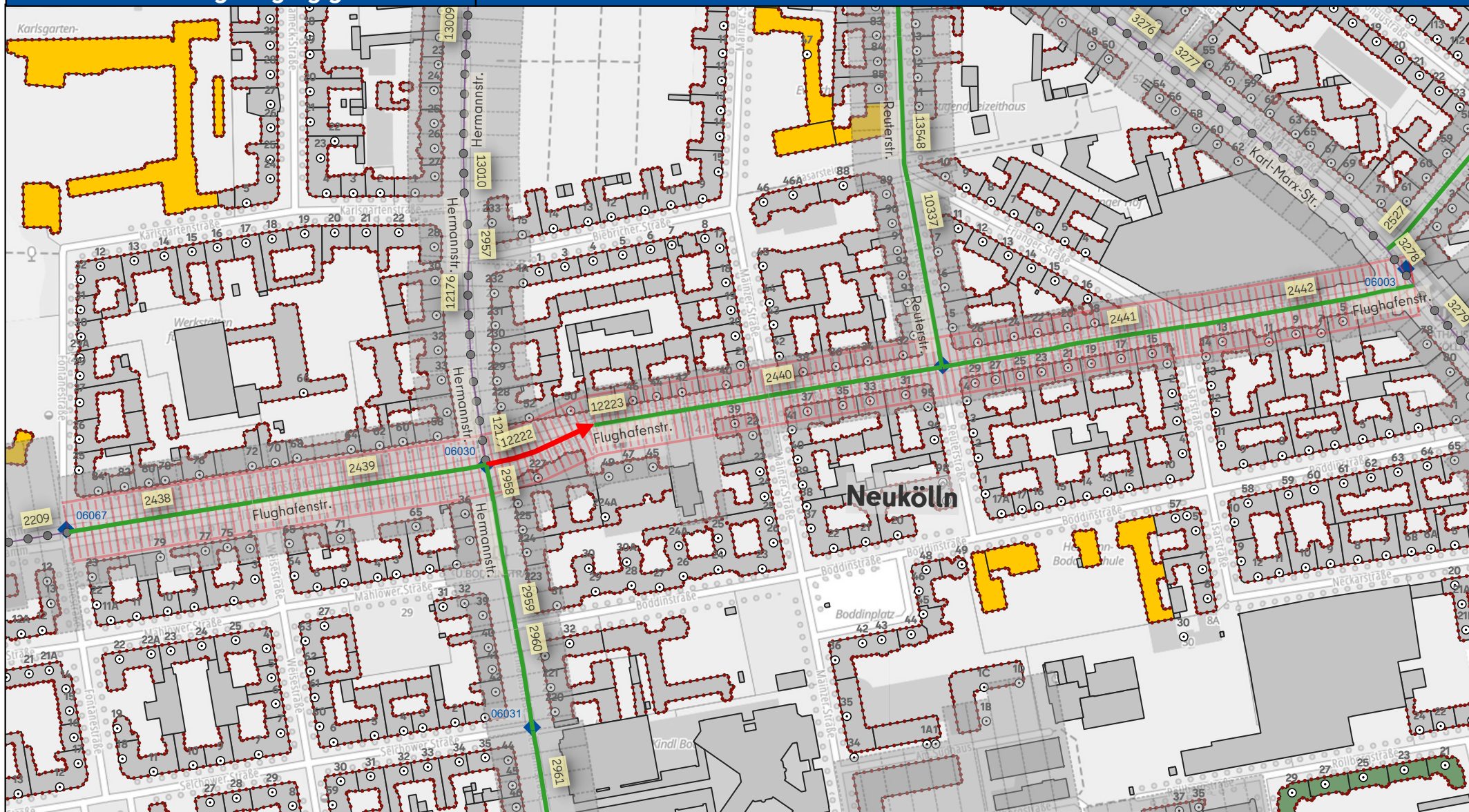
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2081 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 259: Flughafenstraße in Neukölln, Ortsteil Neukölln - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
12222	74	0	0	81	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigter Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
12222	74	0	0	81	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2084

***) 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.

Seite 2086

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2084

****) 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 2086 bzw. 2087 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2084 und gegebenenfalls Seite 2085 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2086 und gegebenenfalls Seite 2087 des Steckbriefs)

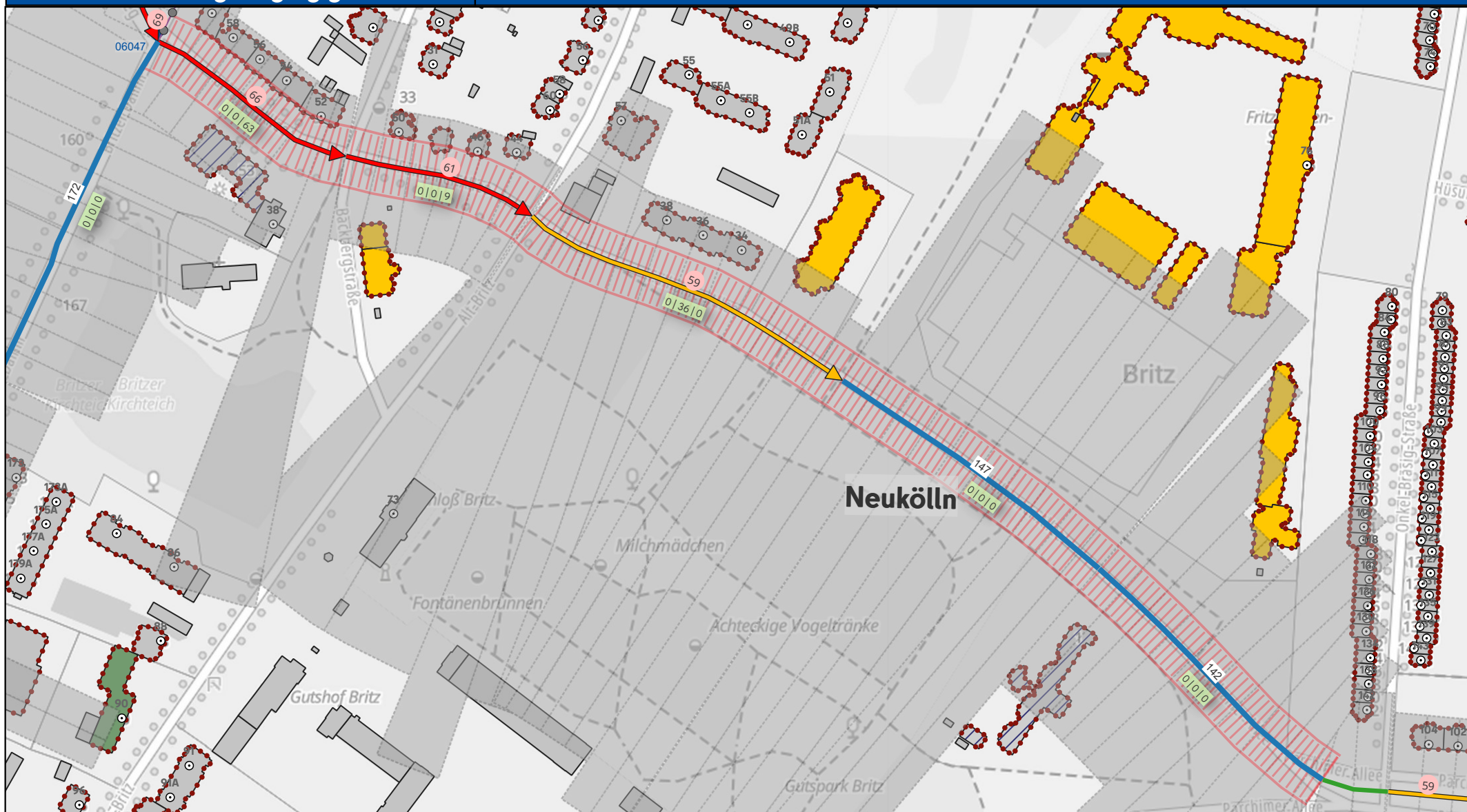
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 260: Fulhamer Allee in Neukölln, Ortsteil Britz - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- $\leq$ T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
- ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)
- weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden

- unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
 - Adresspunkt, an dem Einwohnende mit 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.

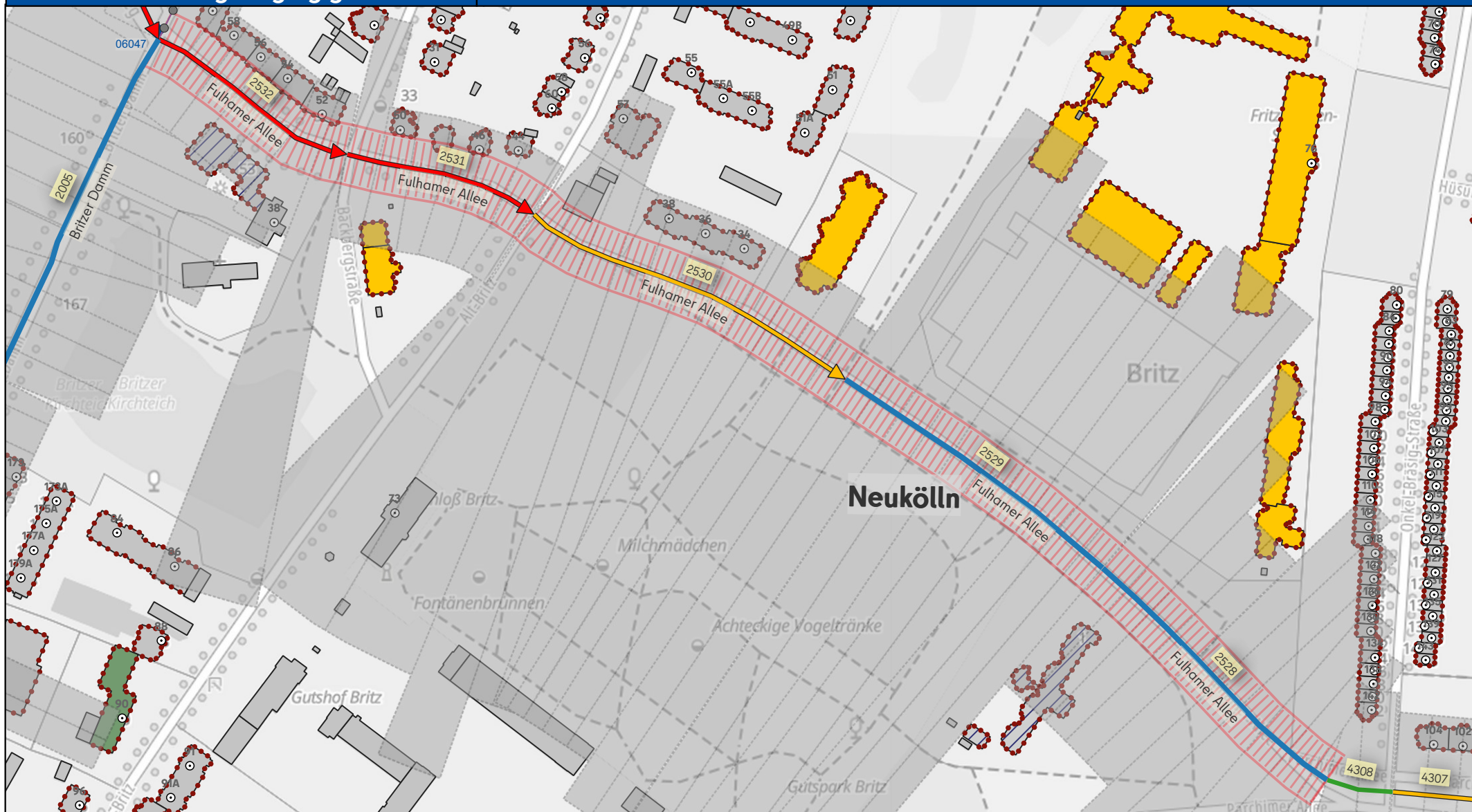
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2089 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 260: Fulhamer Allee in Neukölln, Ortsteil Britz - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarter Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabuschaltung lärmbezogener Streckenabschnitte*

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabuschaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabuschaltung	Prüfergebnis Nachtabuschaltung der LSA
2530	163	0	36	0	lärmarter Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarter Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2531	91	0	0	9	lärmarter Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarter Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2532	103	0	0	63	lärmarter Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarter Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbezogene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
2530	163	0	36	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2531	91	0	0	9	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2532	103	0	0	63	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2092

***) 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.

Seite 2094

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2092

****) 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 2094 bzw. 2095 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2092 und gegebenenfalls Seite 2093 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2094 und gegebenenfalls Seite 2095 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt



markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

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

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 2097 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2726	120	0	79	30	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2727	89	0	105	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
2726	120	0	79	30	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 keine 377	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2727	89	0	105	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377 keine 377	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2100

***) 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.

Seite 2102

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der fahrplangebundenen ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 2102 bzw. 2103 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2100 und gegebenenfalls Seite 2101 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2102 und gegebenenfalls Seite 2103 des Steckbriefs)

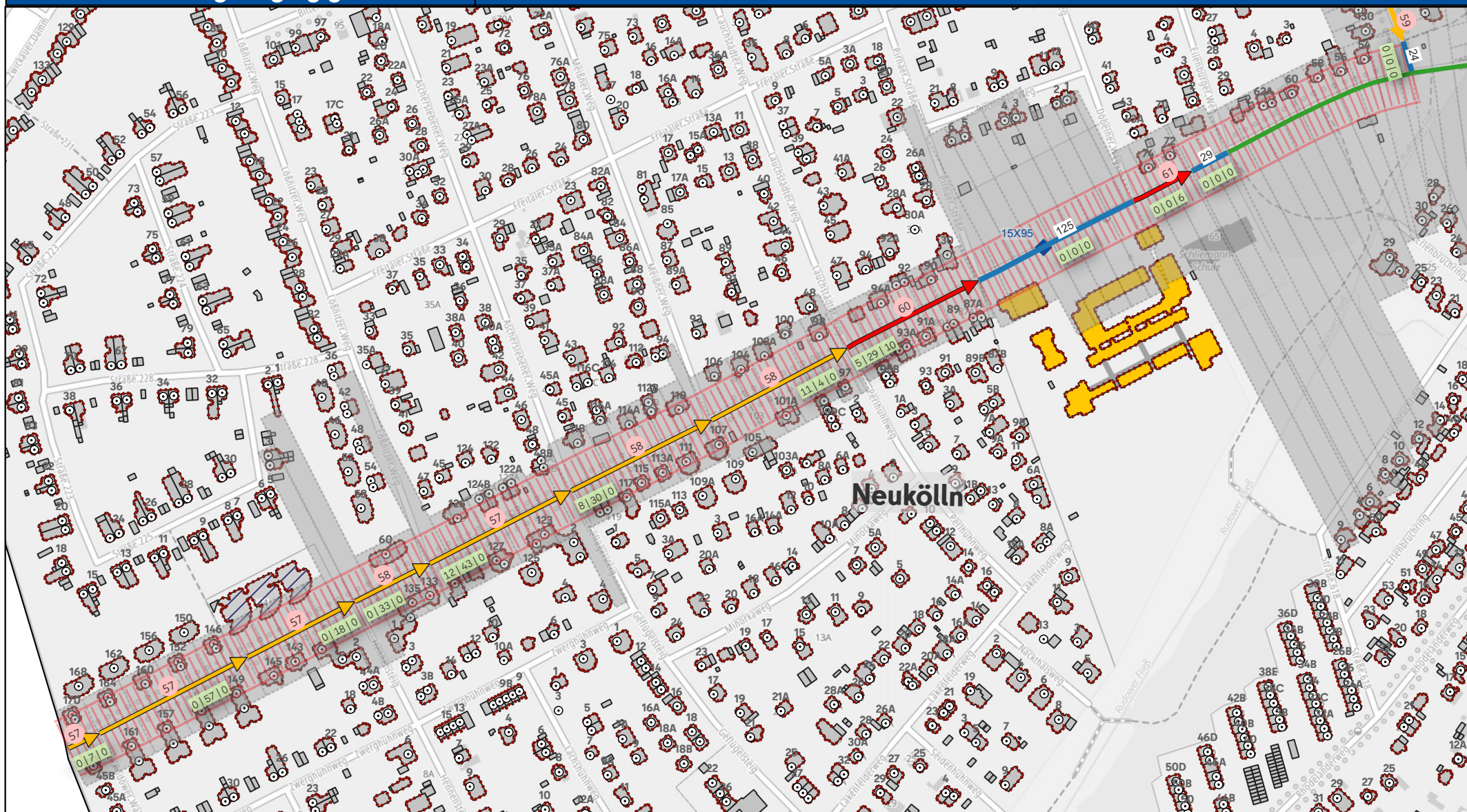
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 262: Groß-Ziethener Chaussee in Neukölln, Ortsteil Rudow - 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

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

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

Grundlegenden Daten

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)

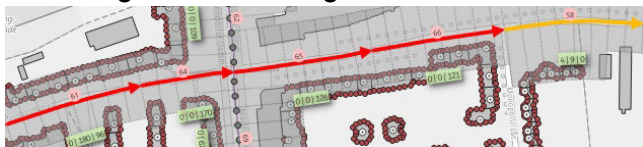
Gebäude und Gelände

■ 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.

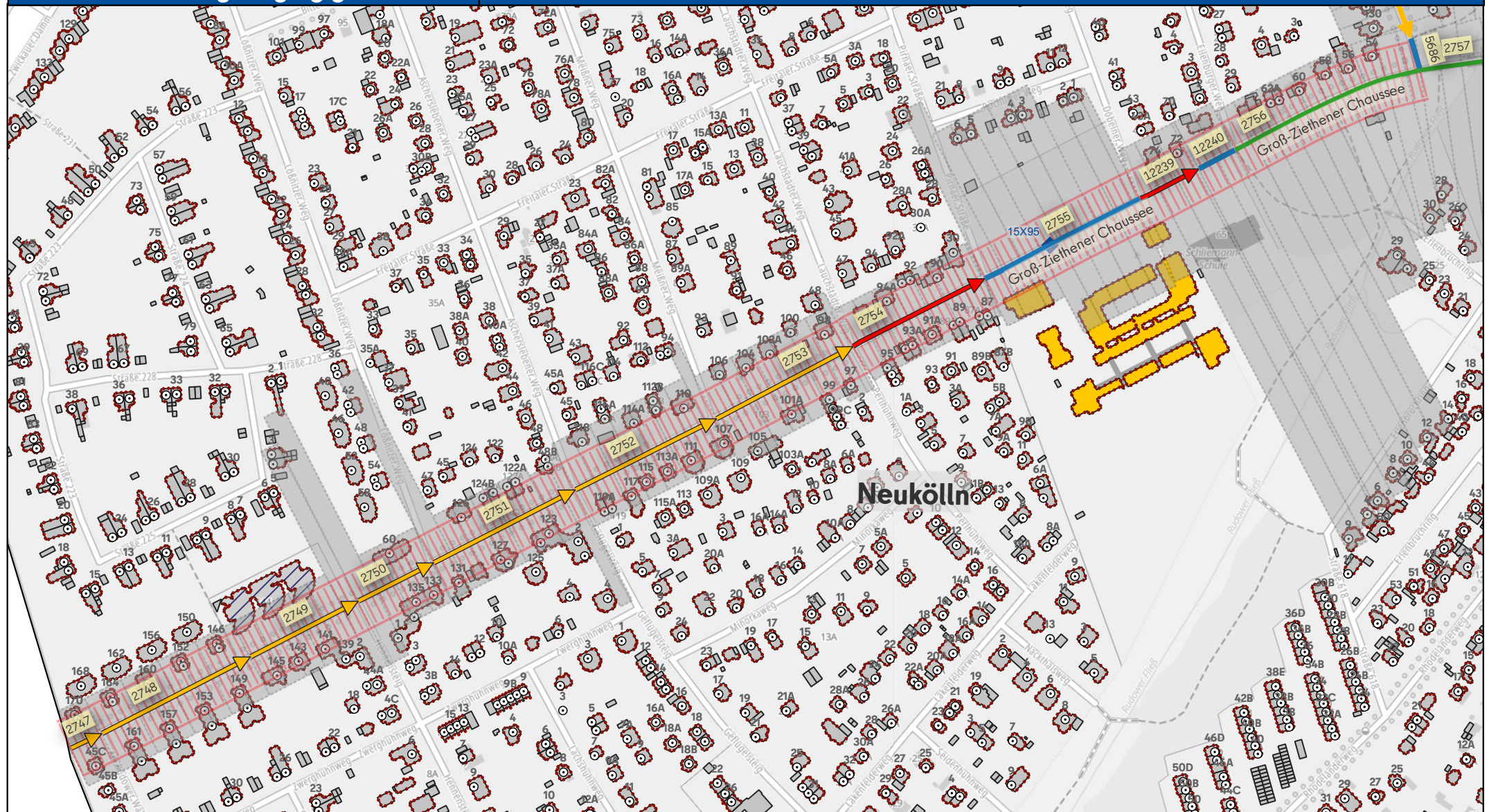
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2105 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 262: Groß-Ziethener Chaussee in Neukölln, Ortsteil Rudow - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2747	25	0	7	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
2748	120	0	57	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
2749	87	0	18	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
2750	61	0	33	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
2751	114	12	43	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
2752	113	8	30	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
2753	111	11	4	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
2754	106	5	29	10	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
12239	47	0	0	6	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
2747	25	0	7	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2748	120	0	57	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2749	87	0	18	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2750	61	0	33	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2751	114	12	43	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2752	113	8	30	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744,271 keine 744,271	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2753	111	11	4	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744,271 keine 744,271	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2754	106	5	29	10	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744,271 keine 744,271	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12239	47	0	0	6	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744,271 keine 744,271	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 lärm betroffene 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 2108

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2108

****) 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 2110 bzw. 2111 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2108 und gegebenenfalls Seite 2109 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2110 und gegebenenfalls Seite 2111 des Steckbriefs)

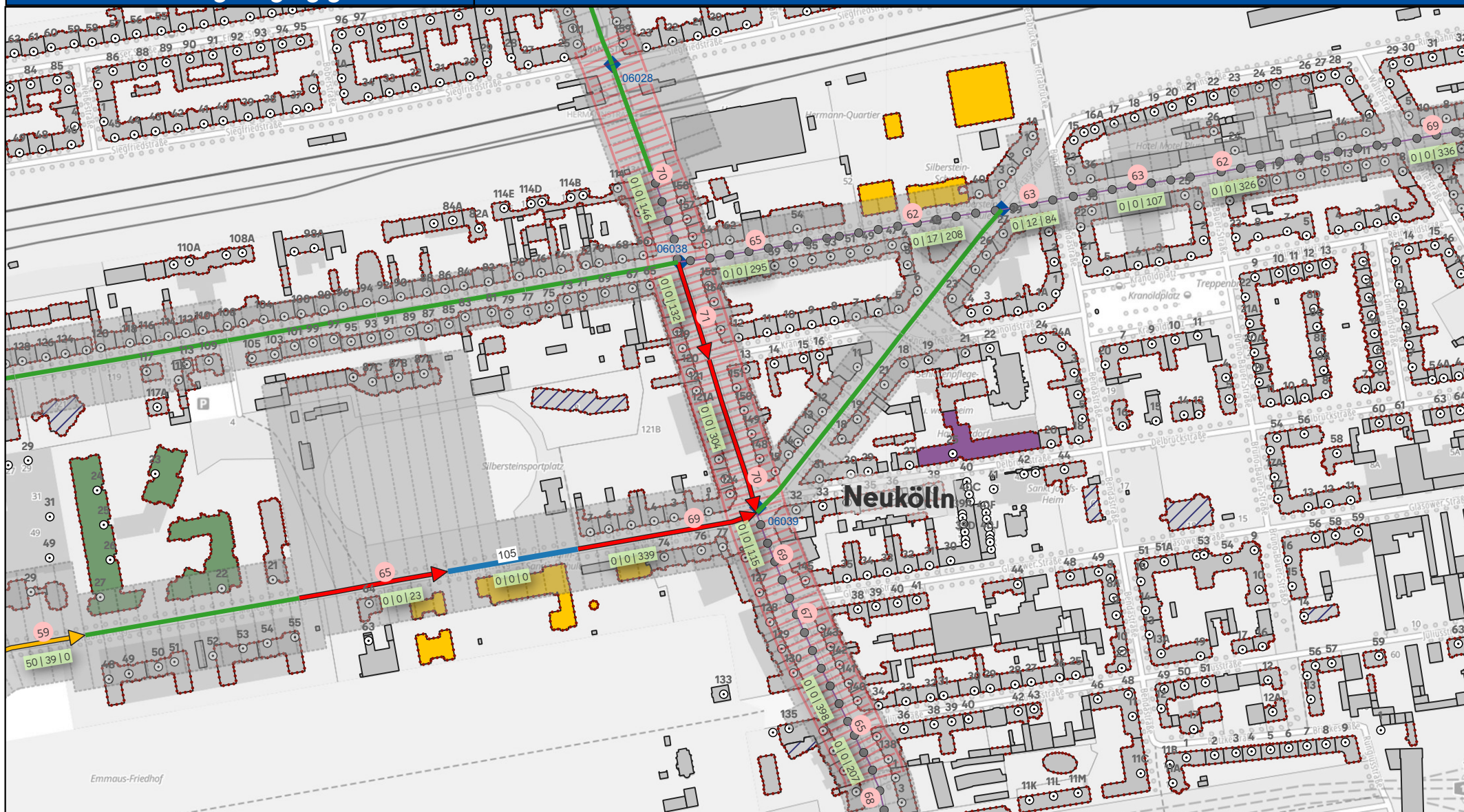
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 263: Hermannstraße in Neukölln, Ortsteil Neukölln - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq$ T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in 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
-  Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation
-  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 2113 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
2975	81	0	0	132	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2976	128	0	0	304	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigter Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
2975	81	0	0	132	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377,277,M44 M44,N77 377,277,M44	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2976	128	0	0	304	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	377,277,M44 M44,N77 377,277,M44	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2116

***) 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.

Seite 2118

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2116

****) 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 2118 bzw. 2119 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2116 und gegebenenfalls Seite 2117 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2118 und gegebenenfalls Seite 2119 des Steckbriefs)

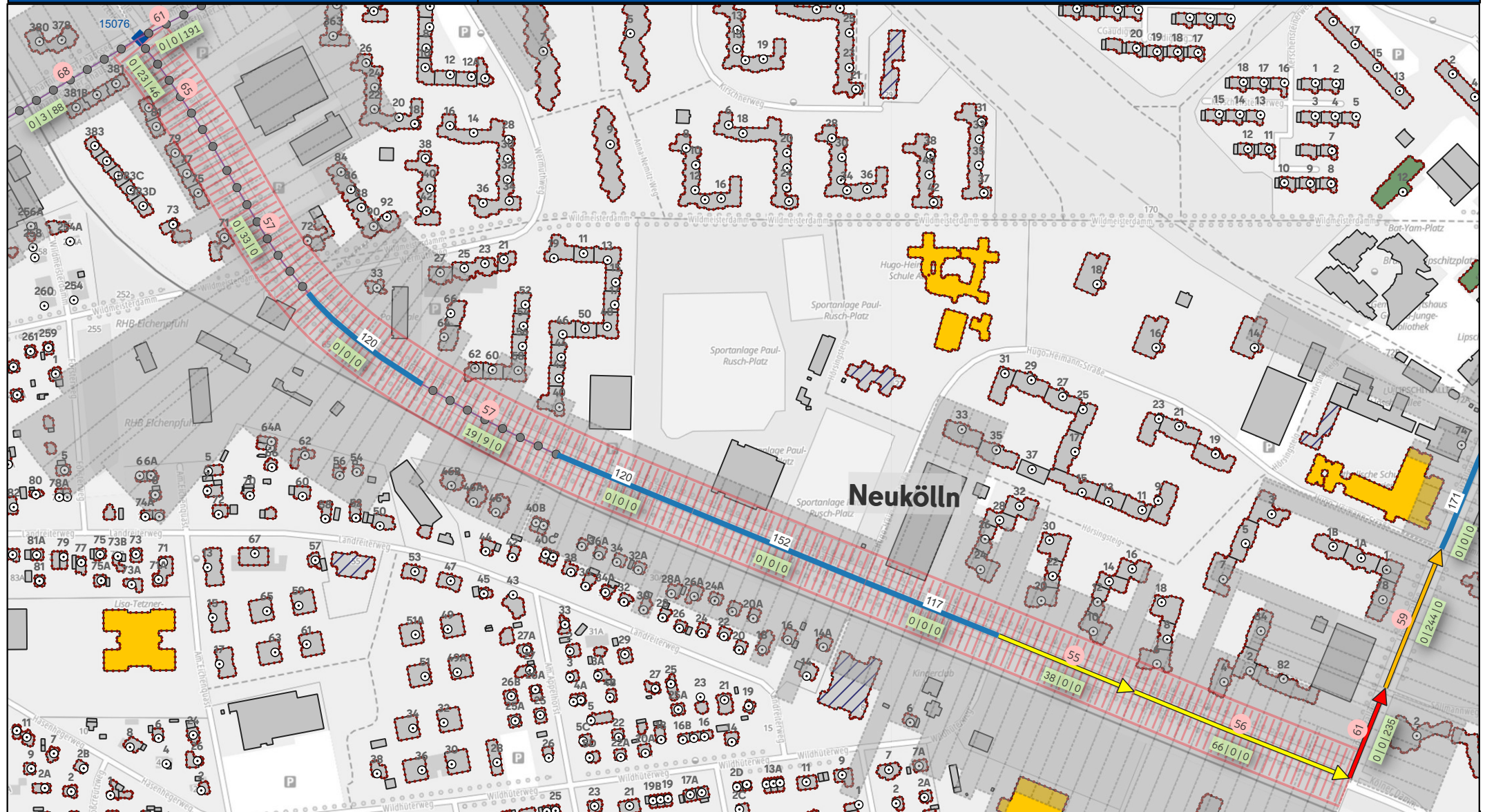
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 264: Kölner Damm in Neukölln, Ortsteil Gropiusstadt - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)
-  weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
 -  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit 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.

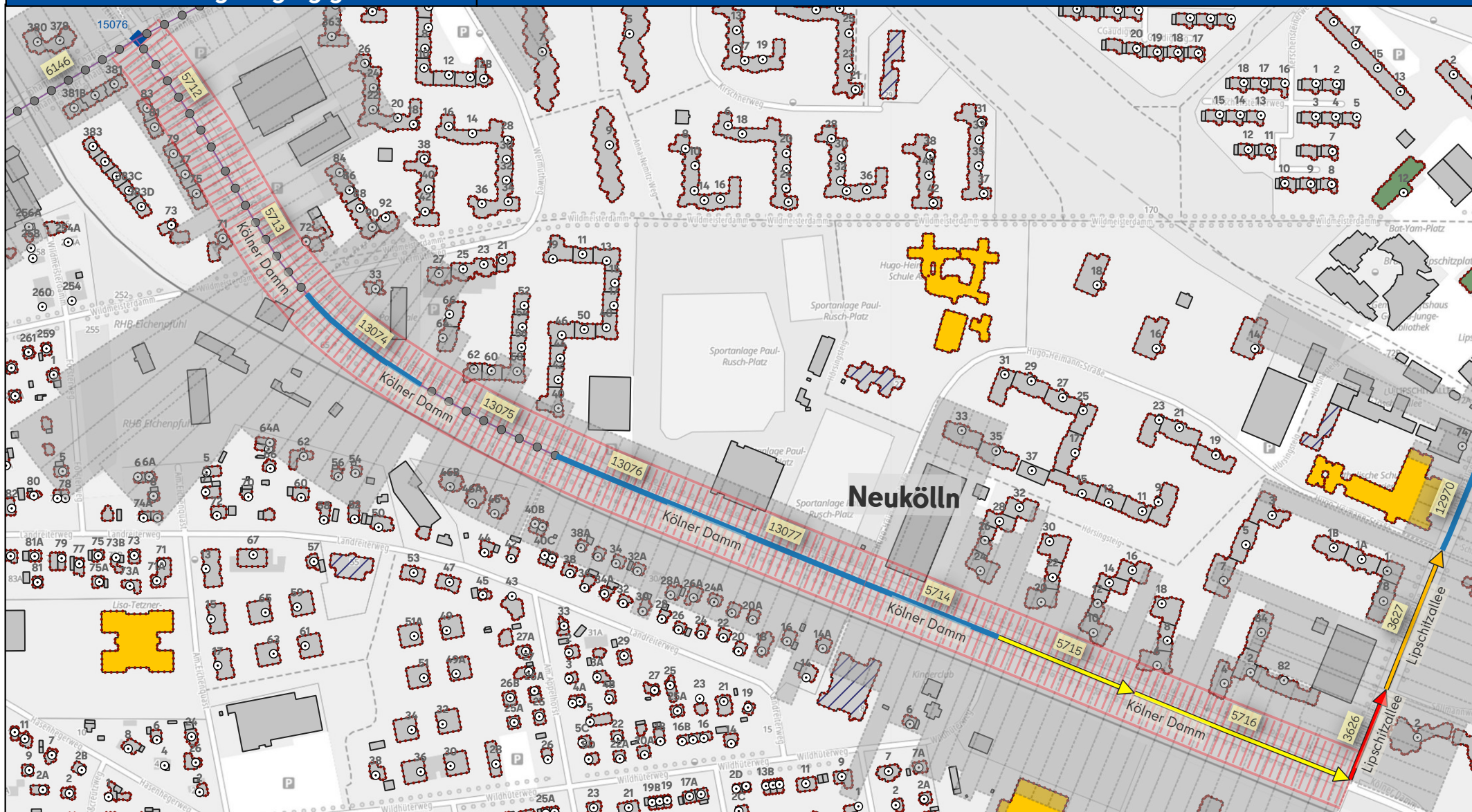
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2121 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 264: Kölner Damm in Neukölln, Ortsteil Gropiusstadt - Abschnittsnummern



0

200

400

600 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
5715	120	38	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5716	189	66	0	0	lärmarmen Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmen Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abstaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5715	120	38	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5716	189	66	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	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 lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2124

***) 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.

Seite 2126

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein. **) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2124
) 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 2126 bzw. 2127 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2124 und gegebenenfalls Seite 2125 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2126 und gegebenenfalls Seite 2127 des Steckbriefs)

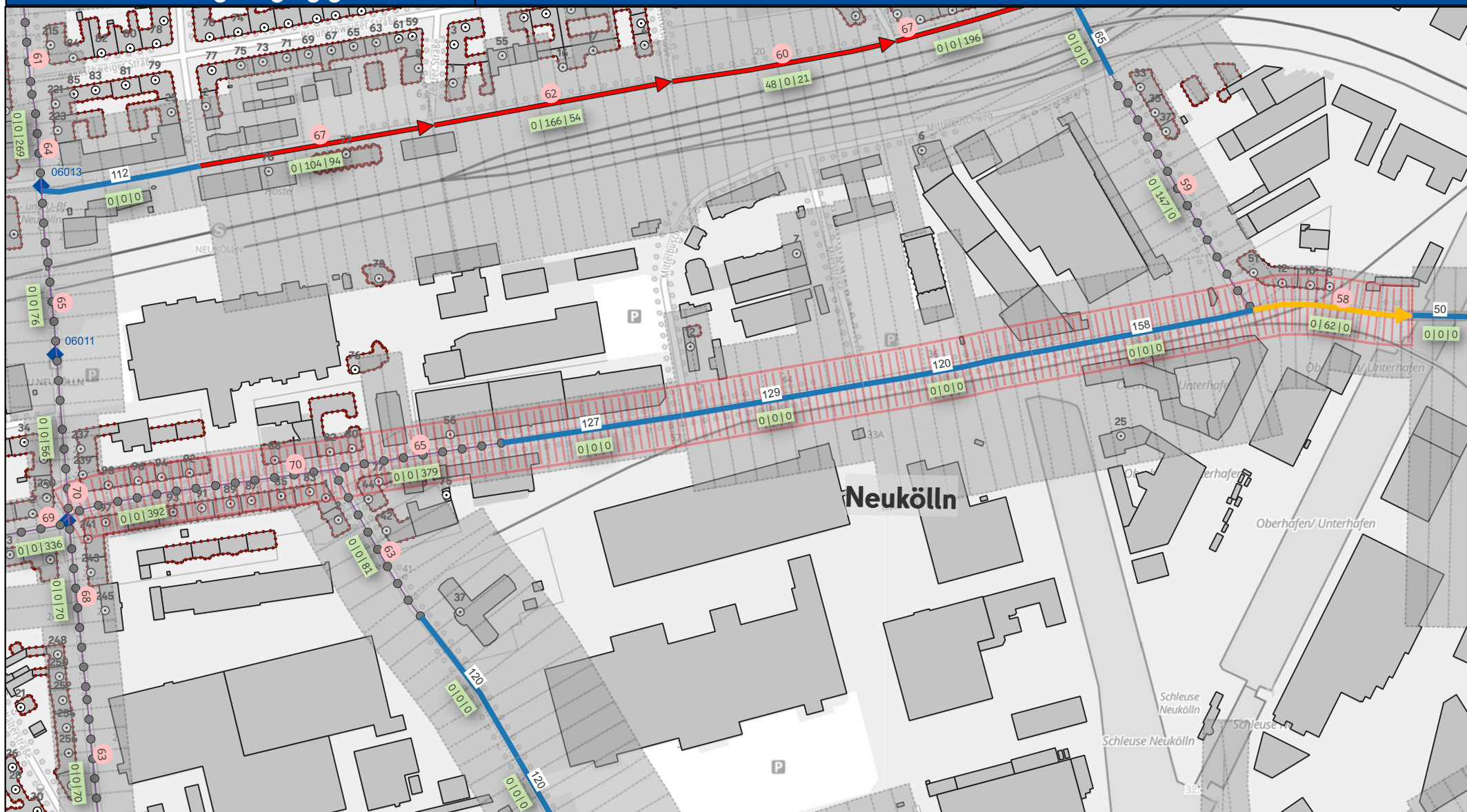
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 265: Lahnstraße in Neukölln, Ortsteil Neukölln - 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

— 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

◆ nachaktive 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.

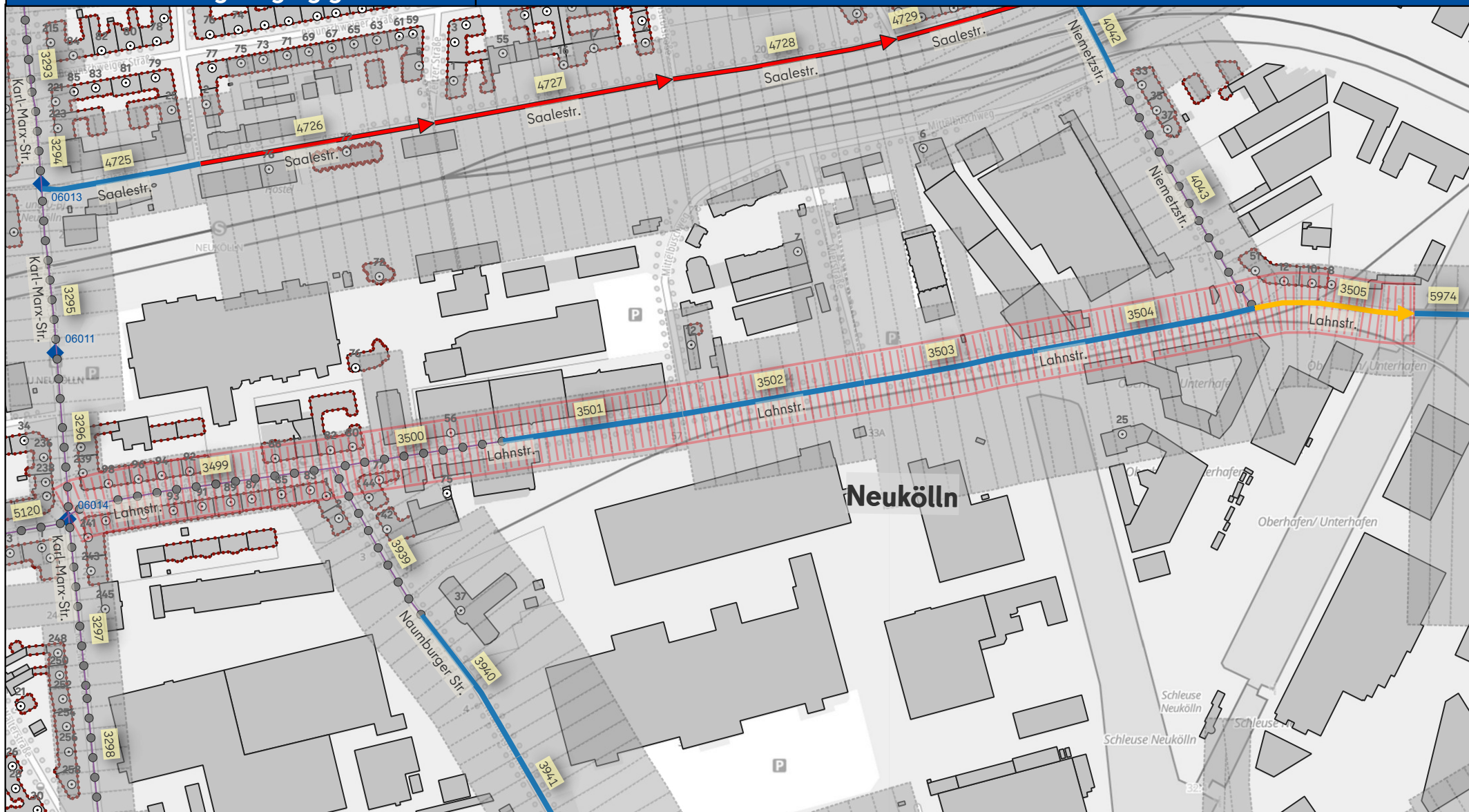
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2129 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 265: Lahnstraße in Neukölln, Ortsteil Neukölln - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
3505	112	0	62	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3505	112	0	62	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	246 keine 246	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 lärmbeeinträchtigten Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2132

***) 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.

Seite 2134

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2132

****) 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 2134 bzw. 2135 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2132 und gegebenenfalls Seite 2133 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2134 und gegebenenfalls Seite 2135 des Steckbriefs)

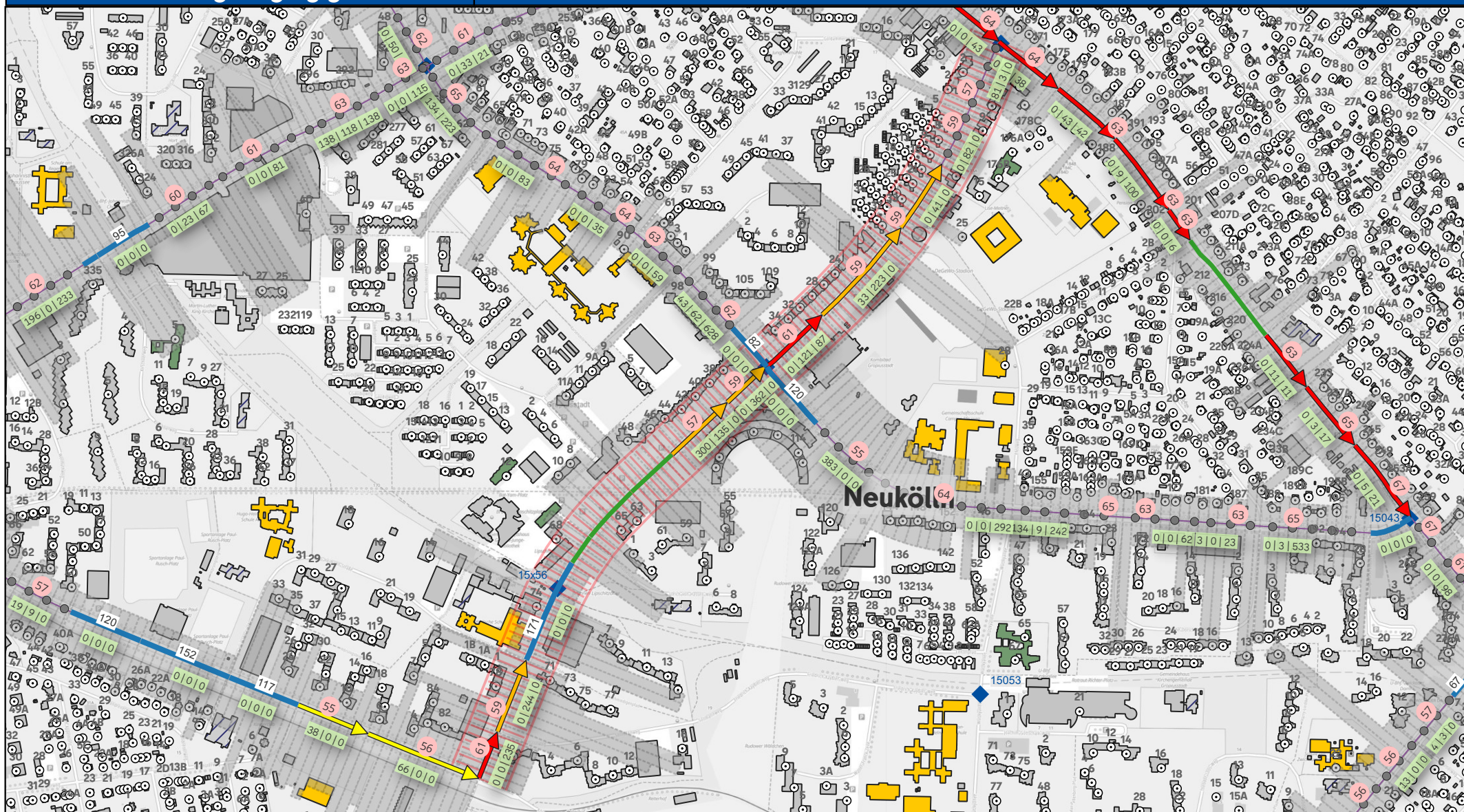
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 266: Lipschitzallee in Neukölln, Ortsteil Gropiusstadt - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- $\leq$ T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
- ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)
- weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

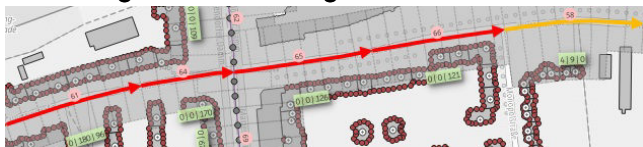
Grundlagendaten

- 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.

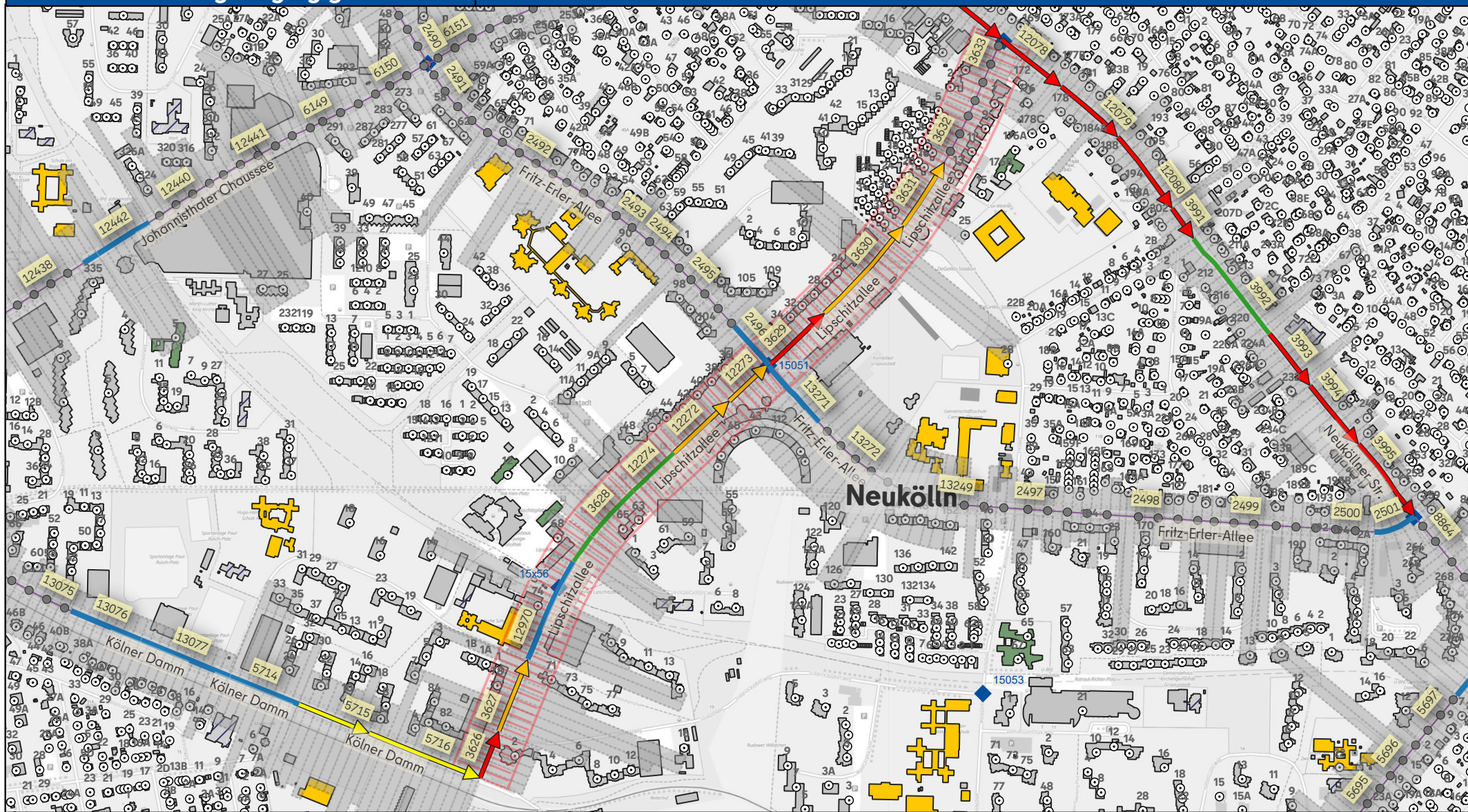
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2137 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 266: Lipschitzallee in Neukölln, Ortsteil Gropiusstadt - Abschnittsnummern



0 400 800 1.200 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3626	79	0	0	235	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3627	122	0	244	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3629	120	0	121	87	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3630	186	33	223	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3631	120	0	41	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12272	120	300	135	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12273	85	0	362	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
3626	79	0	0	235	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3627	122	0	244	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3629	120	0	121	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744,172 keine 744,172	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3630	186	33	223	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744,172 keine 744,172	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3631	120	0	41	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	172 keine 172	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12272	120	300	135	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12273	85	0	362	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	744 keine 744	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 lärm betroffene 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 2140

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der fahrplangebundenen ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 2142 bzw. 2143 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2140 und gegebenenfalls Seite 2141 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2142 und gegebenenfalls Seite 2143 des Steckbriefs)

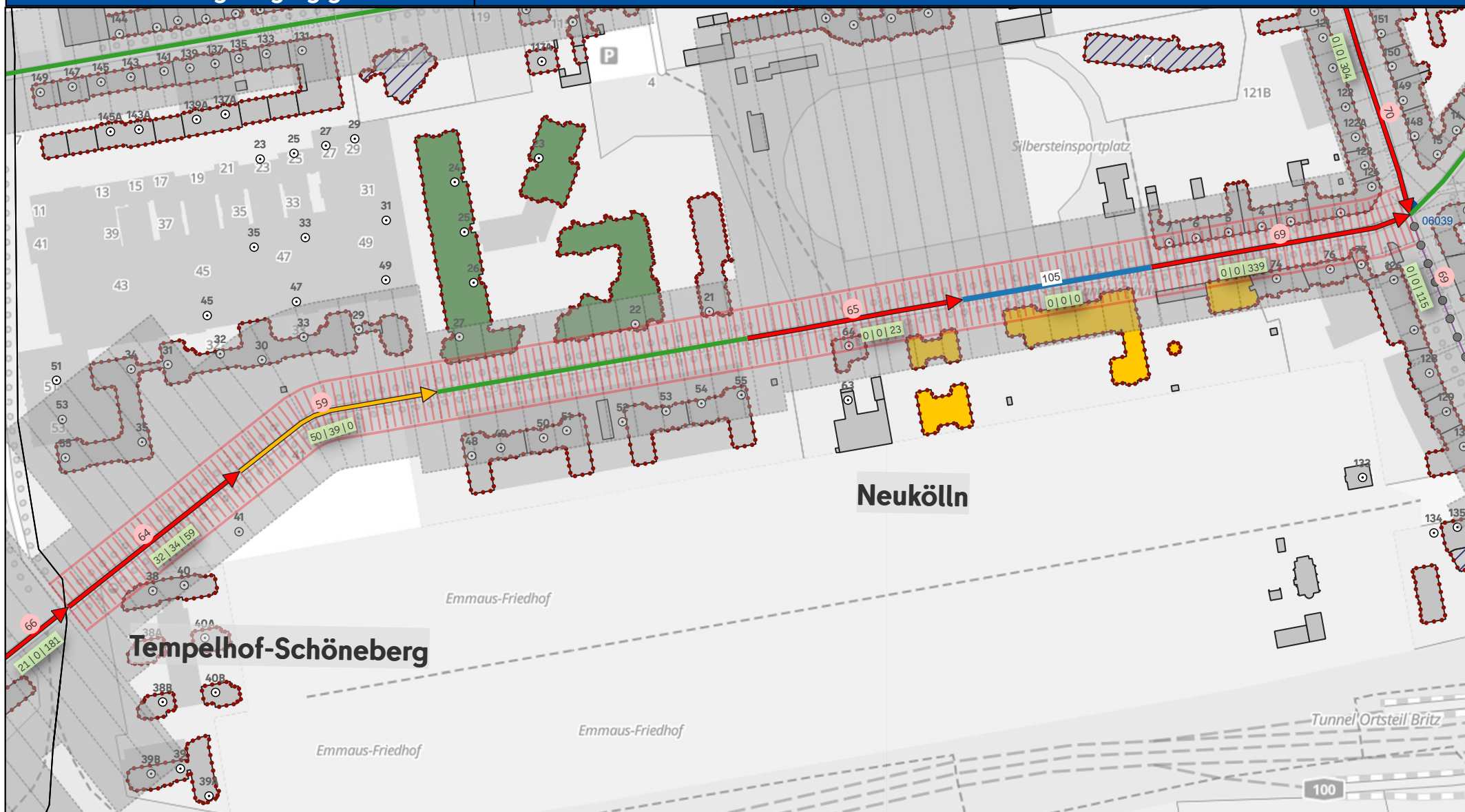
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 267: Mariendorfer Weg in Neukölln, Ortsteil Neukölln - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq$ T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)
-  weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
 -  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit 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 2145 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
13285	120	50	39	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13286	120	32	34	59	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13288	120	0	0	23	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13290	145	0	0	339	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
13285	120	50	39	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	277 N77 277	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13286	120	32	34	59	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	277 N77 277	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13288	120	0	0	23	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	277 N77 277	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13290	145	0	0	339	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	277 N77 277	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 lärmbeeinträchtige Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2148

***) 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.

Seite 2150

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der fahrplangebundenen ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 2150 bzw. 2151 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2148 und gegebenenfalls Seite 2149 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2150 und gegebenenfalls Seite 2151 des Steckbriefs)

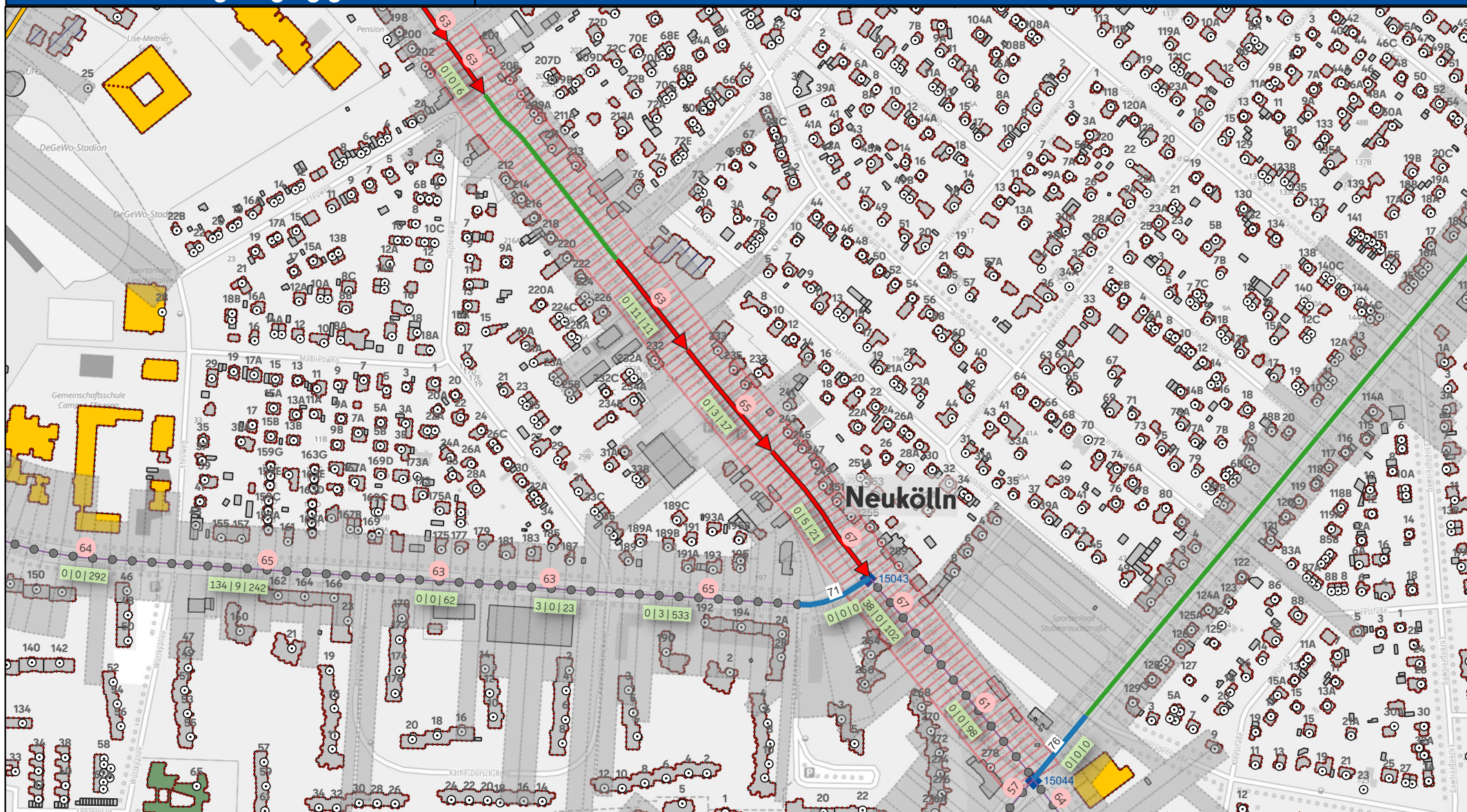
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 268: Neuköllner Straße in Neukölln, Ortsteil Rudow - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen



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



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



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



weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden



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



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



nachaktive 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 2153 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als " EW " bezeichnet.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3991	59	0	0	6	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
3993	104	0	11	11	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
3994	120	0	3	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
3995	146	0	5	21	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3991	59	0	0	6	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171,172 keine 171,172	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3993	104	0	11	11	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3994	120	0	3	17	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3995	146	0	5	21	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	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 lärmbeeinträchtige Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2156

***) 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.

Seite 2158

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2156

****) 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 2158 bzw. 2159 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2156 und gegebenenfalls Seite 2157 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2158 und gegebenenfalls Seite 2159 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 269: Neuköllnische Allee in Neukölln, Ortsteil Neukölln - Lärmbetroffenheit



0 300 600 900 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt



markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

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

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

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

—●— weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden

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

○ Adresspunkt, an dem Einwohnende mit 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 2161 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 269: Neuköllnische Allee in Neukölln, Ortsteil Neukölln - Abschnittsnummern



0 300 600 900 m



Senatsverwaltung
 für Mobilität, Verkehr,
 Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4010	120	0	52	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4011	167	19	41	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4014	167	0	115	14	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4018	68	7	3	0	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
4010	120	0	52	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
4011	167	19	41	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
4014	167	0	115	14	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4018	68	7	3	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2164

***) 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.

Seite 2166

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2164

****) 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 2166 bzw. 2167 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2164 und gegebenenfalls Seite 2165 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2166 und gegebenenfalls Seite 2167 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt



markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

Grundlegenden

-  unmittelbar betroffener Bereich je 15 m Streckenabschnitt (zur Zuordnung von Fassadenpegeln und EW* auf den Streckenabschnitt)
 -  Adresspunkt, an dem Einwohnende mit 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.

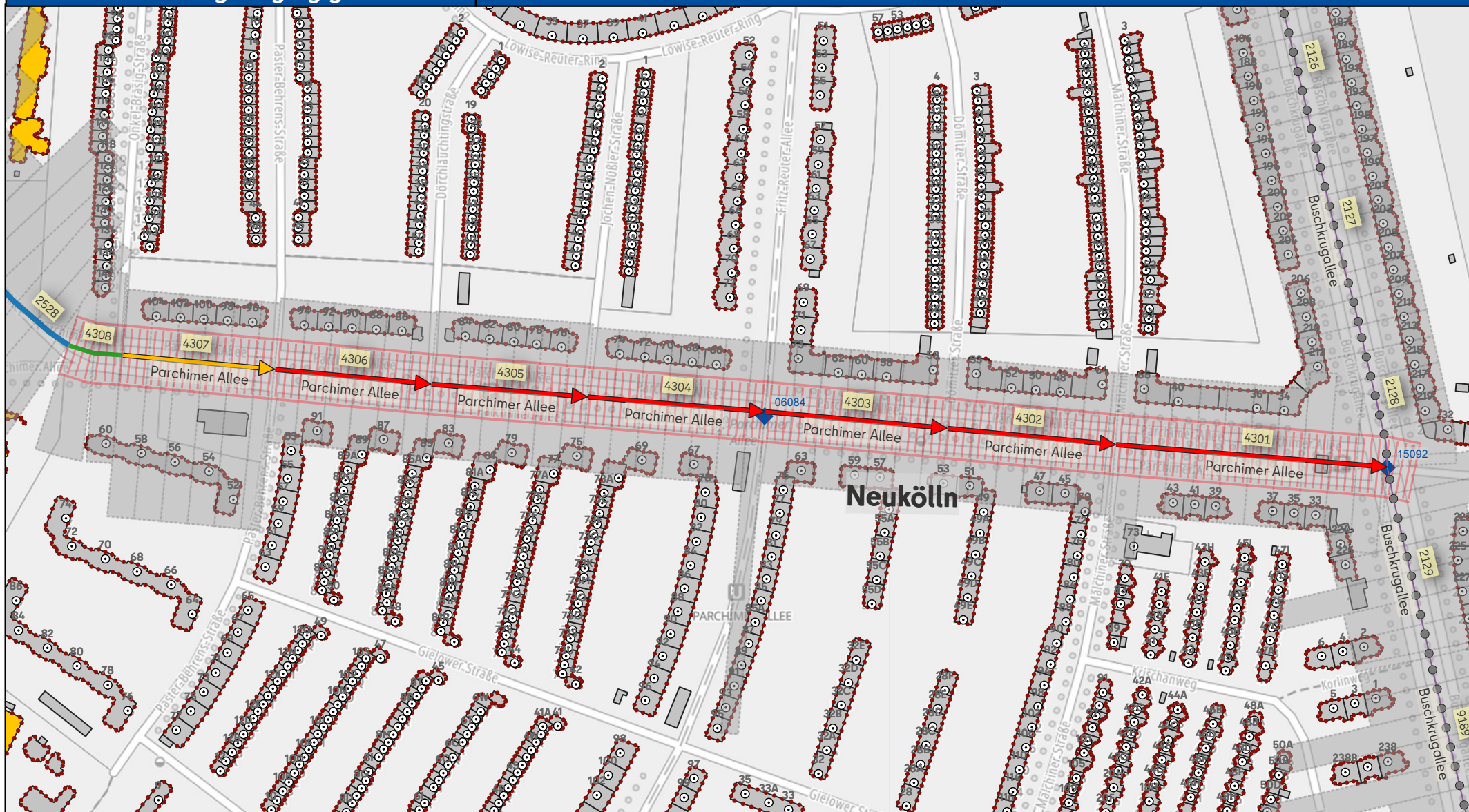
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2169 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 270: Parchimer Allee in Neukölln, Ortsteil Britz - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4301	152	0	0	162	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
4302	94	0	22	89	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
4303	102	0	0	122	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
4304	99	0	0	55	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
4305	88	0	42	35	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
4306	88	0	15	57	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
4307	85	0	36	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
4301	152	0	0	162	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4302	94	0	22	89	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4303	102	0	0	122	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4304	99	0	0	55	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4305	88	0	42	35	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4306	88	0	15	57	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4307	85	0	36	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	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 lärm betroffene 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 2172

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der fahrplangebundenen ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 2174 bzw. 2175 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2172 und gegebenenfalls Seite 2173 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2174 und gegebenenfalls Seite 2175 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 271: Rudower Straße in Neukölln, Ortsteil Buckow - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq$ T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)
-  weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden

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

Gebäude und Gelände

-  Seniorenheim
-  Krankenhaus
-  Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation
-  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.

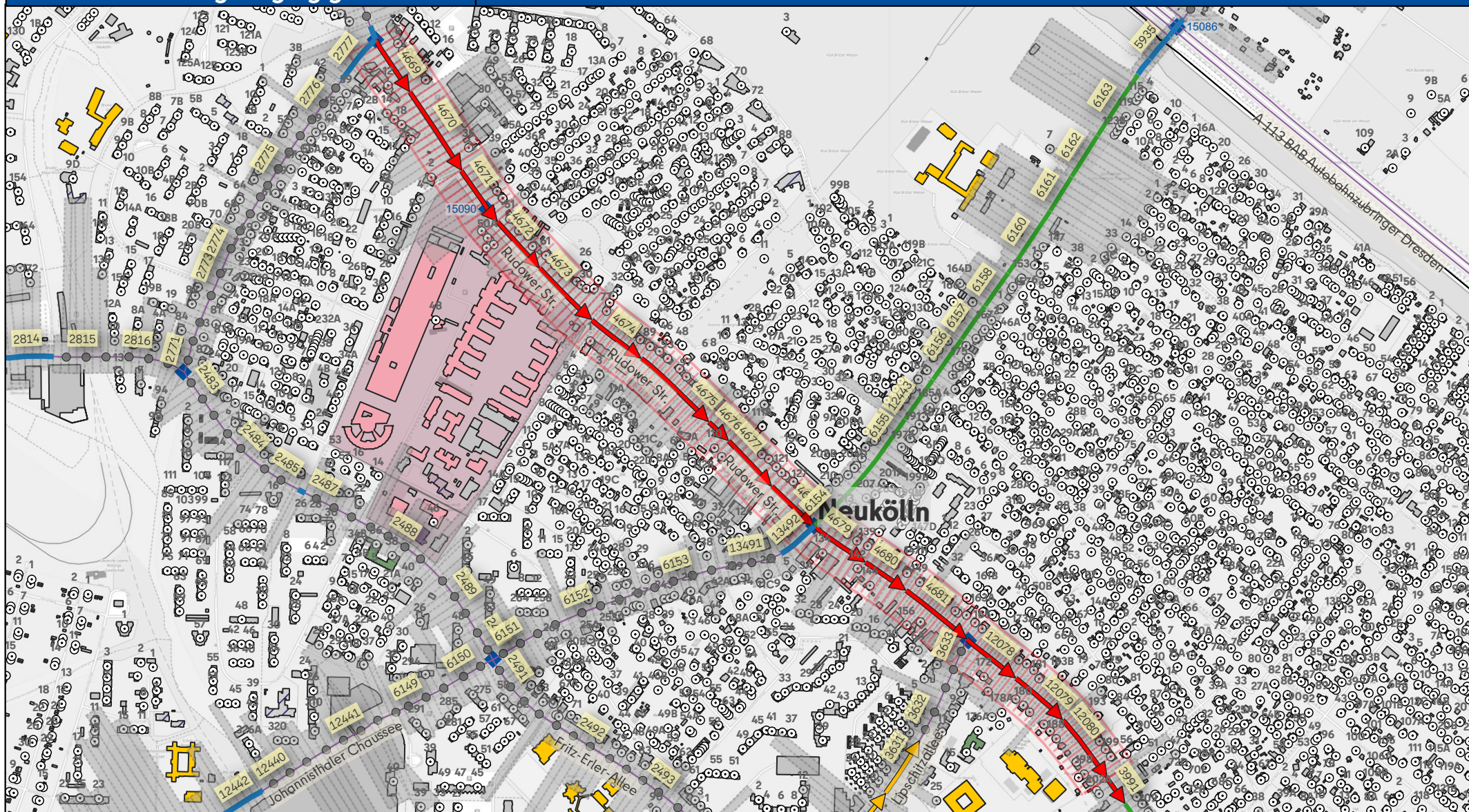
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2177 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 271: Rudower Straße in Neukölln, Ortsteil Buckow - Abschnittsnummern



0 400 800 1.200 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4669	120	0	0	38	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
4670	181	76	11	51	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
4671	120	0	0	79	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
4672	120	0	0	213	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
4673	141	0	0	56	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
4674	120	0	0	82	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
4675	178	0	0	126	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
4676	53	0	0	30	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
4677	120	0	0	110	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

4678	112	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-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4679	120	0	0	24	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4680	95	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-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4681	149	0	0	43	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12078	120	0	3	38	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12079	120	0	43	42	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12080	142	0	9	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-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
4669	120	0	0	38	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171,M46 M46 171,M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4670	181	76	11	51	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171,M46 M46 171,M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4671	120	0	0	79	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4672	120	0	0	213	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4673	141	0	0	56	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4674	120	0	0	82	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4675	178	0	0	126	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4676	53	0	0	30	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4677	120	0	0	110	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	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 lärm betroffene 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 2180

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

4678	112	0	0	96	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4679	120	0	0	24	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4680	95	0	0	27	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4681	149	0	0	43	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 keine 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12078	120	0	3	38	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171,172 keine 171,172	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12079	120	0	43	42	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171,172 keine 171,172	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12080	142	0	9	100	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171,172 keine 171,172	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 lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2180

****) 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 2182 bzw. 2183 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2180 und gegebenenfalls Seite 2181 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2182 und gegebenenfalls Seite 2183 des Steckbriefs)

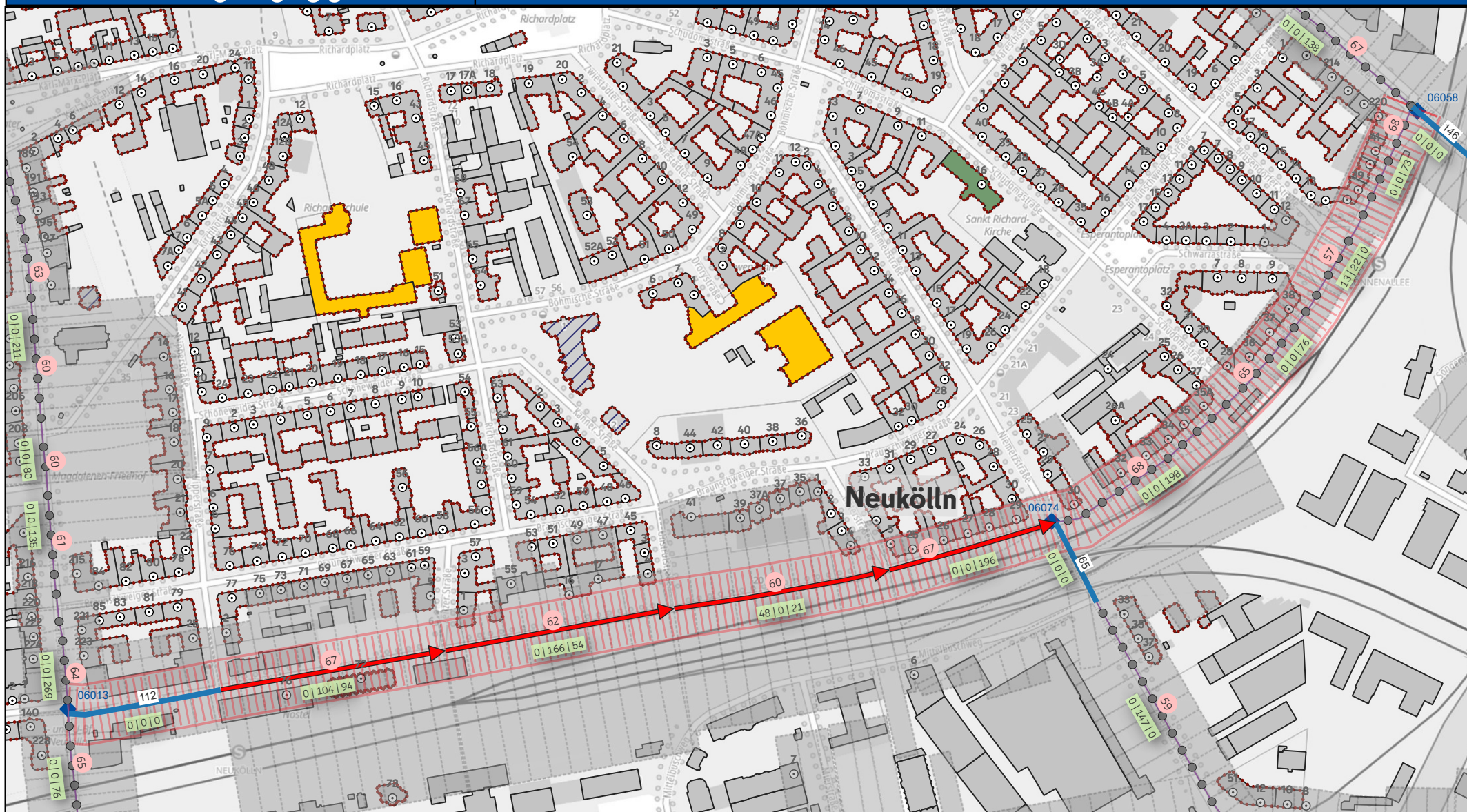
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 272: Saalestraße in Neukölln, Ortsteil Neukölln - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in 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.

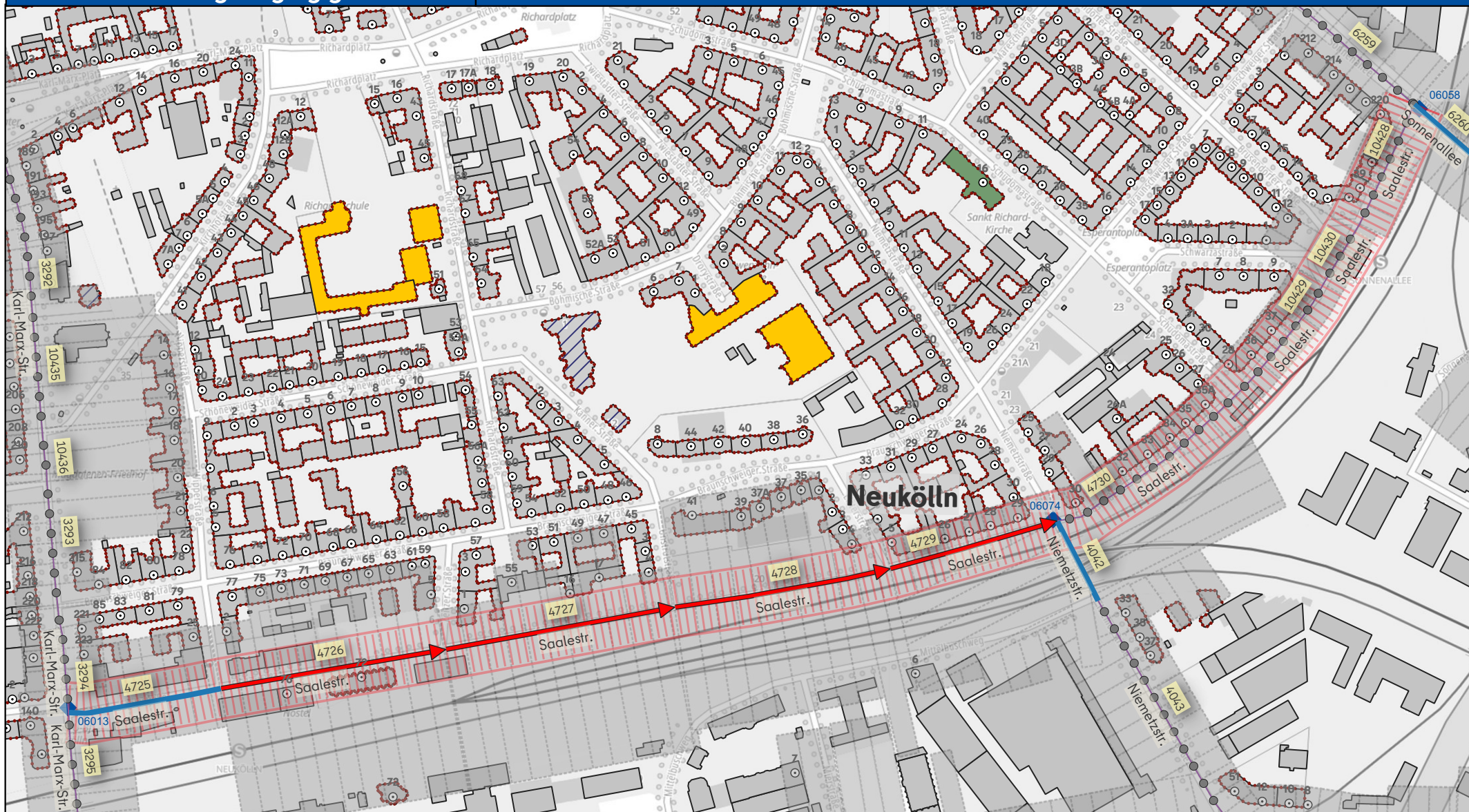
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2185 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 272: Saalestraße in Neukölln, Ortsteil Neukölln - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
4726	166	0	104	94	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4727	169	0	166	54	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4728	159	48	0	21	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4729	126	0	0	196	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4726	166	0	104	94	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 N77 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4727	169	0	166	54	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 N77 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4728	159	48	0	21	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 N77 171	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4729	126	0	0	196	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	171 N77 171	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 lärmbeeinträchtige 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 2188

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der fahrplangebundenen ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 2190 bzw. 2191 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2188 und gegebenenfalls Seite 2189 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2190 und gegebenenfalls Seite 2191 des Steckbriefs)

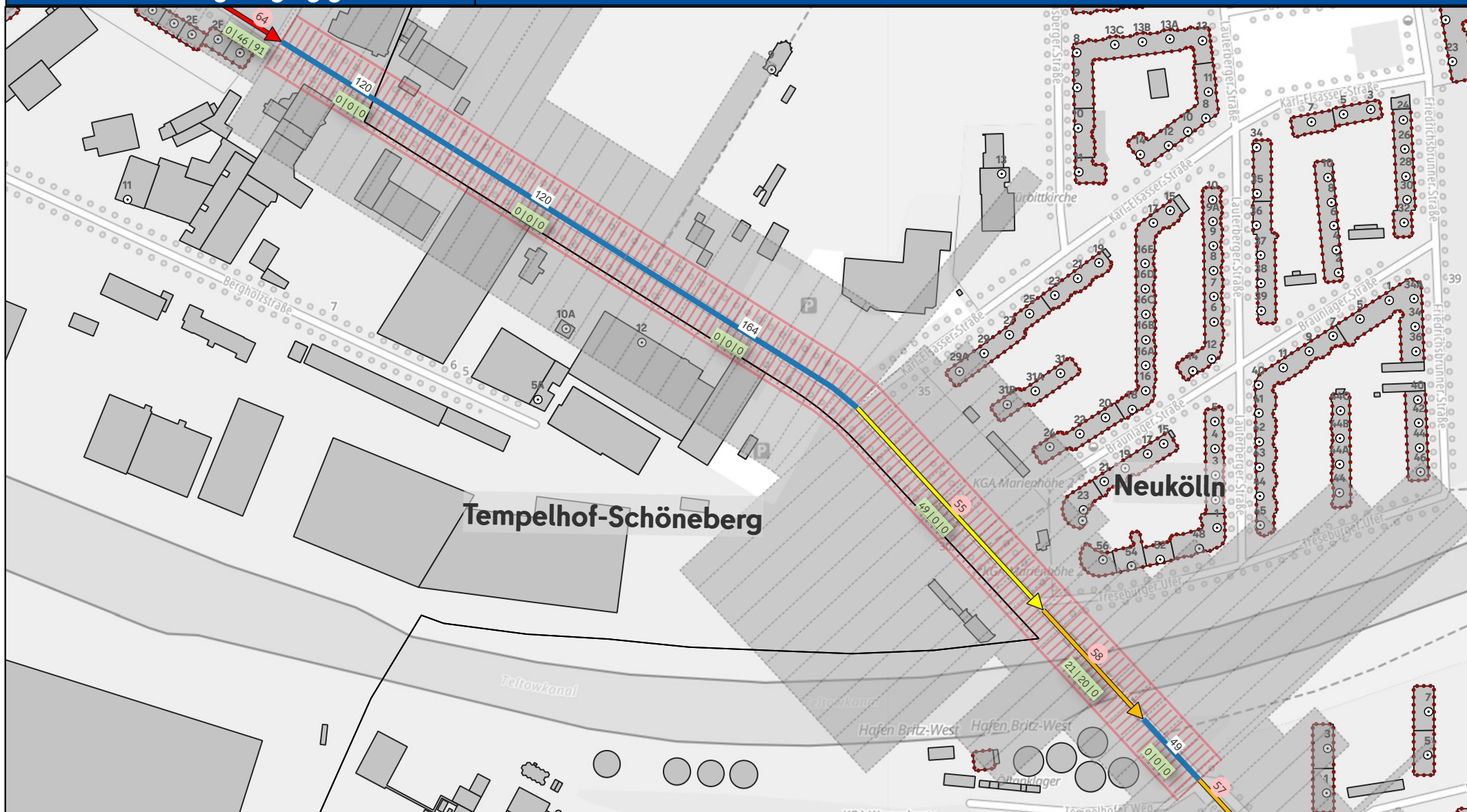
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 273: Tempelhofer Weg in Neukölln, Ortsteil Britz - 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) | 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)

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.

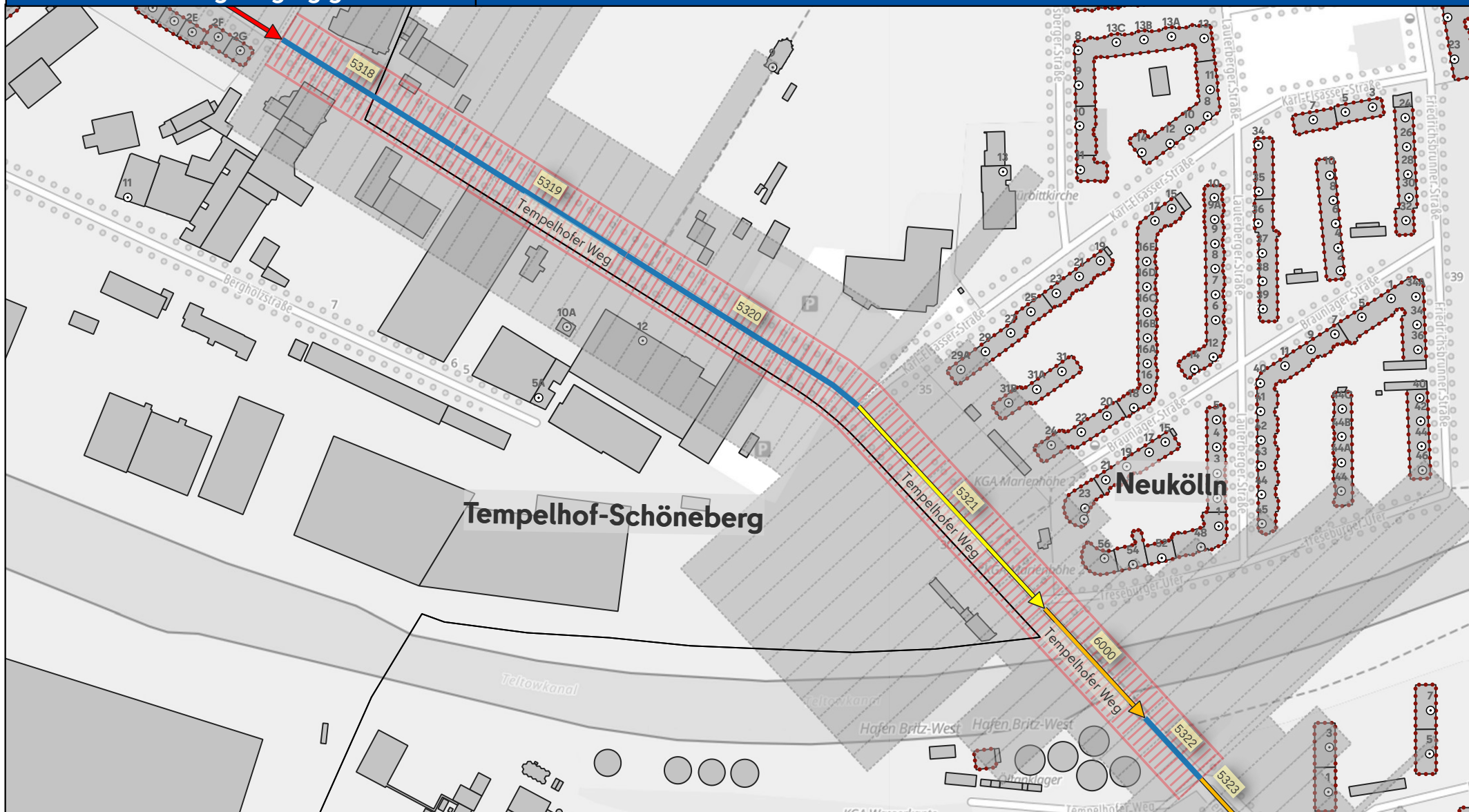
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2193 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 273: Tempelhofer Weg in Neukölln, Ortsteil Britz - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5317	152	0	46	91	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
5321	162	49	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-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
5323	79	58	71	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
6000	88	21	20	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
5317	152	0	46	91	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5321	162	49	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5323	79	58	71	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
6000	88	21	20	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	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 lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2196

***) 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.

Seite 2198

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein. **) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohner (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fußzeile Seite 2196
) 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 2198 bzw. 2199 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2196 und gegebenenfalls Seite 2197 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2198 und gegebenenfalls Seite 2199 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 274: Tempelhofer Weg in Neukölln, Ortsteil Britz - 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 $LB^* \geq 60$ dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  EW mit $LB^* \geq 57$ bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
-  $\leq$ T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
-  ohne EW mit $LB^* \geq 55$ dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)
-  weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlegenden

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

Gebäude und Gelände

-  Seniorenheim
-  Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation
-  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 2201 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 274: Tempelhofer Weg in Neukölln, Ortsteil Britz - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5323	79	58	71	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
5324	120	36	35	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
5325	120	108	19	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
5326	120	42	35	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
5327	81	0	9	29	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
5328	120	0	0	84	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
5329	87	0	0	32	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarm 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
5331	191	3	0	149	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm 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
6000	88	21	20	0	lärmarm Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarm Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5323	79	58	71	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5324	120	36	35	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5325	120	108	19	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5326	120	42	35	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5327	81	0	9	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5328	120	0	0	84	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5329	87	0	0	32	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5331	191	3	0	149	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
6000	88	21	20	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M46 M46 M46	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 lärmbeeinträchtige 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 2204

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2204

****) 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 2206 bzw. 2207 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2204 und gegebenenfalls Seite 2205 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2206 und gegebenenfalls Seite 2207 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt



markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo



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



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



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



ohne EW mit $LB^* \geq 55$ 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.

Grundlegenden Daten



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



nachaktive 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.

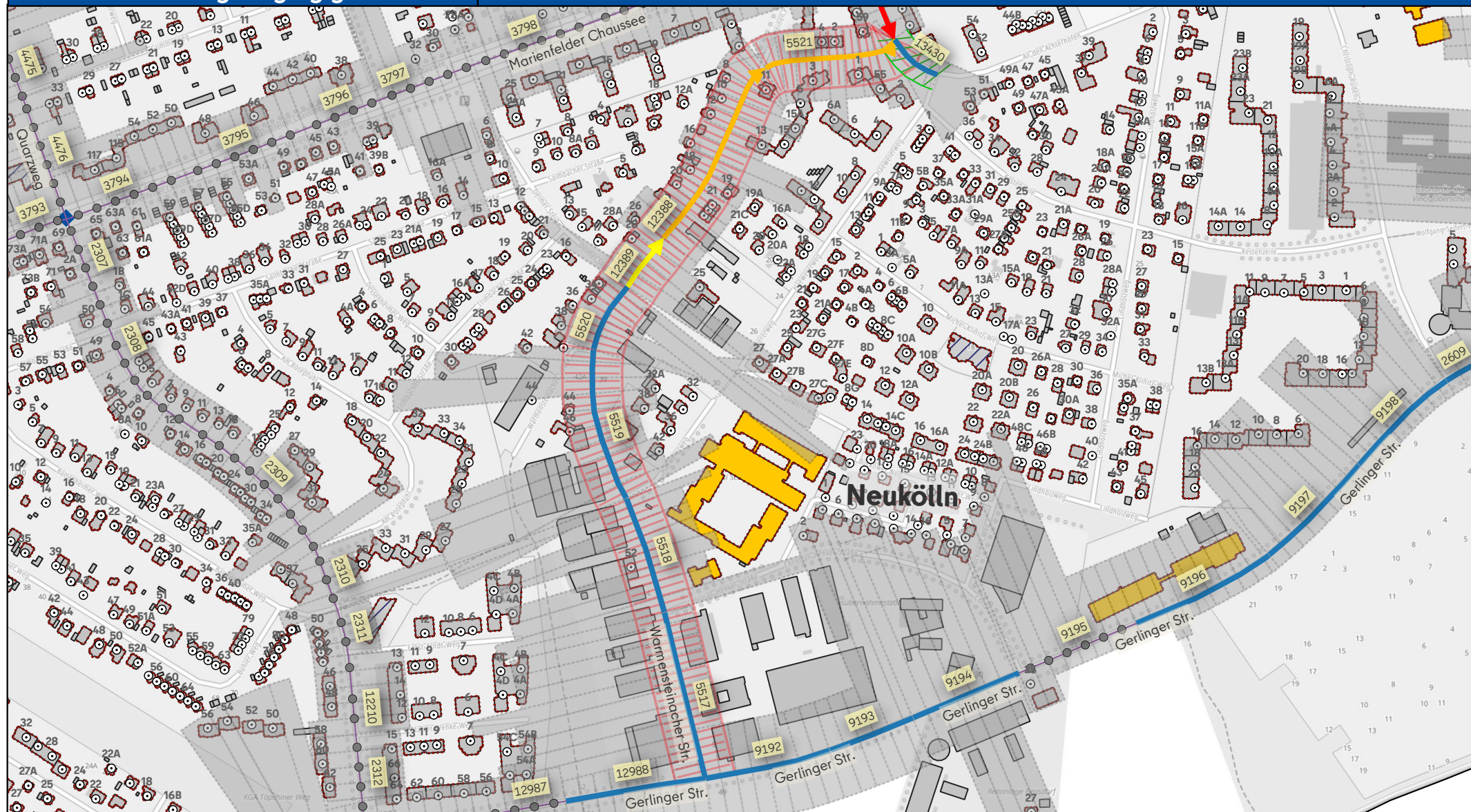
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2209 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 275: Warmensteinacher Straße in Neukölln, Ortsteil Buckow - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5521	129	26	56	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
12388	189	14	6	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
12389	57	3	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenanzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Abwägungsbelange Beeinträchtigungen an anderer Stelle (Umfahrung) und des ÖPNV für die lärm betroffenen 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****
5521	129	26	56	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
12388	189	14	6	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
12389	57	3	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2212

***) 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.

Seite 2214

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

Weitere Erläuterungen

1. Tempo 30-Konzept nachts

Der diesem Steckbrief zugrundeliegende Straßenabschnitt ist Teil des ersten aus dem „T30-Konzept nachts“ hervorgehenden Maßnahmenbündels. Es umfasst die lärmbelasteten Straßenabschnitte, in denen entweder kein ÖPNV in der Nacht verkehrt oder der nächtliche ÖPNV durch die Anordnung von Tempo 30 nur geringfügig betroffen ist (zur Bewertung der fahrplangebundenen ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 2214 bzw. 2215 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2212 und gegebenenfalls Seite 2213 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2214 und gegebenenfalls Seite 2215 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 276: Waßmannsdorfer Chaussee in Neukölln, Ortsteil Rudow - 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 $LB^* \geq 55$ bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

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

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.

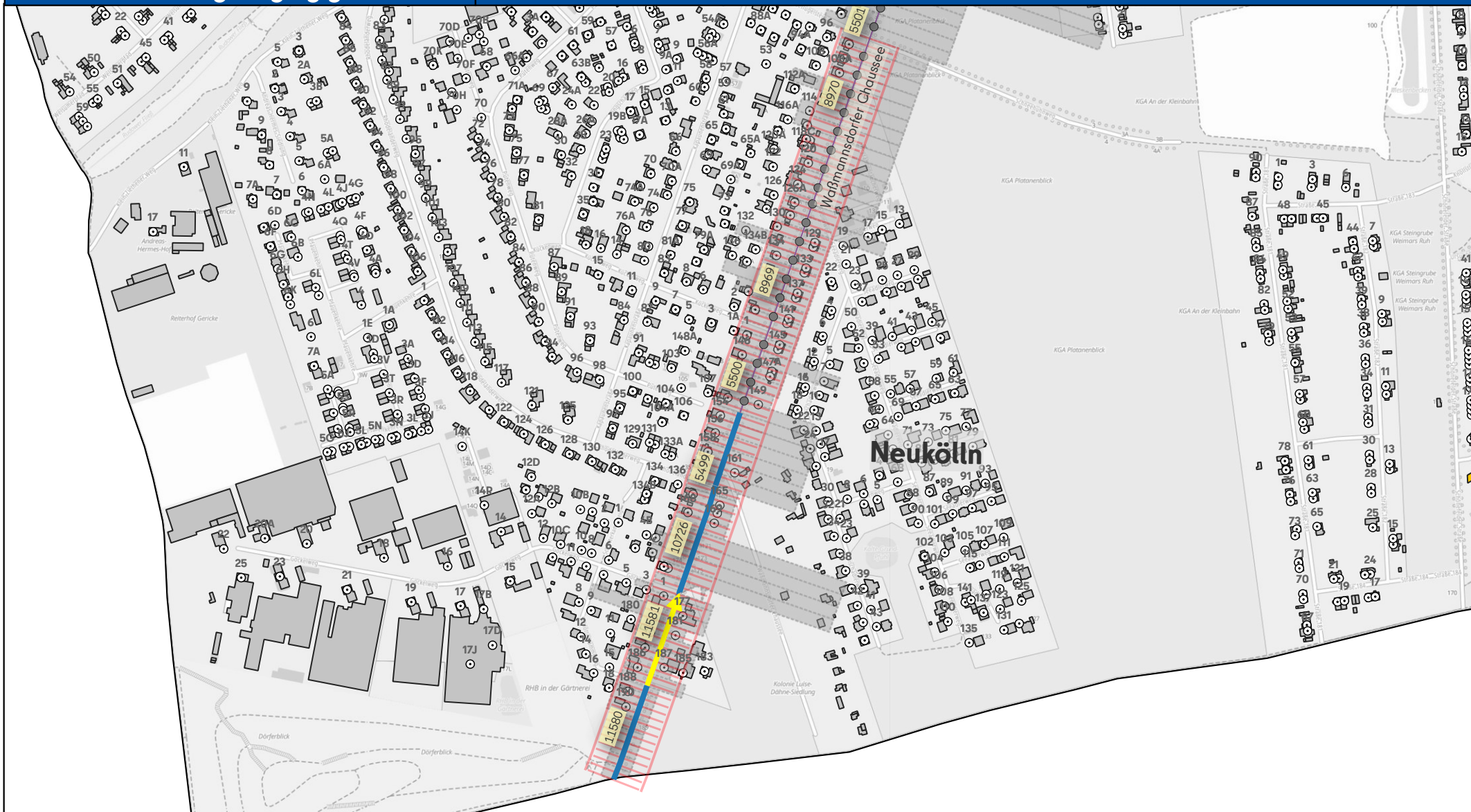
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2217 sind die final geprüften Streckenabschnitte des untersuchten markierten Straßenabschnitts, an denen aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h erfolgen soll, anhand von Pfeilen zu erkennen. Sind diese Pfeile mit einer schwarzen Linie umrandet, so stellen sie Streckenabschnitte dar, die geringfügige Effekte auf die nächtliche ÖPNV-Fahrgast-Betroffenheit aufweisen. Zeitliche Priorisierungen von ÖPNV-Linien aus betrieblichen Gründen können erforderlich sein (siehe Lärmaktionsplan Abschnitt 5.2.2 Seite 40). Nicht umrandete Pfeile in Rot, Orange oder Gelb symbolisieren Streckenabschnitte, auf denen kein ÖPNV fährt. Anhand der Farben Rot, Orange oder Gelb kann die zeitliche Umsetzung der Tempo-30-Anordnungen aufgrund der Lärmbelastung priorisiert werden.

*) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden und der unmittelbar betroffenen Patienten von Krankenhäusern, Kliniken etc. (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A). Aus Vereinfachungsgründen werden diese beiden Betroffenenengruppen zusammenfassend als "EW" bezeichnet.

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 276: Waßmannsdorfer Chaussee in Neukölln, Ortsteil Rudow - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
11581	112	7	0	0	lärmarter Asphalt kann Betroffenenanzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarter Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärm betroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11581	112	7	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2220

***) 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.

Seite 2222

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2220

****) 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 2222 bzw. 2223 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2220 und gegebenenfalls Seite 2221 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (<https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/>).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):

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

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

3. Abwägung (Seite 2222 und gegebenenfalls Seite 2223 des Steckbriefs)

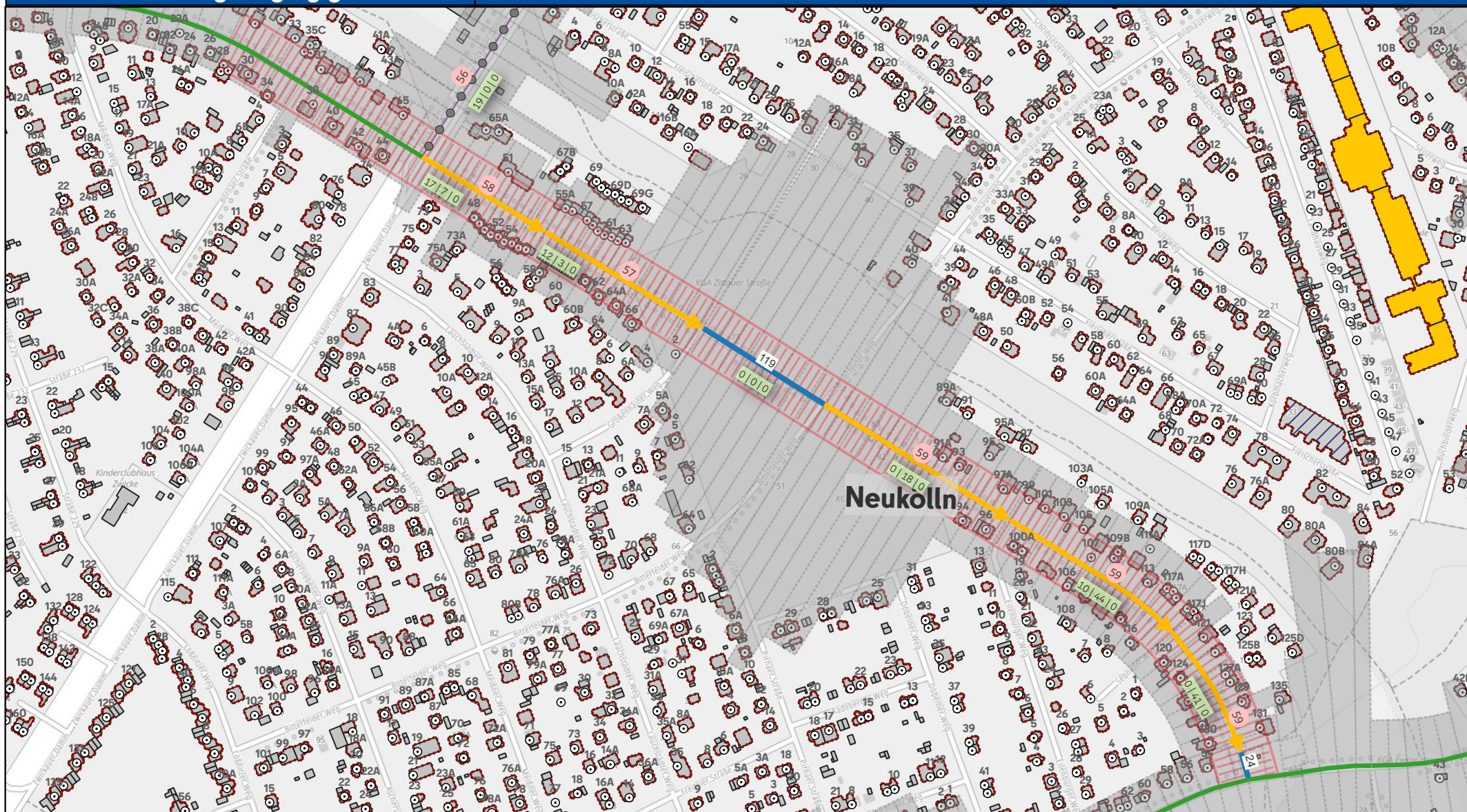
Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 277: Zittauer Straße in Neukölln, Ortsteil Rudow - 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) LärminfoEW 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

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.

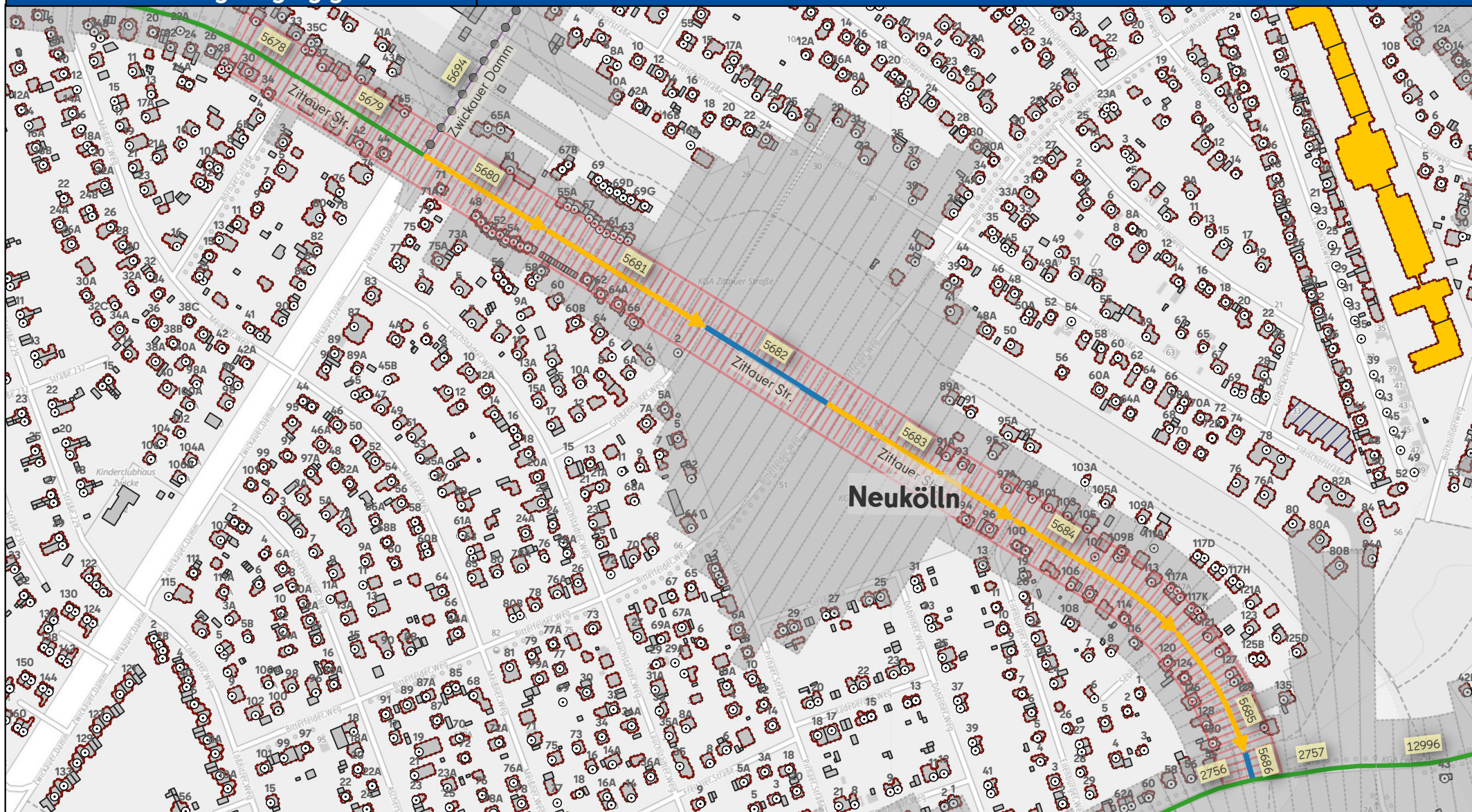
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2225 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 277: Zittauer Straße in Neukölln, Ortsteil Rudow - Abschnittsnummern



0

200

400

600 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Alternativen-Prüfung "lärmarmer Asphalt" und Lichtsignalanlagen(LSA)-Nachtabuschaltung lärmbezogener Streckenabschnitte*

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57**	EW 57- 60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabuschaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabuschaltung	Prüfergebnis Nachtabuschaltung der LSA
5680	120	17	7	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-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5681	154	12	3	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-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5683	182	0	18	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-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5684	165	10	44	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-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5685	115	0	41	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-Nachtabuschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabuschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbeeinträchtigte Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den drei Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A). Werte der datenschutzrechtlichen Geheimhaltungspflicht (<3) werden als 3 dargestellt.

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5680	120	17	7	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
5681	154	12	3	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
5683	182	0	18	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
5684	165	10	44	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
5685	115	0	41	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 lärmbeeinträchtige Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2228

***) 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.

Seite 2230

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2228

****) 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 2230 bzw. 2231 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2228 und gegebenenfalls Seite 2229 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 Lärminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.

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

3. Abwägung (Seite 2230 und gegebenenfalls Seite 2231 des Steckbriefs)

Die Tabellen geben die abwägungsrelevanten Belange und das Ergebnis ihrer Abwägung mit nächtlichen Ruheschutzinteressen wieder, soweit nach einer Bewertung dieser Belange eine Abwägung vorzunehmen war. Die Betroffenheit des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs durch nächtliche Tempo 30-Anordnungen wurde als Teil des Belangs „Verkehrsfunktion der Straße“ im Vorfeld untersucht, aber nicht im Einzelfall in die Abwägung einbezogen. Die Prüfung zu den möglicherweise betroffenen Belangen des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehr beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual-, Wirtschafts- und Taxiverkehrs hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen fahrplangebundenen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte.

Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

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

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku



x.com/senmvkuberlin



instagram.com/senmvkuberlin

Berlin, 08/2025