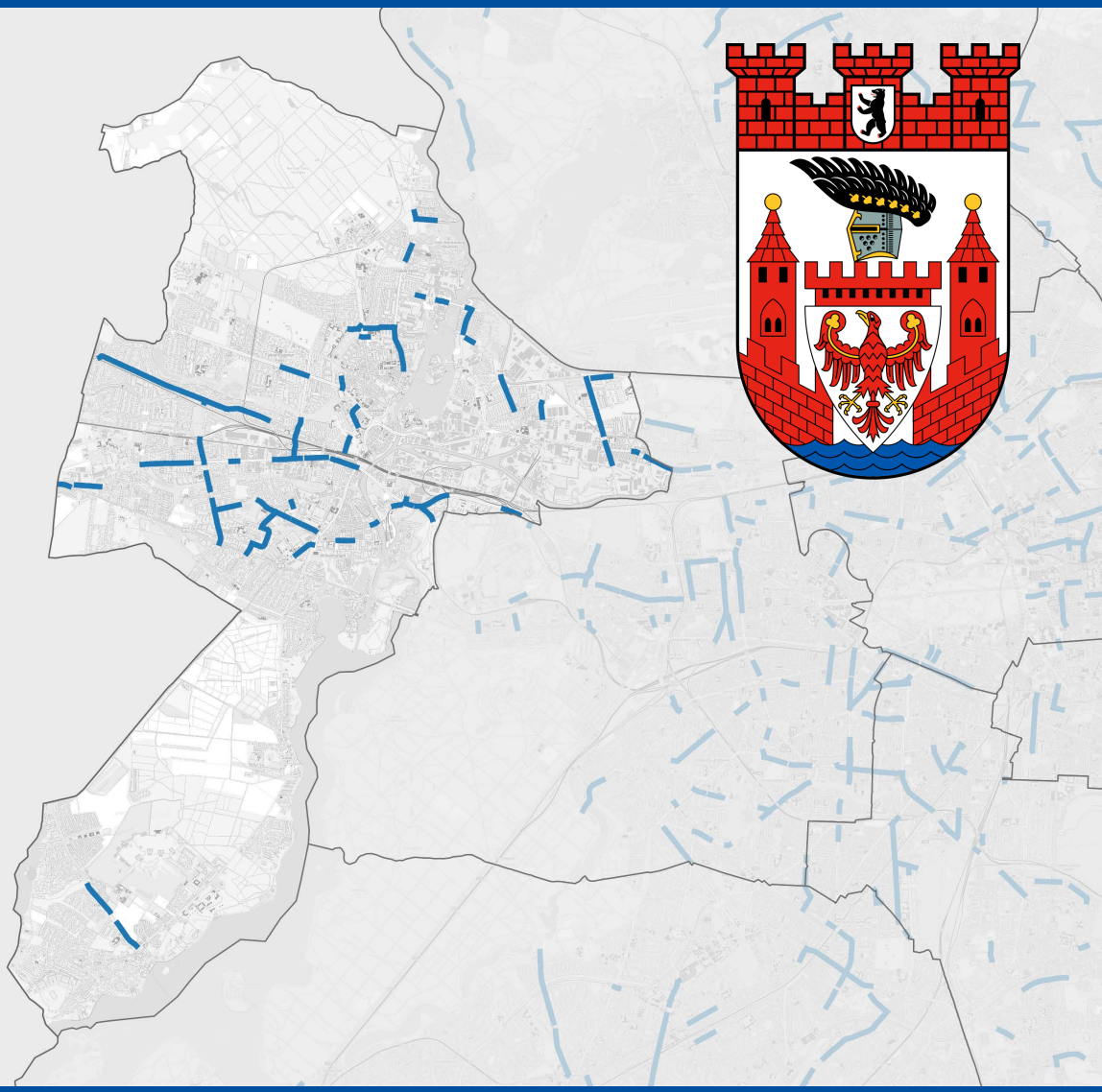


LÄRMAKTIONSPLAN BERLIN 2024 - 2029

Anlage 2: T30-Konzept nachts

Steckbriefe

Spandau

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

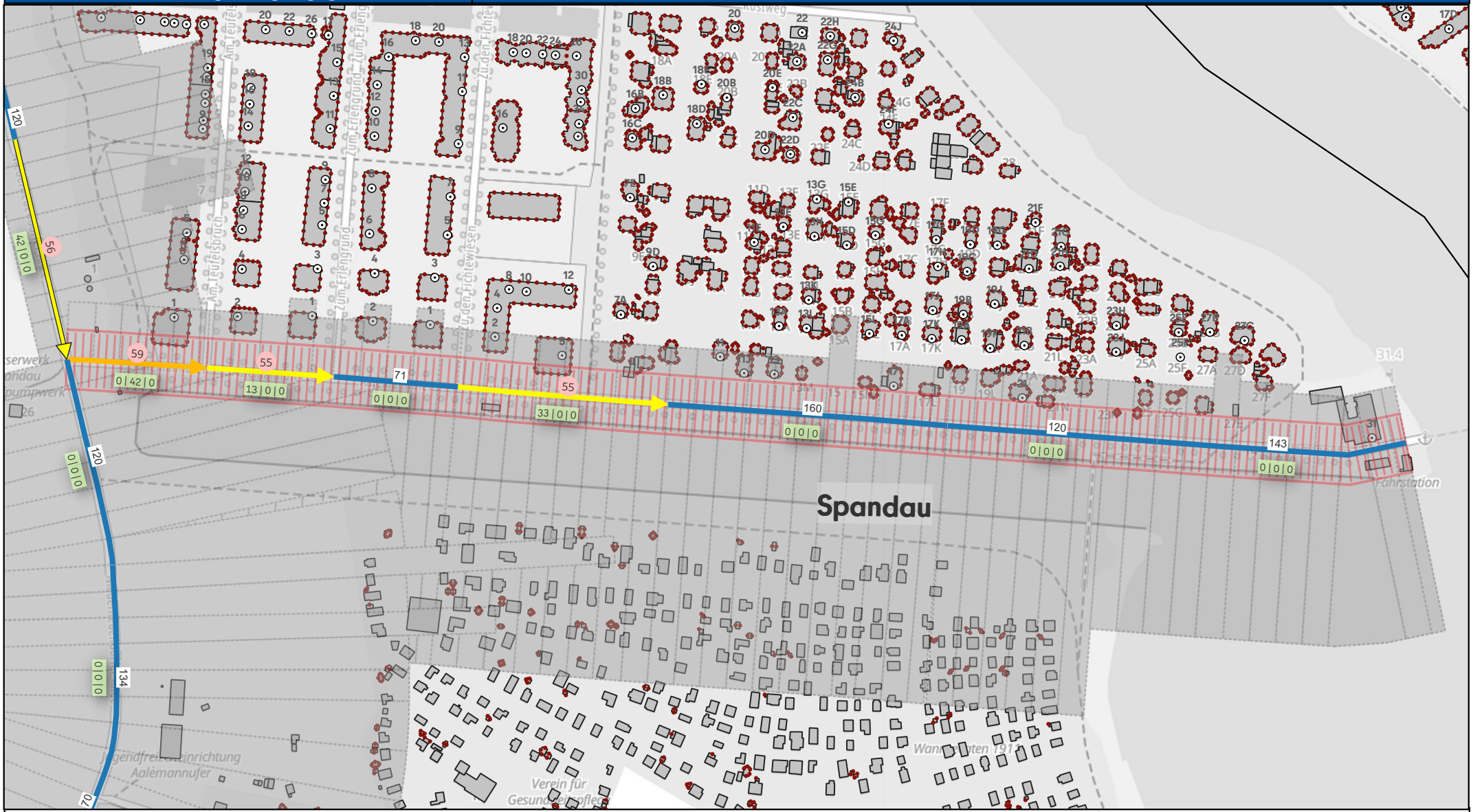
BERLIN

Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
369	Aalemannufer	Spandau	2961
370	Adamstr.	Spandau	2969
371	Askanierring	Spandau	2977
372	Blasewitzer Ring	Spandau	2985
373	Brunsbütteler Damm	Spandau	2993
374	Brunsbütteler Damm	Spandau	3001
375	Brunsbütteler Damm	Spandau	3009
376	Charlottenburger Chaussee	Spandau	3017
377	Cosmarweg	Spandau	3025
378	Daumstr.	Spandau	3033
379	Falkenseer Chaussee	Spandau	3041
380	Flankenschanze	Spandau	3049
381	Galenstr.	Spandau	3057
382	Götelstr.	Spandau	3065
383	Haselhorster Damm	Spandau	3073
384	Heerstr.	Spandau	3081
385	Hohenzollernring	Spandau	3089
386	Klosterbuschweg	Spandau	3097
387	Lutoner Str.	Spandau	3105
388	Magistratsweg	Spandau	3113
389	Nauener Str.	Spandau	3121
390	Nauener Str.	Spandau	3129
391	Nauener Str.	Spandau	3137
392	Nennhauser Damm	Spandau	3145
393	Neuendorfer Str.	Spandau	3153
394	Niederneuendorfer Allee	Spandau	3161
395	Paulsternstr.	Spandau	3169
396	Päwesiner Weg	Spandau	3177
397	Pichelswerderstr.	Spandau	3185
398	Rauchstr.	Spandau	3193
399	Rhenaniastr.	Spandau	3201
400	Ritterfelddamm	Spandau	3209
401	Rohrdamm	Spandau	3217
402	Ruhlebener Str.	Spandau	3225
403	Saatwinkler Damm	Spandau	3233
404	Sandstr.	Spandau	3241
405	Schmidt-Knobelsdorf-Str.	Spandau	3249
406	Schulenburgstr.	Spandau	3257
407	Seeburger Weg	Spandau	3265

Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
408	Seegefelder Str.	Spandau	3273
409	Seegefelder Weg	Spandau	3281
410	Seegefelder Weg	Spandau	3289
411	Seegefelder Weg	Spandau	3297
412	Seegefelder Weg	Spandau	3305
413	Siemensdamm	Spandau	3313
414	Streitstr.	Spandau	3321
415	Teltower Str.	Spandau	3329
416	Wilhelmstr.	Spandau	3337
417	Zeppelinstr.	Spandau	3345

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 369: Aalemannufer in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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.

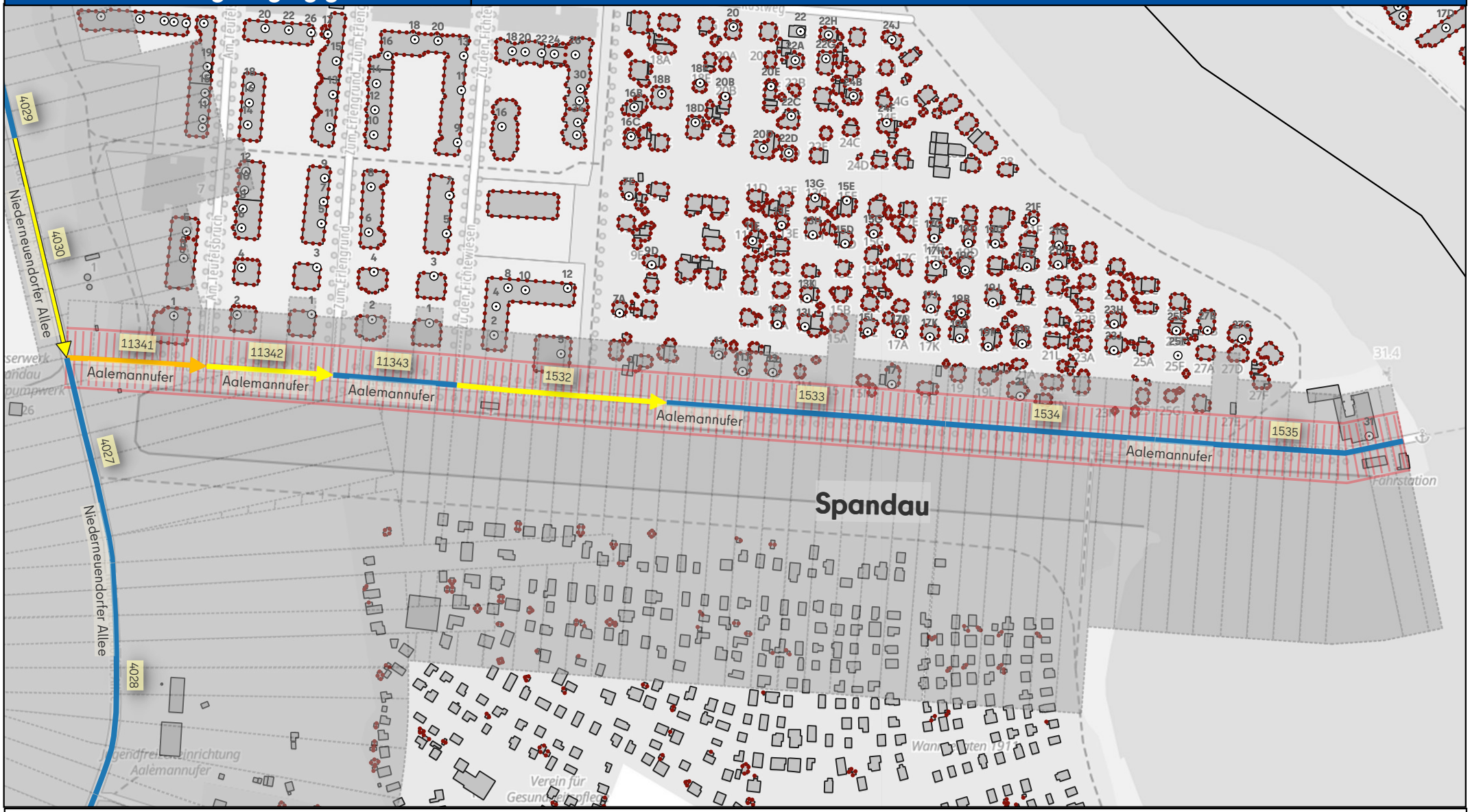
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2961 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 369: Aalemannufer in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
1532	120	33	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11341	80	0	42	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
11342	72	13	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
1532	120	33	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
11341	80	0	42	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
11342	72	13	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2964

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2964
***) 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 2966 bzw. 2967 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2964 und gegebenenfalls Seite 2965 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 2966 und gegebenenfalls Seite 2967 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 370: Adamstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



0 50 100 150 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2969 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 370: Adamstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 50 100 150 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
1536	139	0	0	258	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
1537	121	0	0	215	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
1536	139	0	0	258	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
1537	121	0	0	215	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2972

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2972
***) 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 2974 bzw. 2975 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2972 und gegebenenfalls Seite 2973 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 2974 und gegebenenfalls Seite 2975 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 371: Askanierring in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

EW mit LB* >= 55 dB(A) | weitere Prüfbedarfe (Lichtsignalanlagen, Umfahrung)

<= 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

potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

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

Krankenhaus

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.

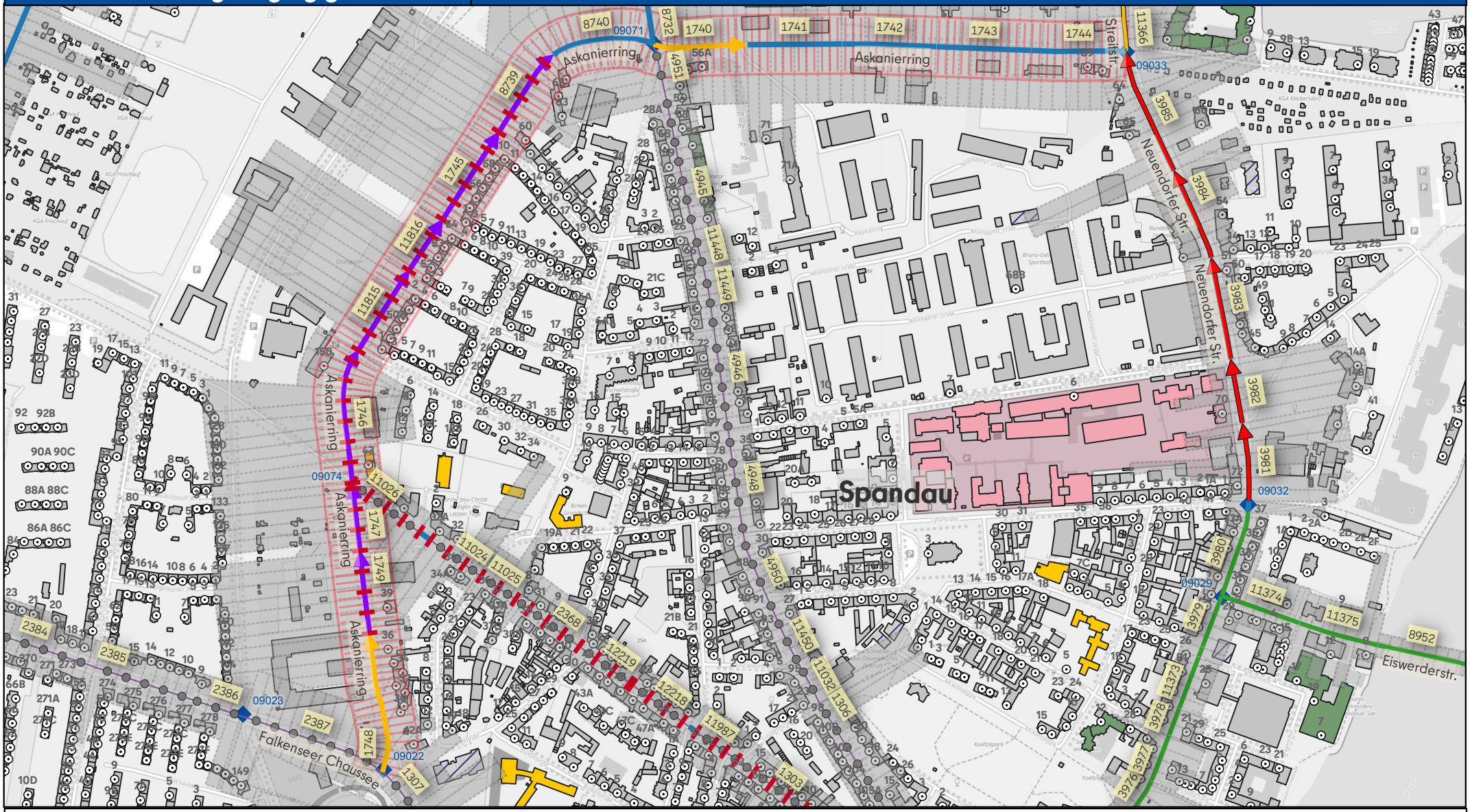
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2977 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 371: Askanierring in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 300 600 900 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
1740	120	0	10	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
1748	180	57	15	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) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
1740	120	0	10	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
1748	180	57	15	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2980

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2980
***) 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 2982 bzw. 2983 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2980 und gegebenenfalls Seite 2981 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

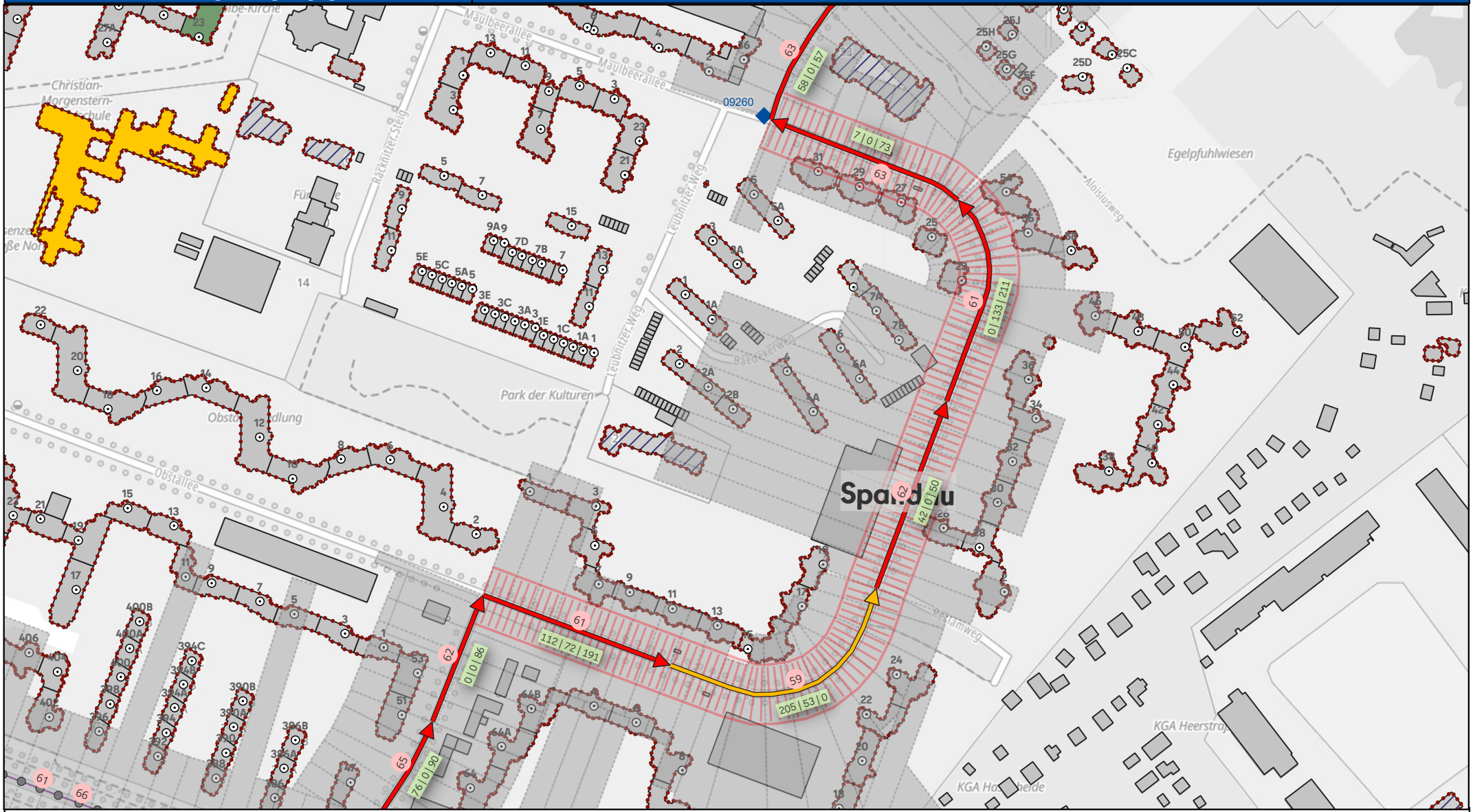
3. Abwägung (Seite 2982 und gegebenenfalls Seite 2983 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 372: Blasewitzer Ring in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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.

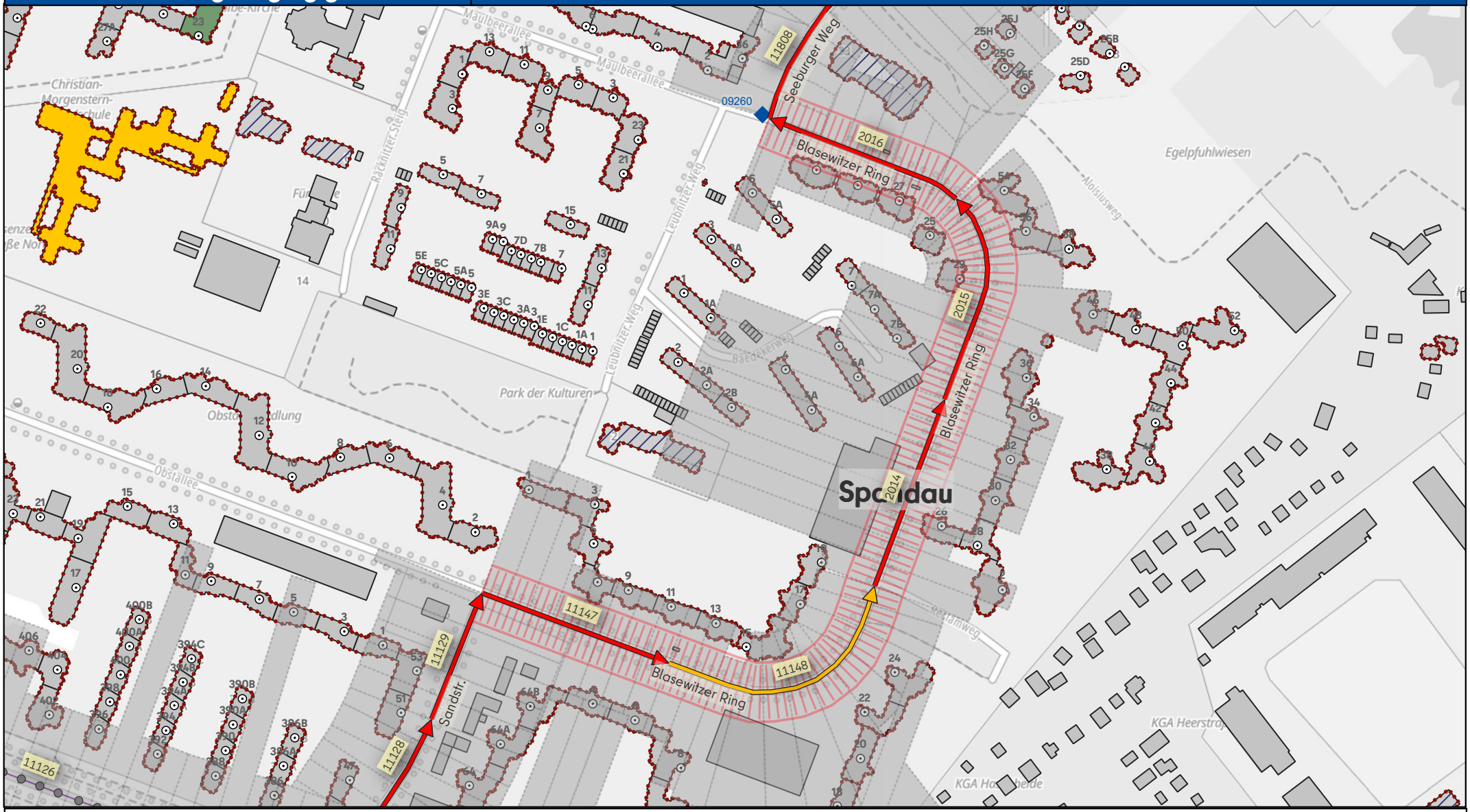
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2985 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 372: Blasewitzer Ring in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2014	120	42	0	50	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
2015	131	0	133	211	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
2016	123	7	0	73	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11147	120	112	72	191	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
11148	161	205	53	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2014	120	42	0	50	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,M37 | M37 | 131,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2015	131	0	133	211	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,M37 | M37 | 131,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2016	123	7	0	73	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,M37 | M37 | 131,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11147	120	112	72	191	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,M37 | M37 | 131,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11148	161	205	53	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,M37 | M37 | 131,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2988

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2988
***) 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 2990 bzw. 2991 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2988 und gegebenenfalls Seite 2989 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

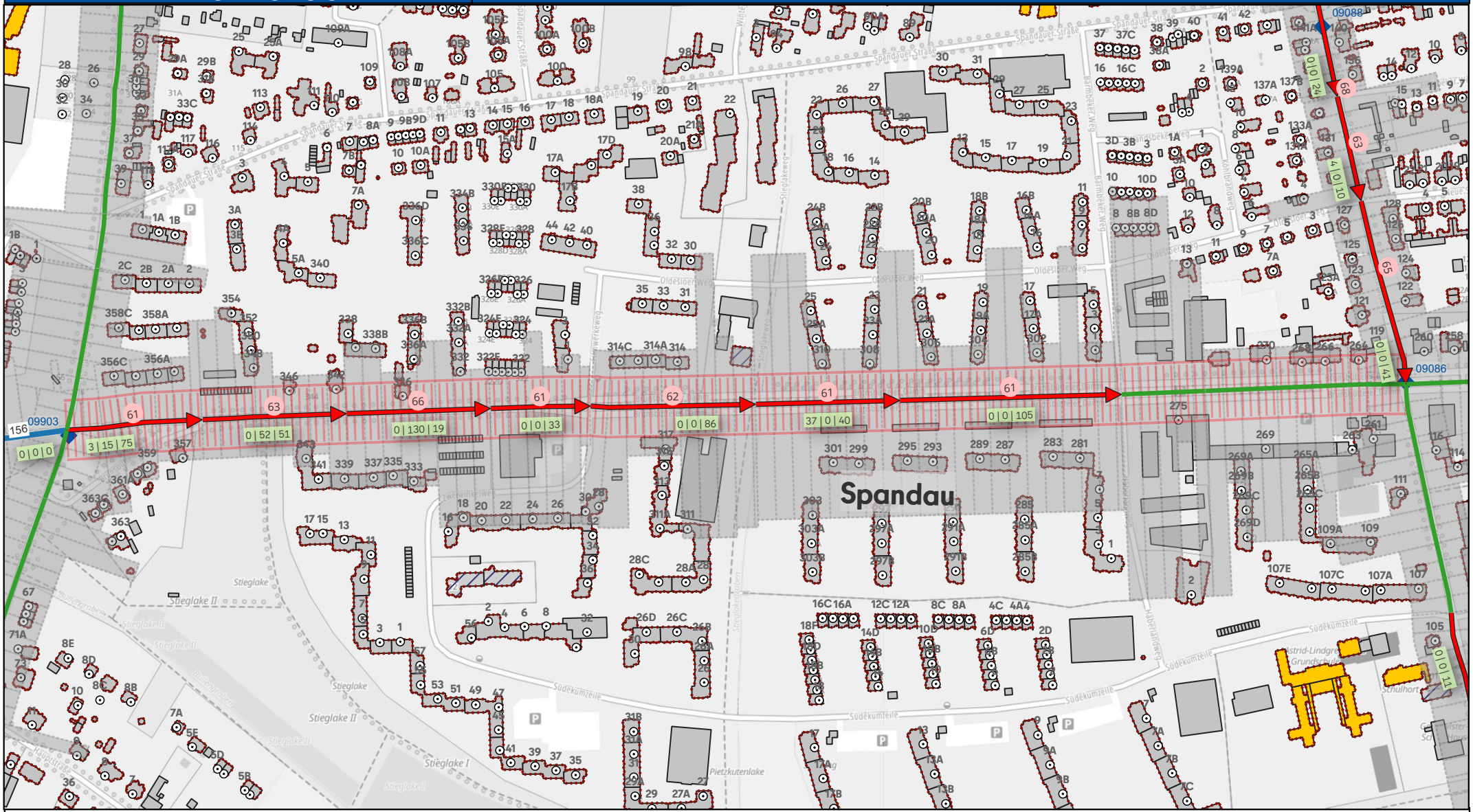
3. Abwägung (Seite 2990 und gegebenenfalls Seite 2991 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 373: Brunsbütteler Damm in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

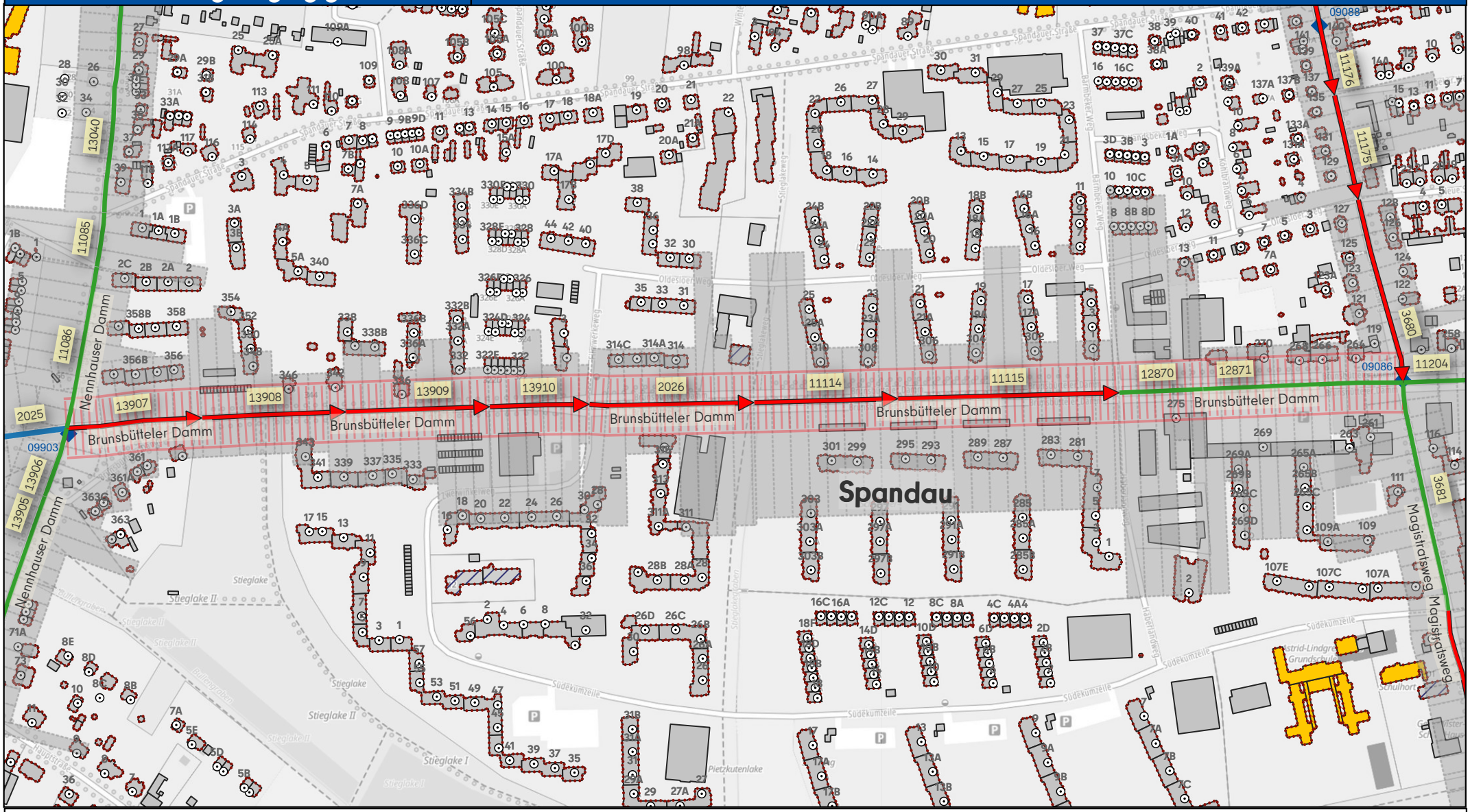
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 2993 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 373: Brunsbütteler Damm in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2026	138	0	0	86	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
11114	120	37	0	40	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
11115	185	0	0	105	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
13907	113	3	15	75	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13908	120	0	52	51	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
13909	120	0	130	19	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
13910	83	0	0	33	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2026	138	0	0	86	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11114	120	37	0	40	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11115	185	0	0	105	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13907	113	3	15	75	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13908	120	0	52	51	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13909	120	0	130	19	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13910	83	0	0	33	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2996

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 2996
***) 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 2998 bzw. 2999 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 2996 und gegebenenfalls Seite 2997 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 2998 und gegebenenfalls Seite 2999 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 374: Brunsbütteler Damm in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

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

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 3001 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 374: Brunsbütteler Damm in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2027	120	0	0	3	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
2033	178	0	0	4	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2027	120	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2033	178	0	0	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3004

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3004
***) 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 3006 bzw. 3007 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3004 und gegebenenfalls Seite 3005 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

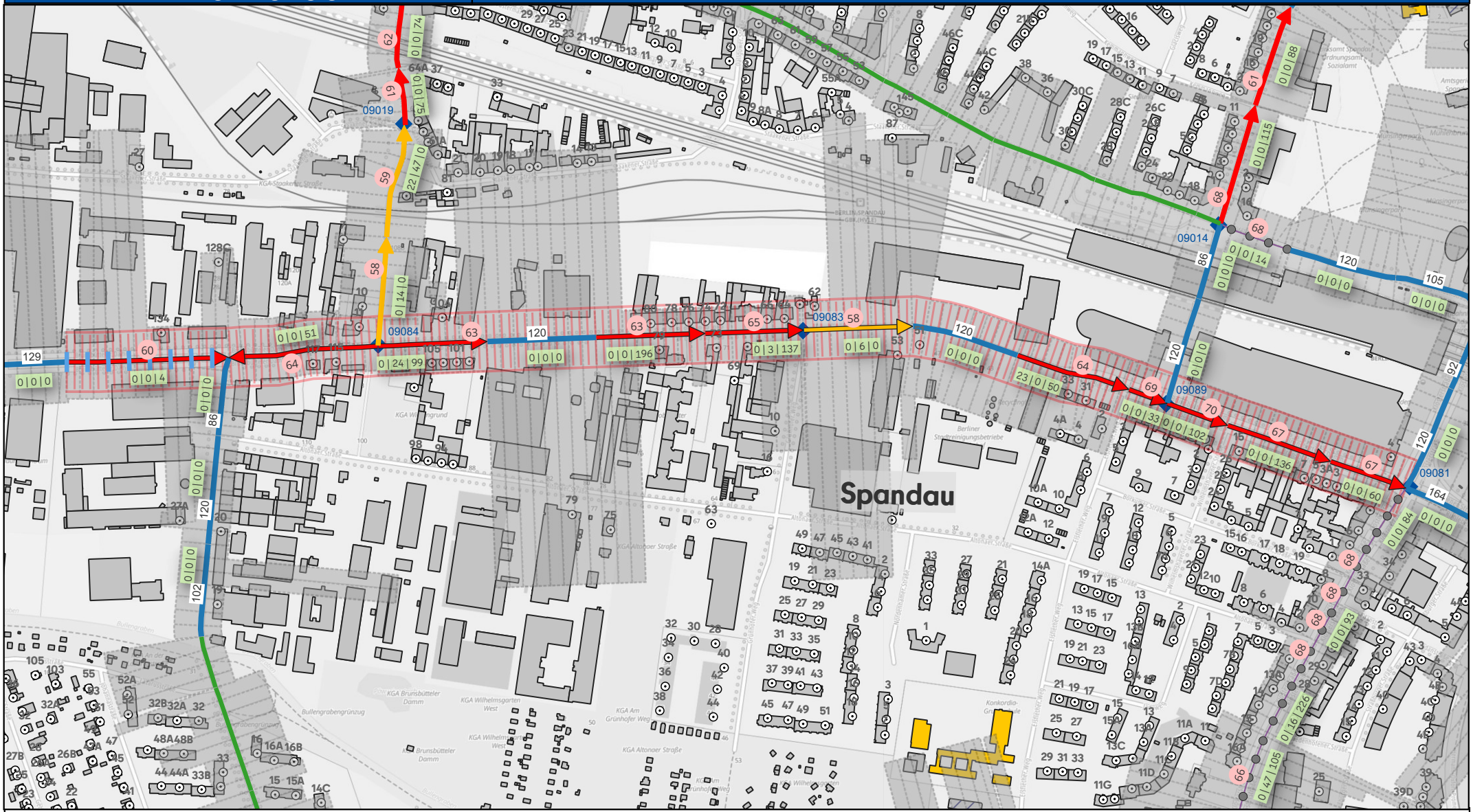
3. Abwägung (Seite 3006 und gegebenenfalls Seite 3007 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 375: Brunsbütteler Damm in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

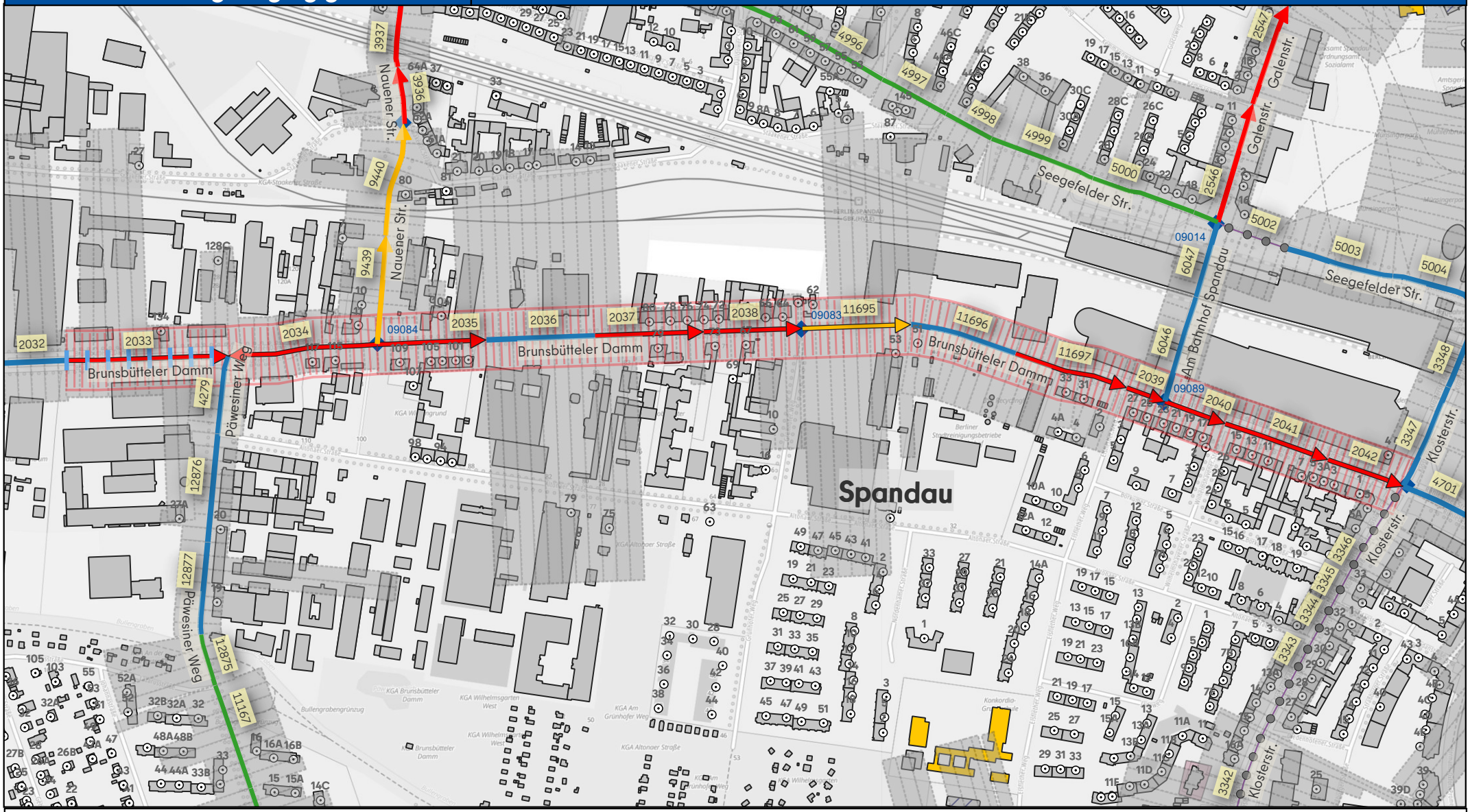
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3009 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 375: Brunsbütteler Damm in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2033	178	0	0	4	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
2034	165	0	0	51	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
2035	120	0	24	99	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
2037	120	0	0	196	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
2038	109	0	3	137	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
2039	45	0	0	33	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
2040	71	0	0	102	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
2041	120	0	0	136	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
2042	88	0	0	60	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

11695	120	0	6	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
11697	128	23	0	50	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2033	178	0	0	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2034	165	0	0	51	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2035	120	0	24	99	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2037	120	0	0	196	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2038	109	0	3	137	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2039	45	0	0	33	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2040	71	0	0	102	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2041	120	0	0	136	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X36,M32 | M32 | X36,M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2042	88	0	0	60	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X36,M32 | M32 | X36,M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3012

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

11695	120	0	6	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11697	128	23	0	50	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3012
***) 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 3014 bzw. 3015 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3012 und gegebenenfalls Seite 3013 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

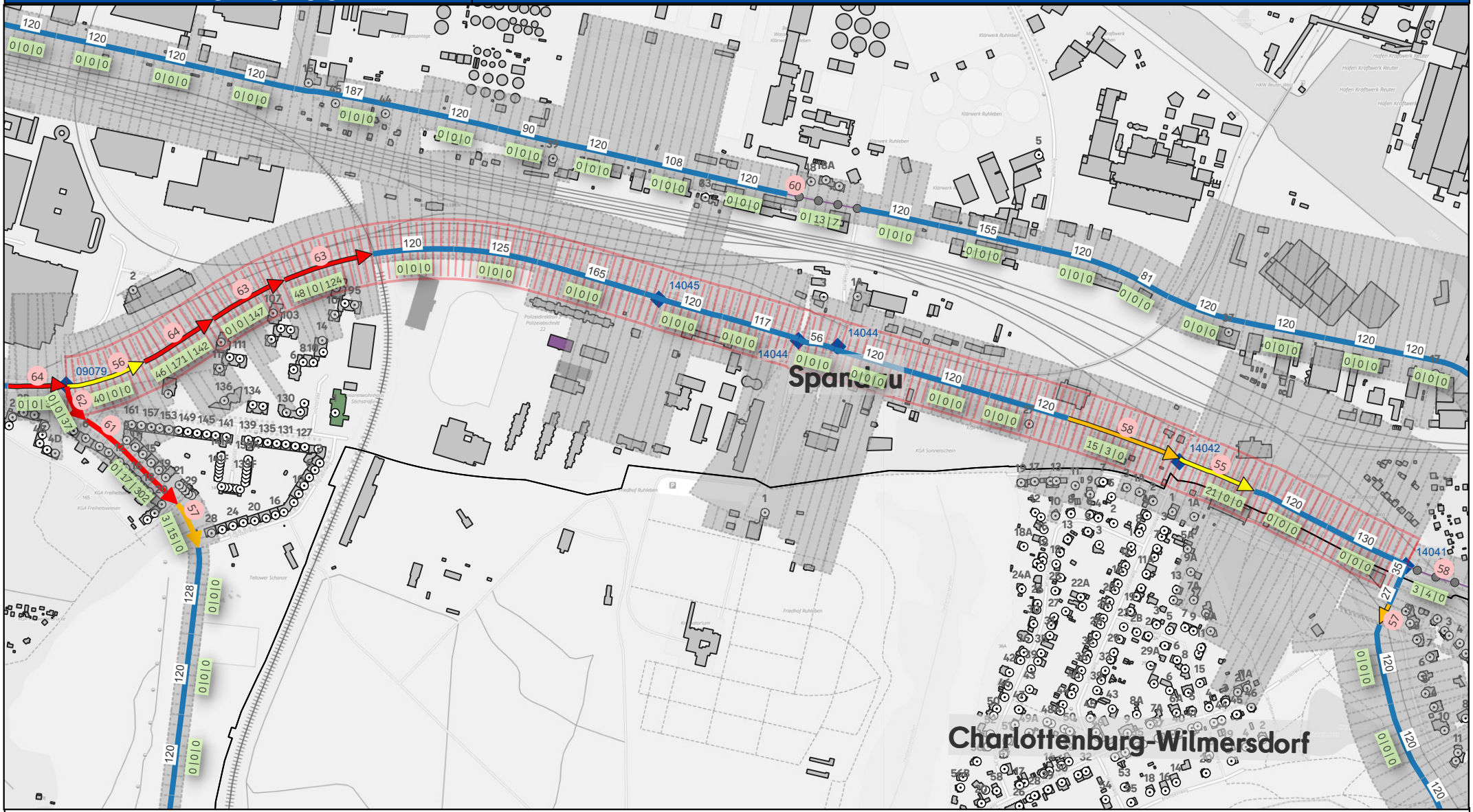
3. Abwägung (Seite 3014 und gegebenenfalls Seite 3015 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 376: Charlottenburger Chaussee in Spandau, Ortsteil Spandau - 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* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

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

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

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

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation

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.

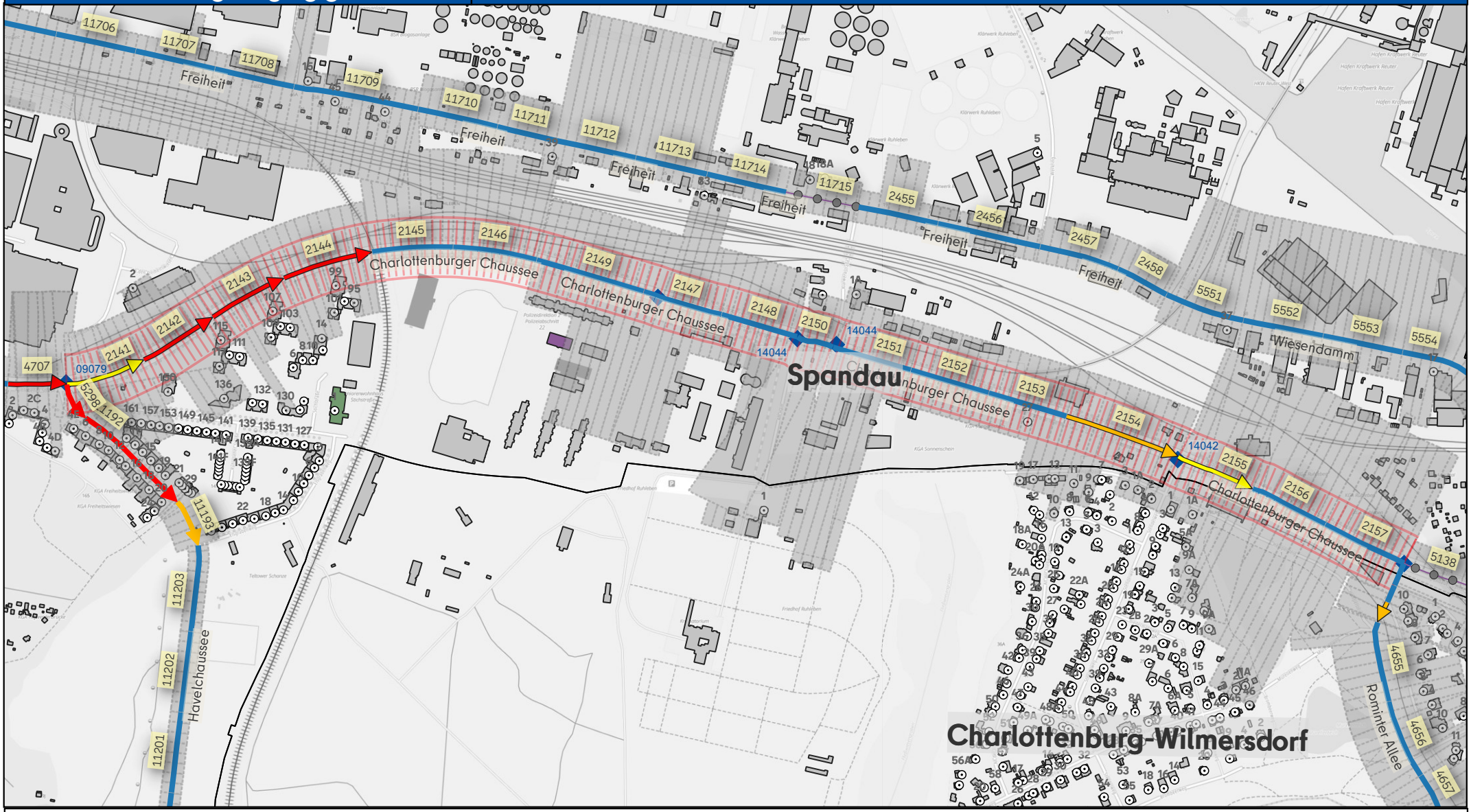
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3017 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 376: Charlottenburger Chaussee in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 300 600 900 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2141	120	40	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2142	120	46	171	142	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
2143	120	0	0	147	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
2144	136	48	0	124	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
2154	175	15	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-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2155	120	21	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Betroffenenzahl auf 0 senken	Abschaltung nicht möglich	Abschaltung scheidet aus verkehrlichen Gründen als mildere Maßnahme aus

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2141	120	40	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,131,M45 | M45 | X37,131,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2142	120	46	171	142	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,131,M45 | M45 | X37,131,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2143	120	0	0	147	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,131,M45 | M45 | X37,131,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2144	136	48	0	124	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,131,M45 | M45 | X37,131,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2154	175	15	3	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,131,M45 | M45 | X37,131,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2155	120	21	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	130,131,X37,M45 | M45,N02 | 130,131,X37,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3020

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3020
***) 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 3022 bzw. 3023 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3020 und gegebenenfalls Seite 3021 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3022 und gegebenenfalls Seite 3023 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 377: Cosmarweg in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



0 60 120 180 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

Grundlagendaten

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

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

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 3025 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 377: Cosmarweg in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11138	122	0	26	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
11139	105	6	13	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11140	107	3	28	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11138	122	0	26	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
11139	105	6	13	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11140	107	3	28	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3028

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3028
***) 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 3030 bzw. 3031 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3028 und gegebenenfalls Seite 3029 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

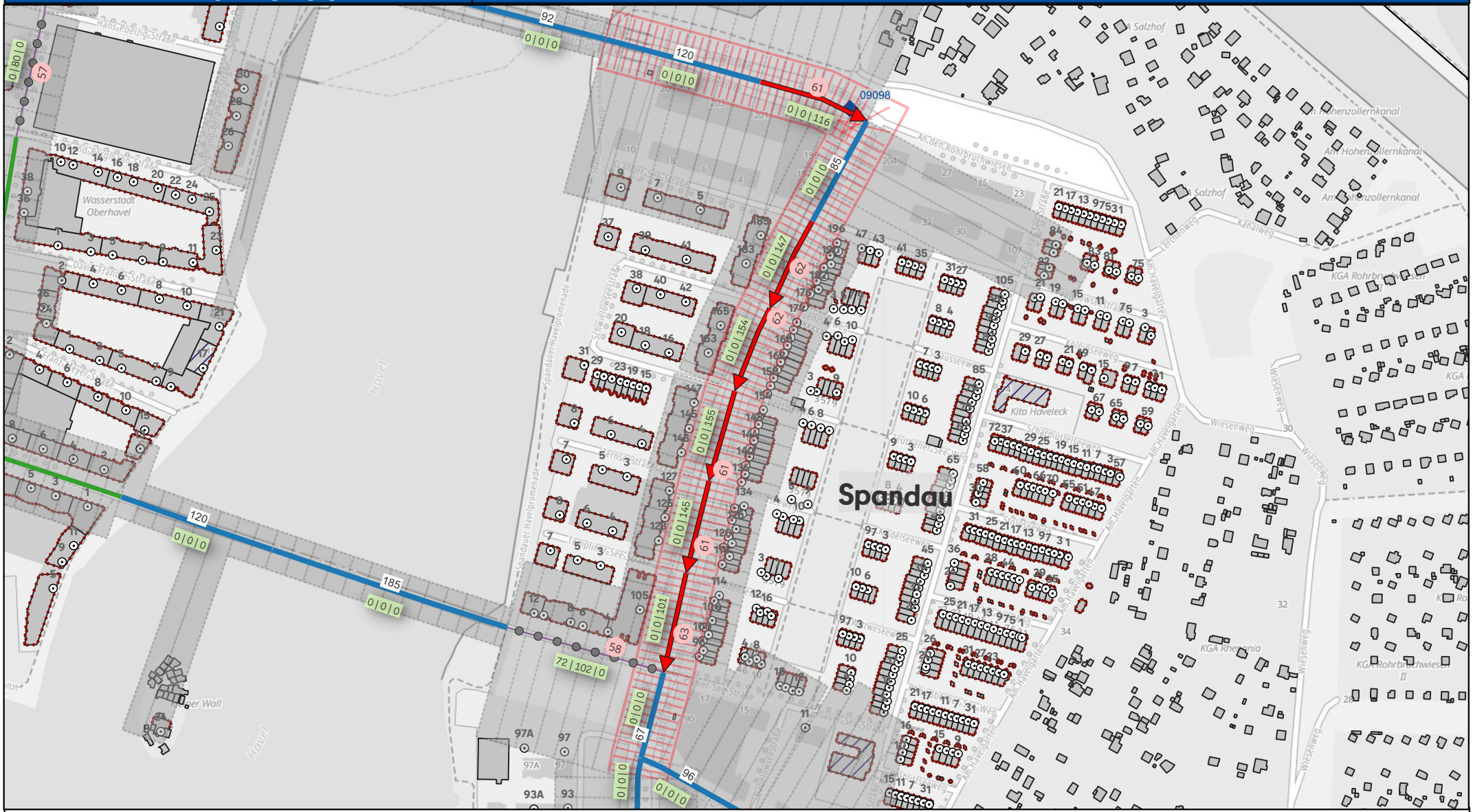
3. Abwägung (Seite 3030 und gegebenenfalls Seite 3031 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 378: Daumstraße in Spandau, Ortsteil Haselhorst - 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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

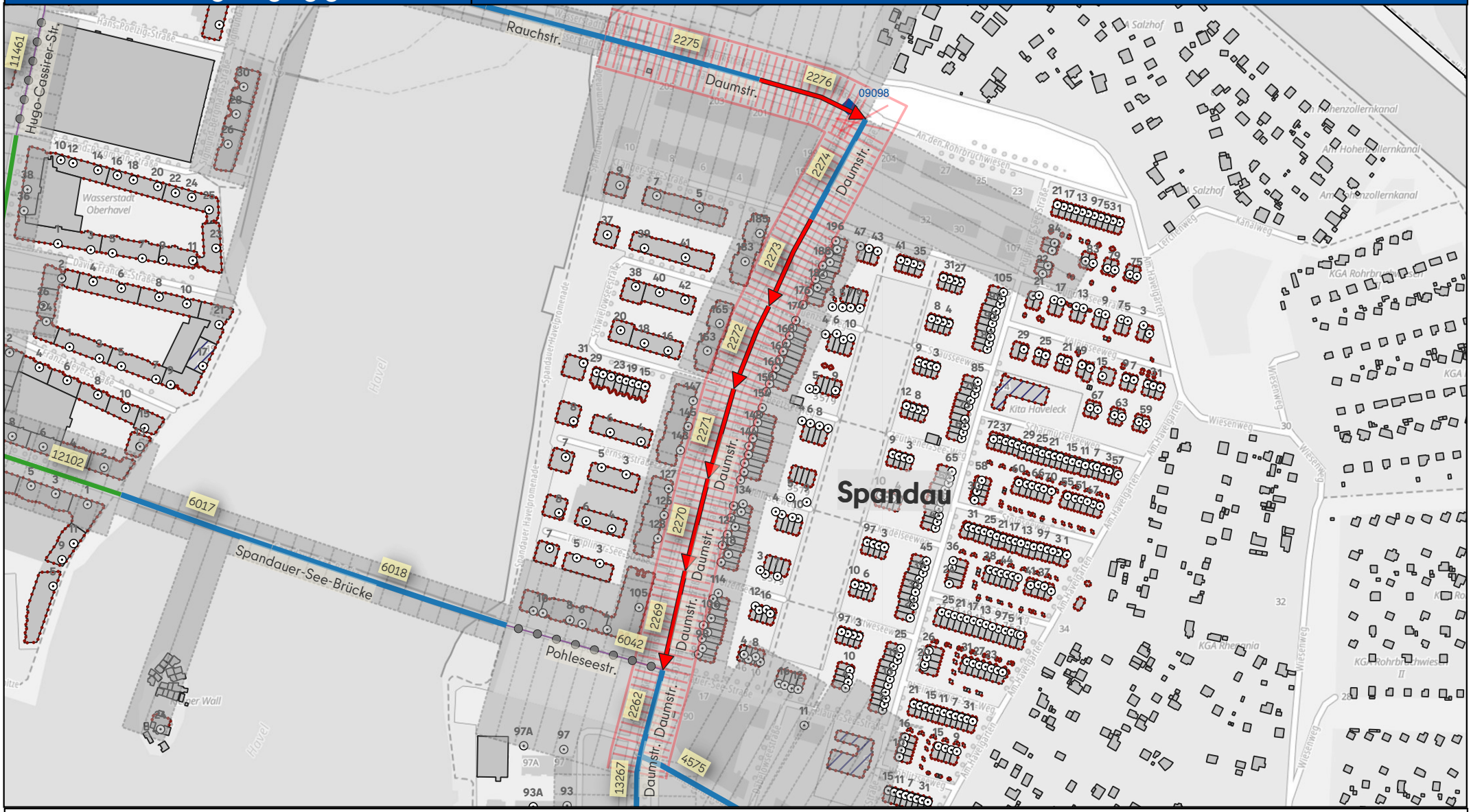
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3033 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 378: Daumstraße in Spandau, Ortsteil Haselhorst - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2269	76	0	0	101	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
2270	71	0	0	145	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
2271	70	0	0	155	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
2272	67	0	0	154	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
2273	72	0	0	147	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
2276	86	0	0	116	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2269	76	0	0	101	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2270	71	0	0	145	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2271	70	0	0	155	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2272	67	0	0	154	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2273	72	0	0	147	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2276	86	0	0	116	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3036

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3036
***) 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 3038 bzw. 3039 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3036 und gegebenenfalls Seite 3037 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

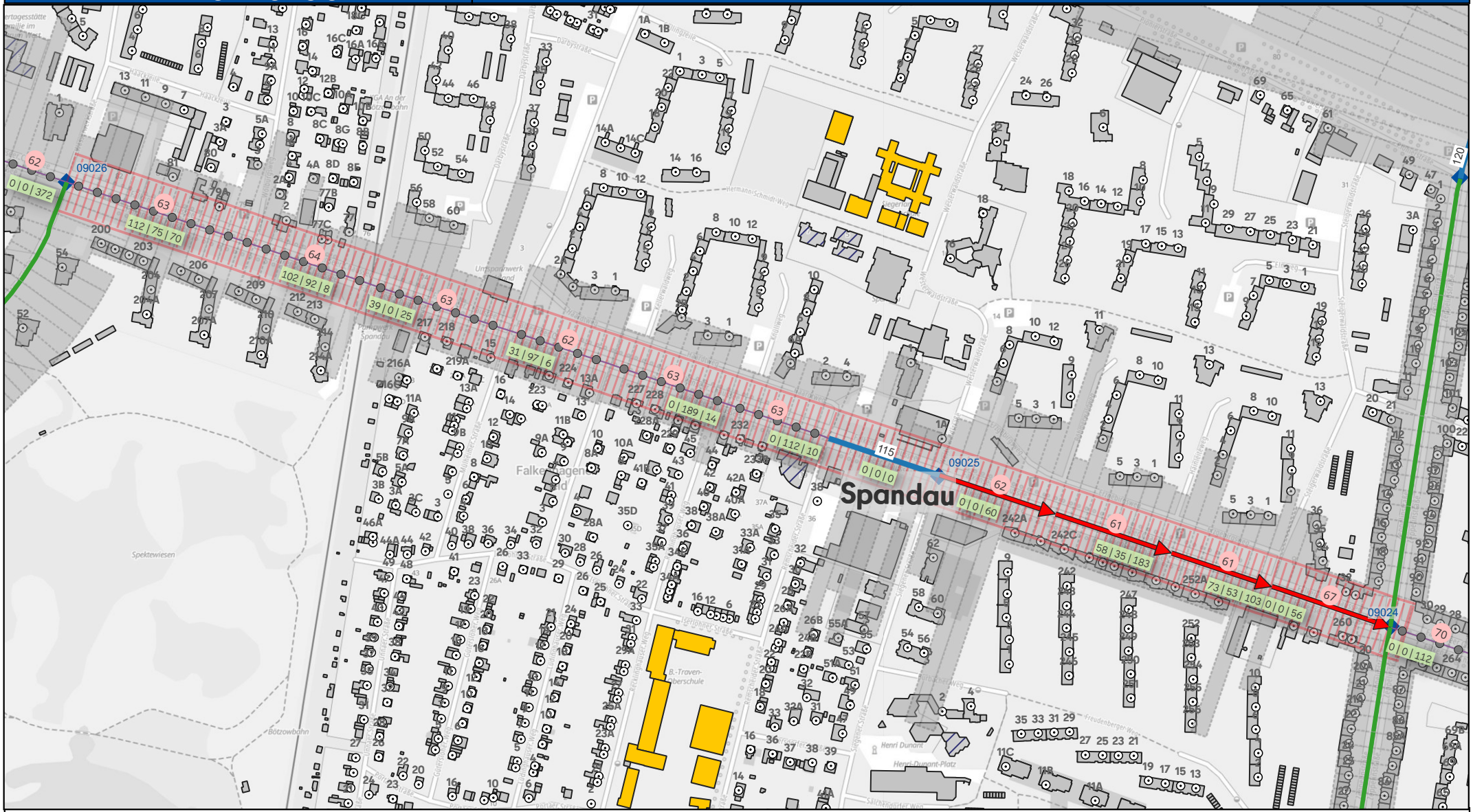
3. Abwägung (Seite 3038 und gegebenenfalls Seite 3039 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 379: Falkenseer Chaussee in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

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.

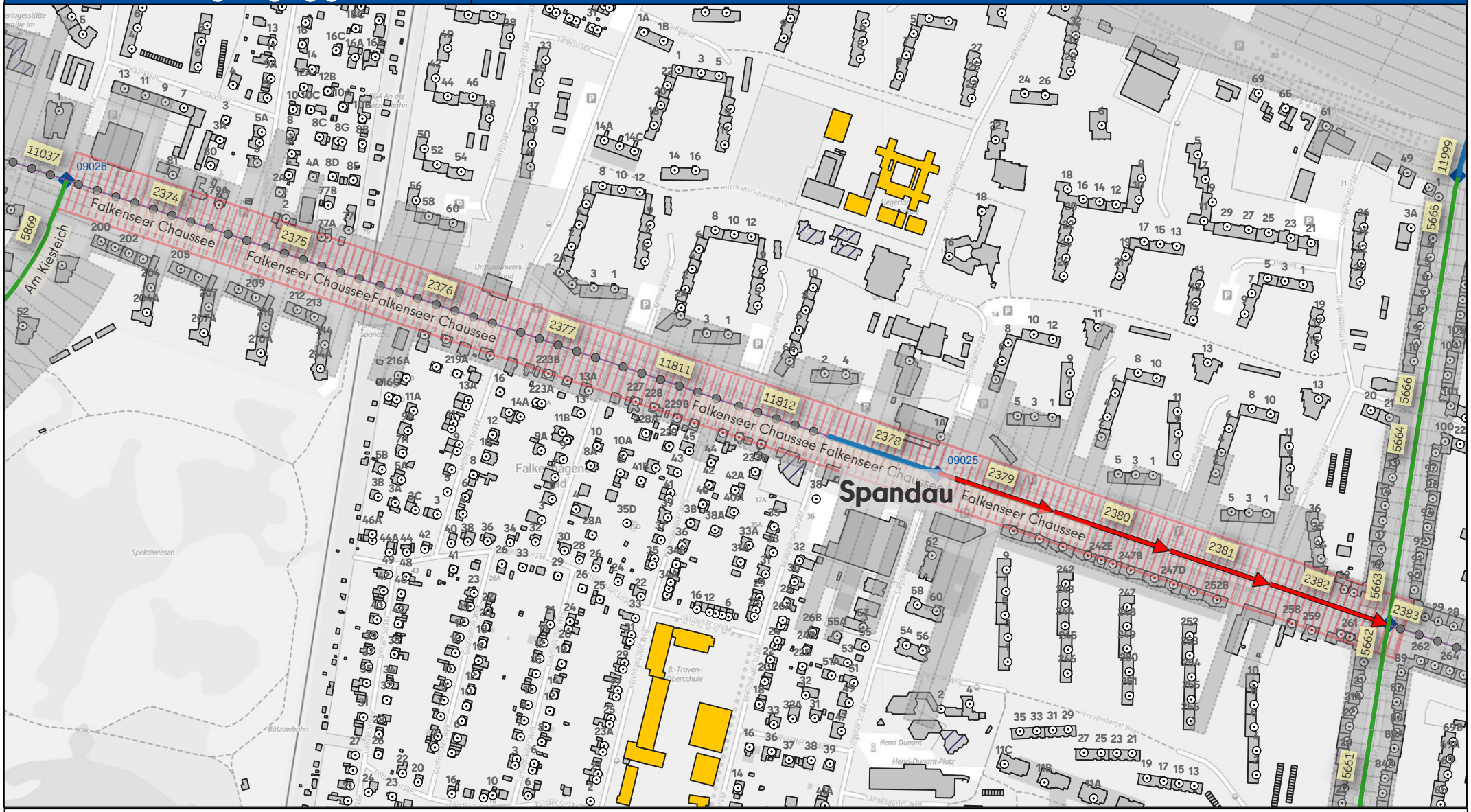
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3041 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 379: Falkenseer Chaussee in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2379	120	0	0	60	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2380	120	58	35	183	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2381	104	73	53	103	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2382	123	0	0	56	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2379	120	0	0	60	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	137,X37,M37 | M37,N30 | 137,X37,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2380	120	58	35	183	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	137,X37,M37 | M37,N30 | 137,X37,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2381	104	73	53	103	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	137,X37,M37 | M37,N30 | 137,X37,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2382	123	0	0	56	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,137,M37 | M37,N30 | X37,137,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3044

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3044
***) 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 3046 bzw. 3047 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3044 und gegebenenfalls Seite 3045 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

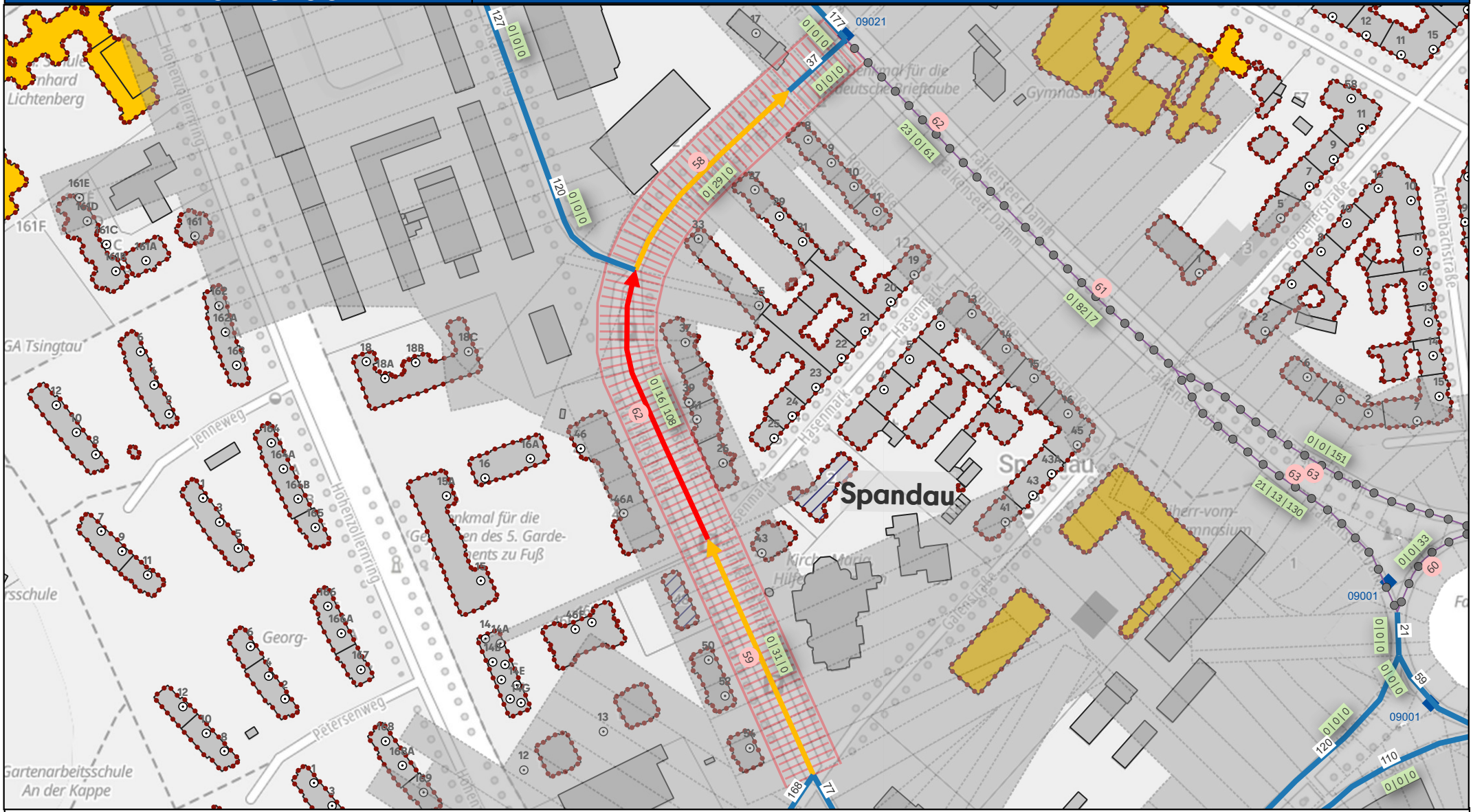
3. Abwägung (Seite 3046 und gegebenenfalls Seite 3047 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 380: Flankenschanze in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

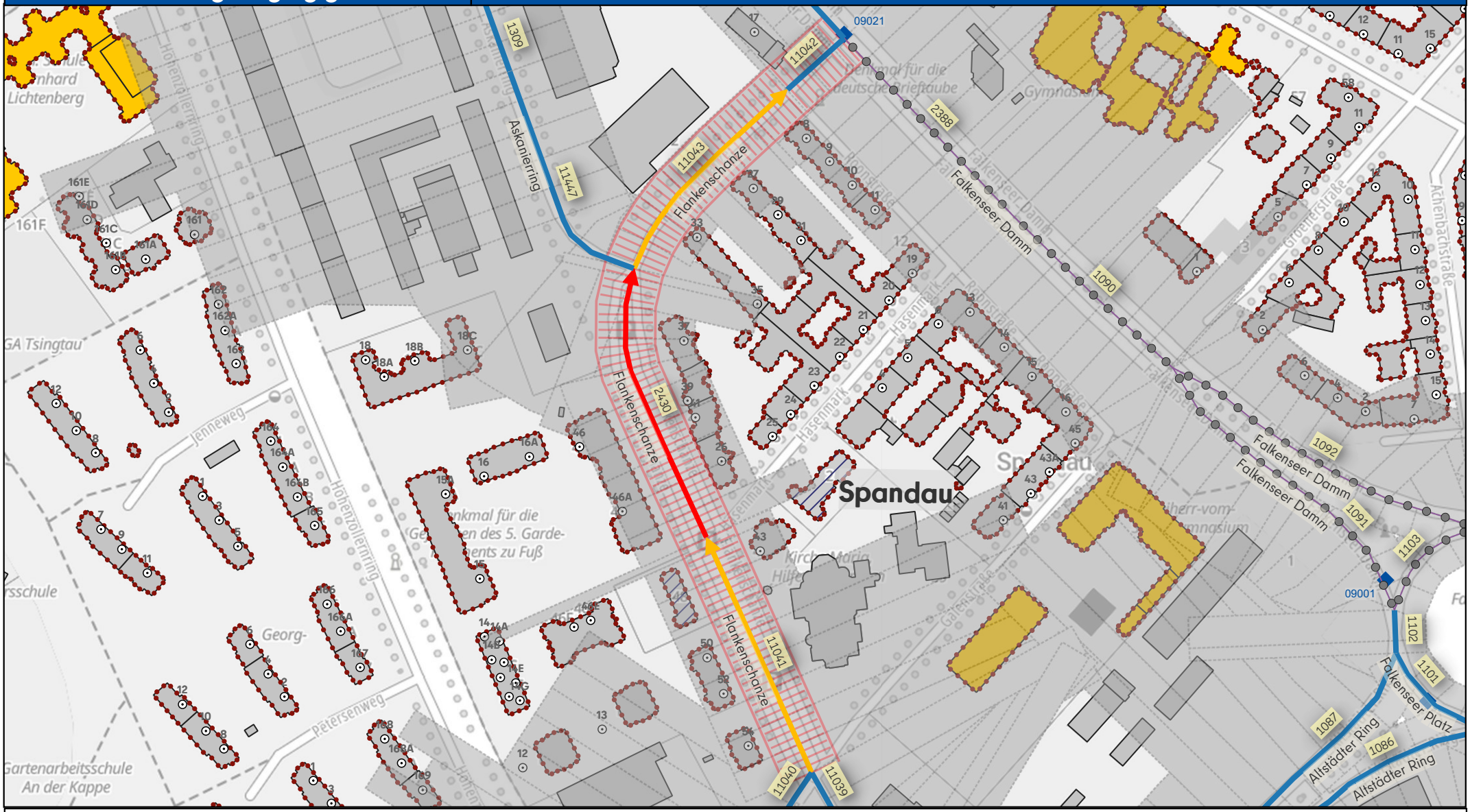
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3049 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 380: Flankenschanze in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2430	139	0	16	108	Standard-Asphalt Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11041	125	0	31	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11043	115	0	29	0	Standard-Asphalt Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2430	139	0	16	108	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11041	125	0	31	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
11043	115	0	29	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3052

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3052
****) 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 3054 bzw. 3055 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3052 und gegebenenfalls Seite 3053 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

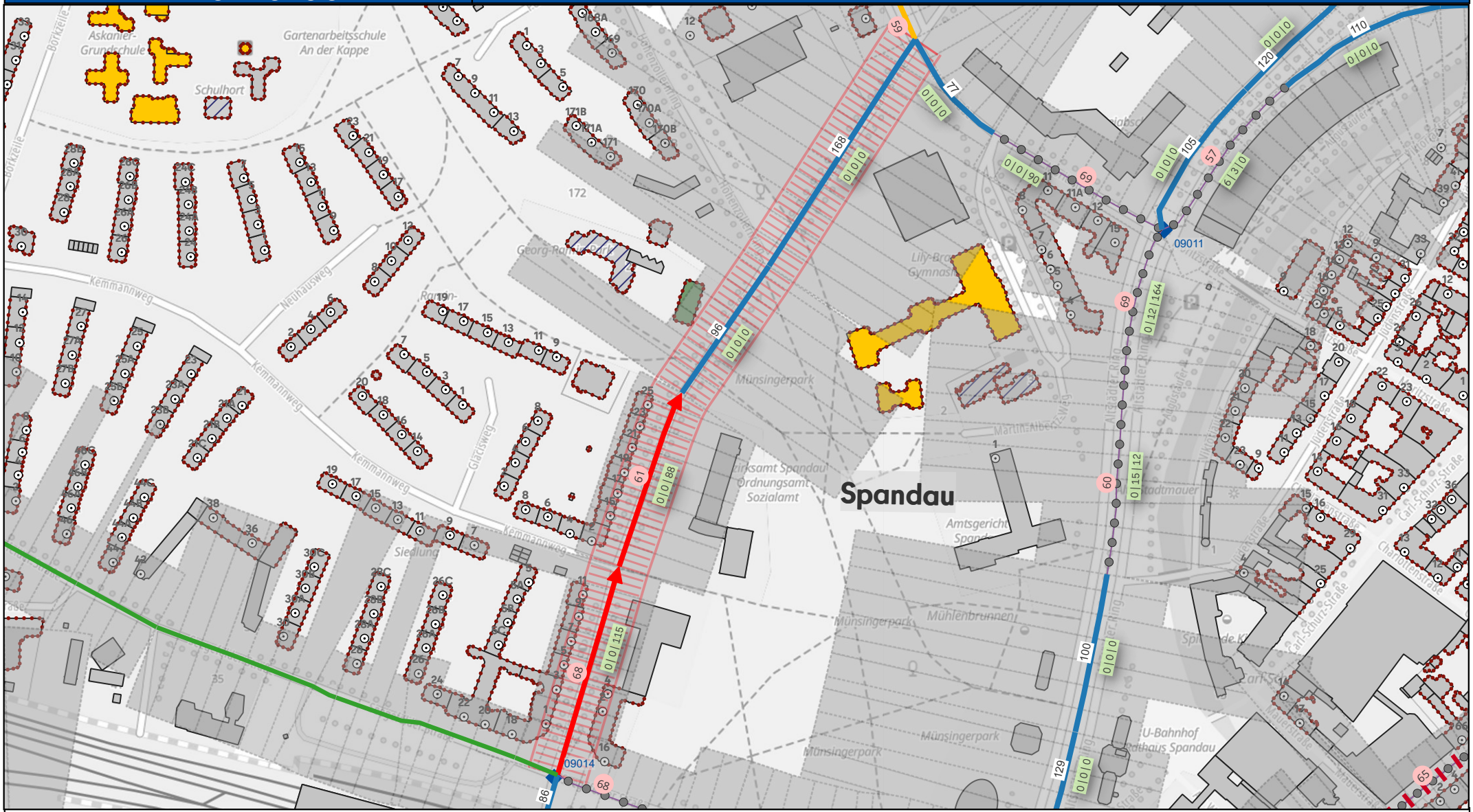
3. Abwägung (Seite 3054 und gegebenenfalls Seite 3055 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 381: Galenstraße in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

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.

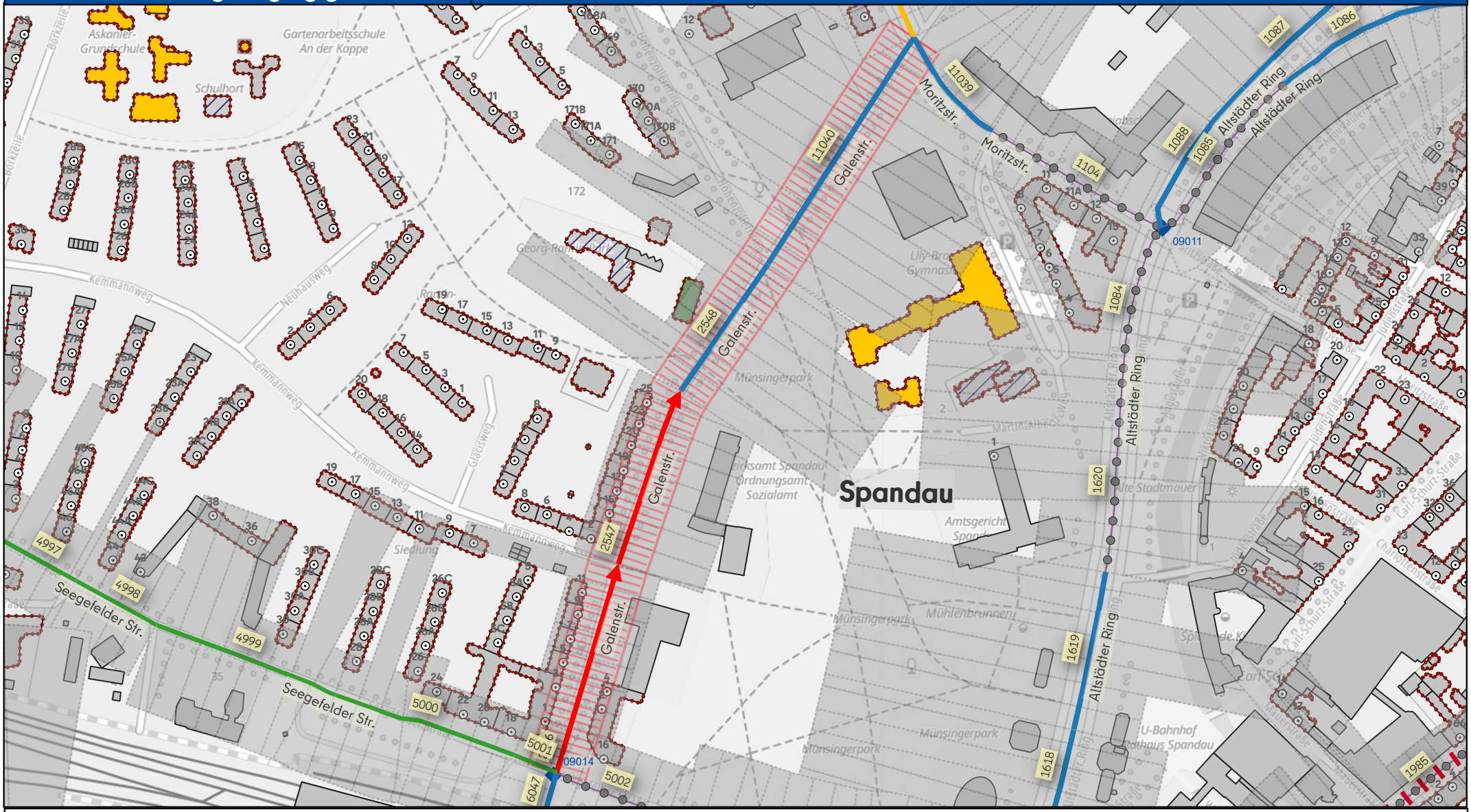
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3057 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 381: Galenstraße in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2546	135	0	0	115	Standard-Asphalt Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2547	115	0	0	88	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2546	135	0	0	115	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2547	115	0	0	88	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3060

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3060
***) 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 3062 bzw. 3063 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3060 und gegebenenfalls Seite 3061 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

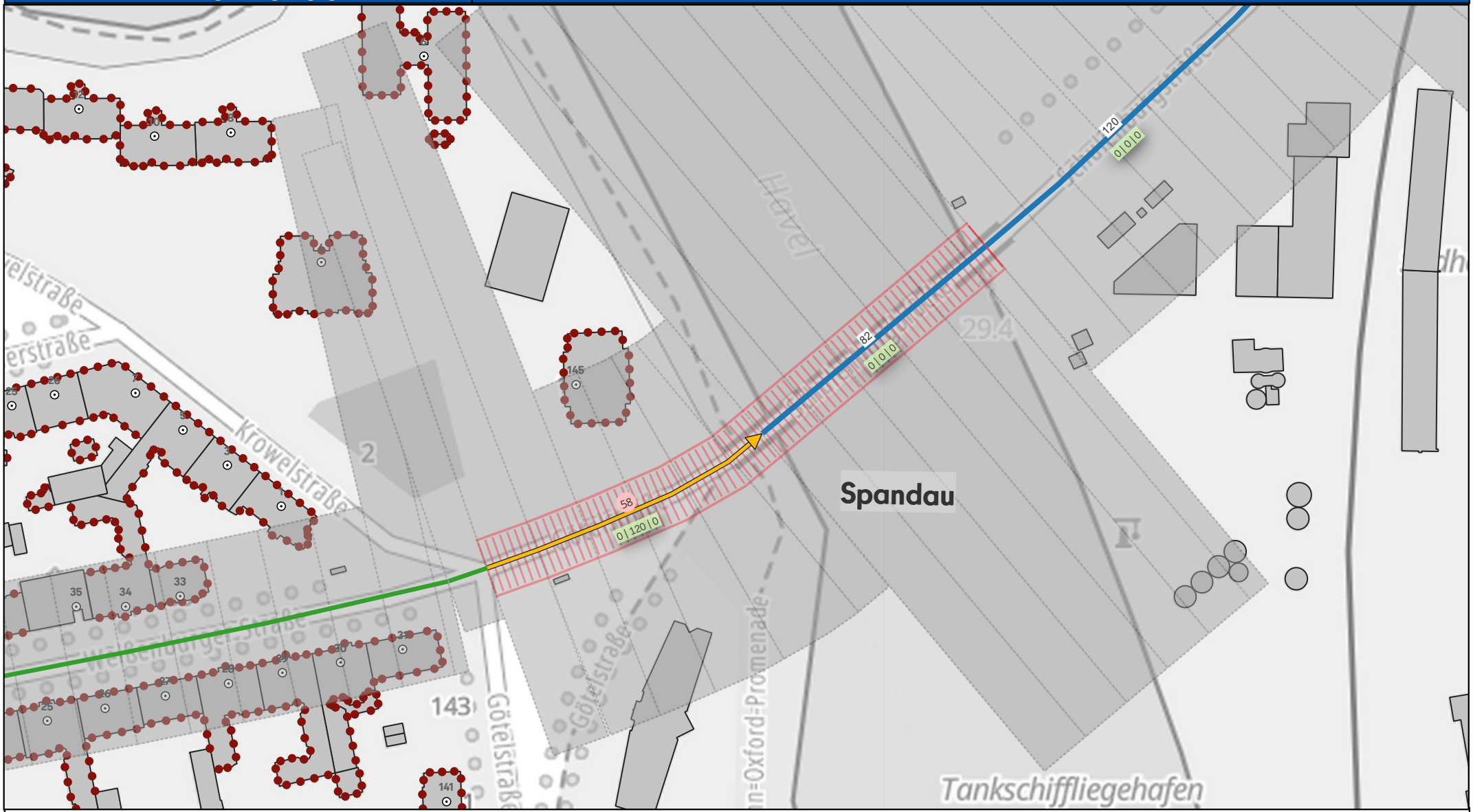
3. Abwägung (Seite 3062 und gegebenenfalls Seite 3063 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 382: Götelstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Grundlagendaten

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

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

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.

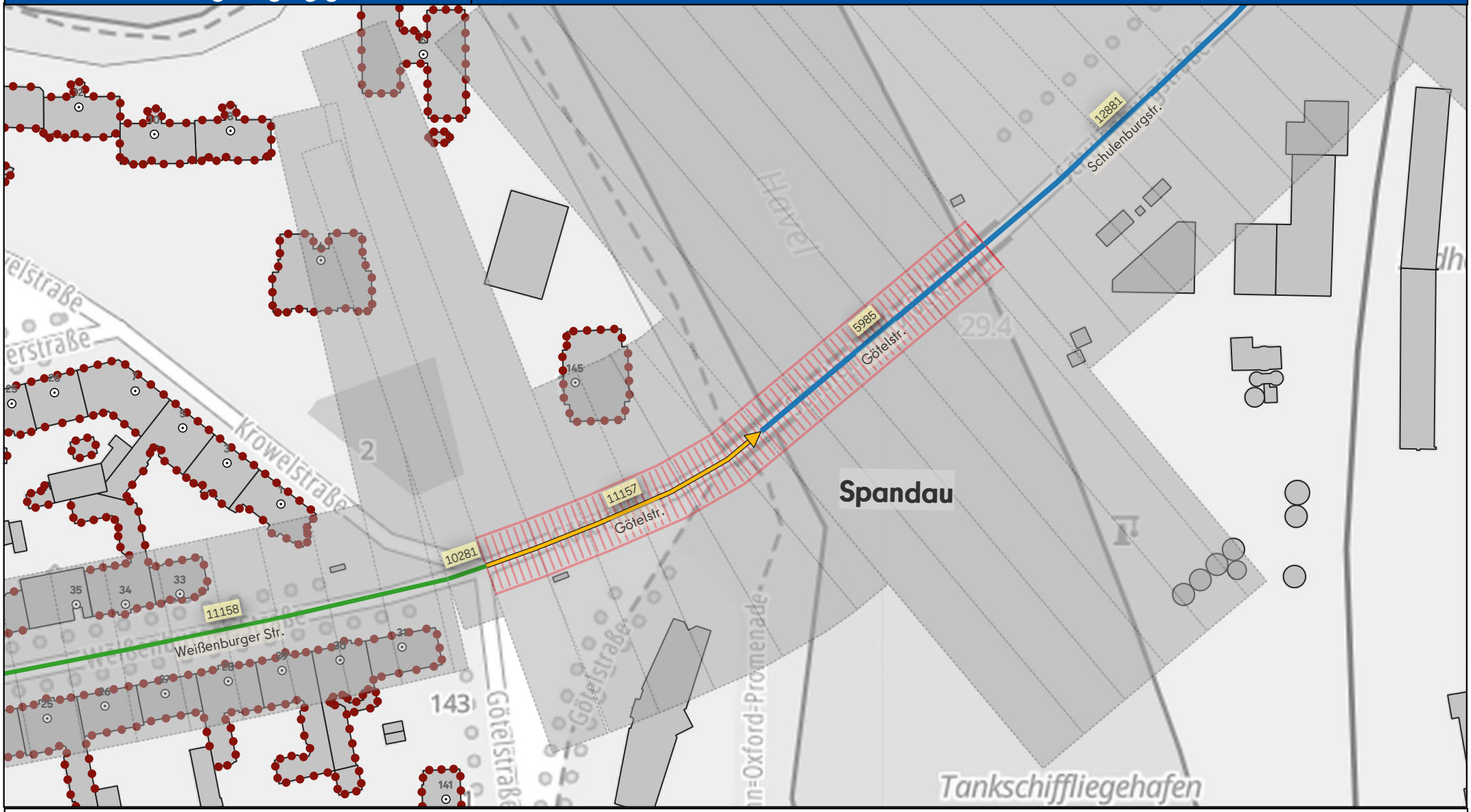
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3065 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 382: Götelstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11157	86	0	120	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11157	86	0	120	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3068

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3068
****) 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 3070 bzw. 3071 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3068 und gegebenenfalls Seite 3069 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

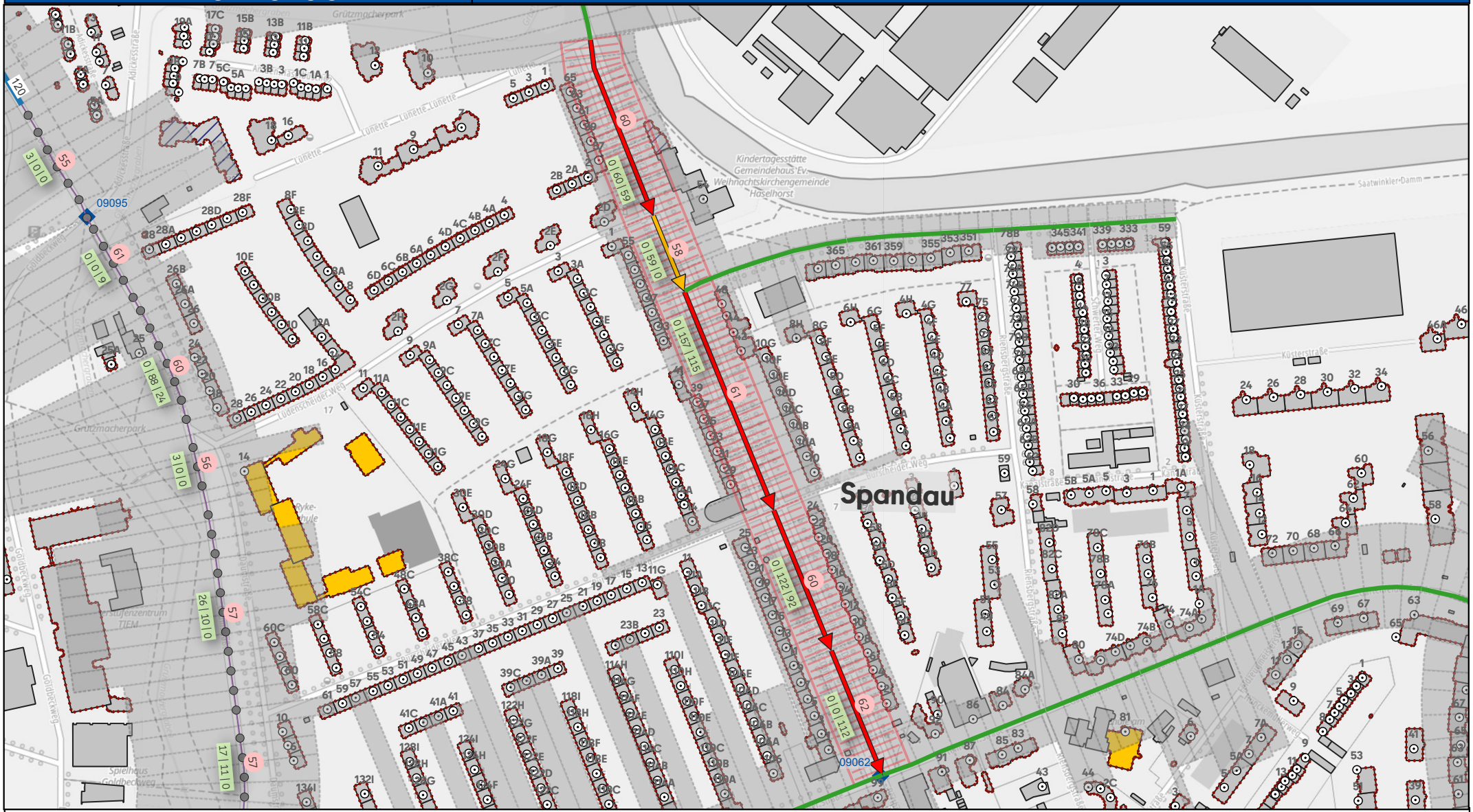
3. Abwägung (Seite 3070 und gegebenenfalls Seite 3071 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 383: Haselhorster Damm in Spandau, Ortsteil Haselhorst - Lärmbetroffenheit



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

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.

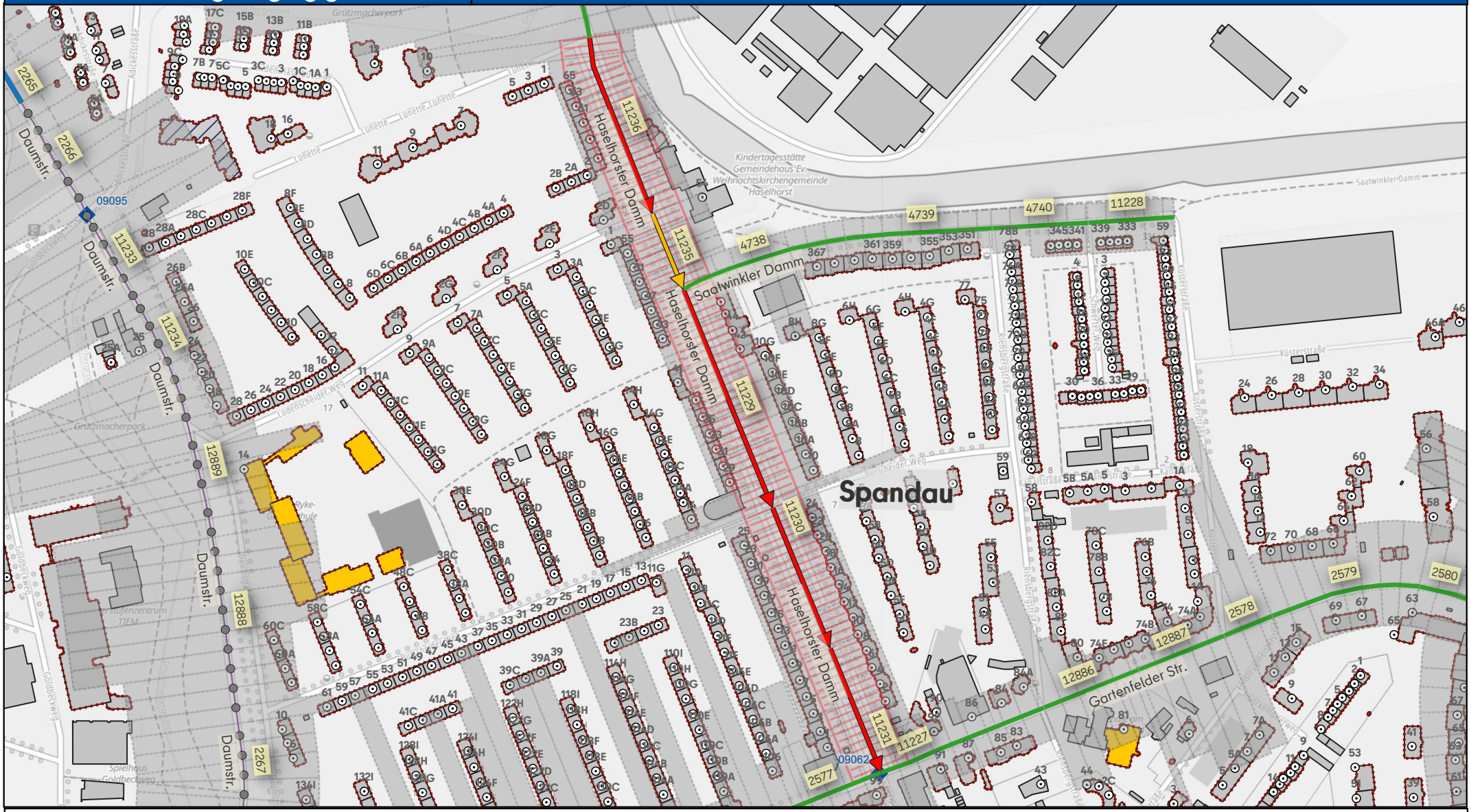
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3073 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 383: Haselhorster Damm in Spandau, Ortsteil Haselhorst - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11229	187	0	157	115	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
11230	120	0	122	92	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
11231	107	0	0	112	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11235	65	0	59	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
11236	148	0	60	59	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11229	187	0	157	115	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11230	120	0	122	92	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11231	107	0	0	112	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11235	65	0	59	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11236	148	0	60	59	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3076

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3076
***) 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 3078 bzw. 3079 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3076 und gegebenenfalls Seite 3077 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

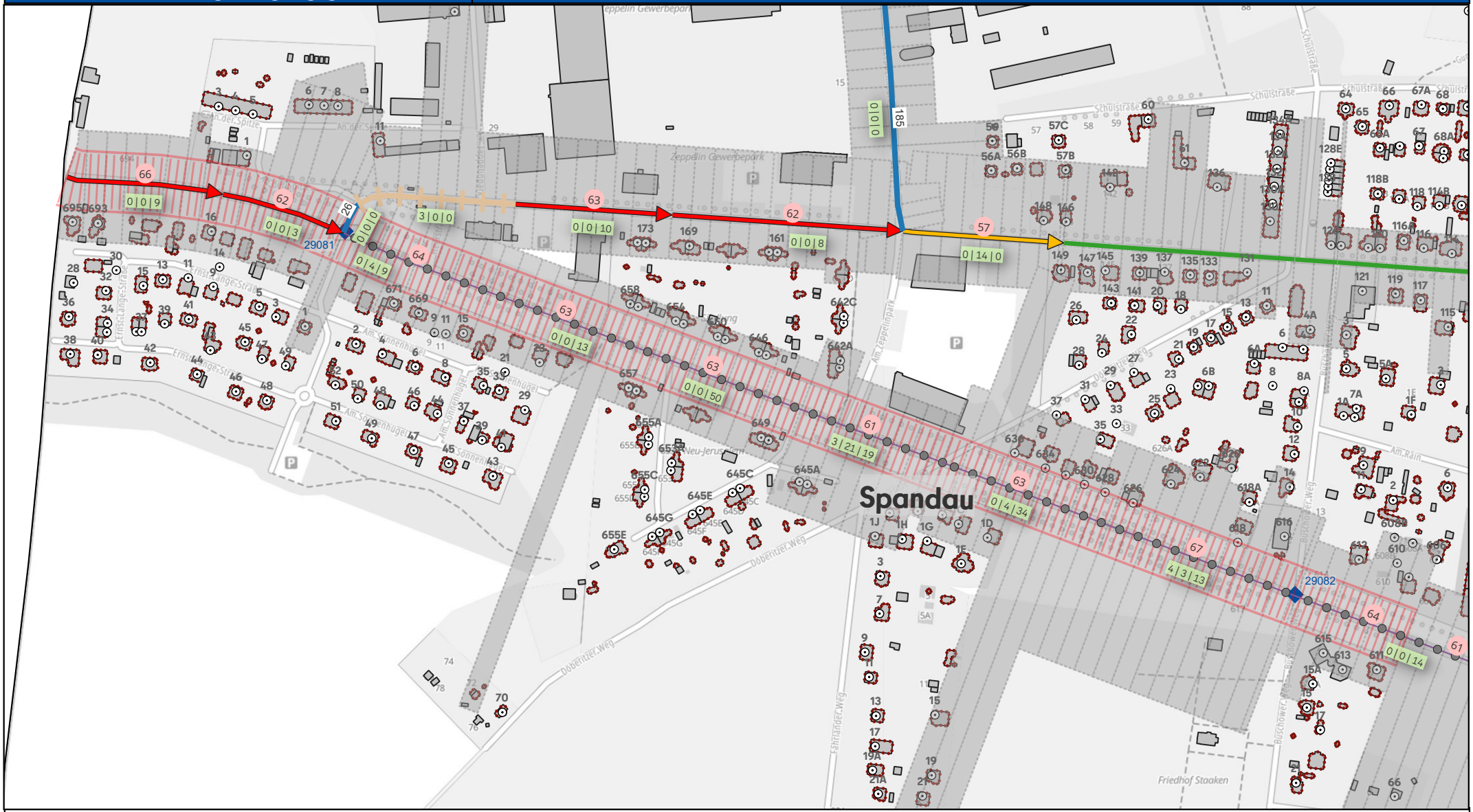
3. Abwägung (Seite 3078 und gegebenenfalls Seite 3079 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 384: Heerstraße in Spandau, Ortsteil Staaken - 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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

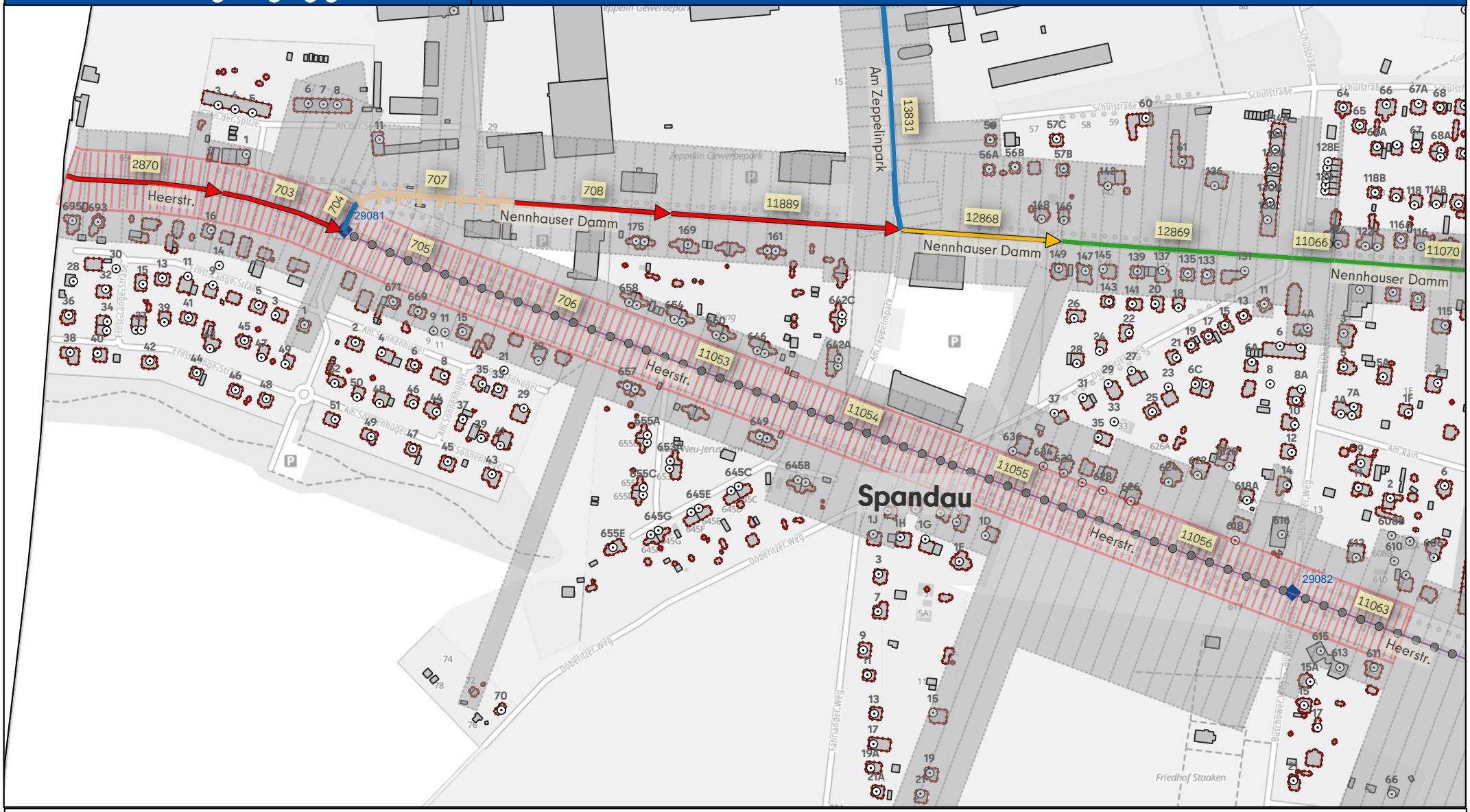
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3081 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 384: Heerstraße in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
2870	120	0	0	9	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
703	97	0	0	3	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
2870	120	0	0	9	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
703	97	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3084

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3084
***) 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 3086 bzw. 3087 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3084 und gegebenenfalls Seite 3085 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

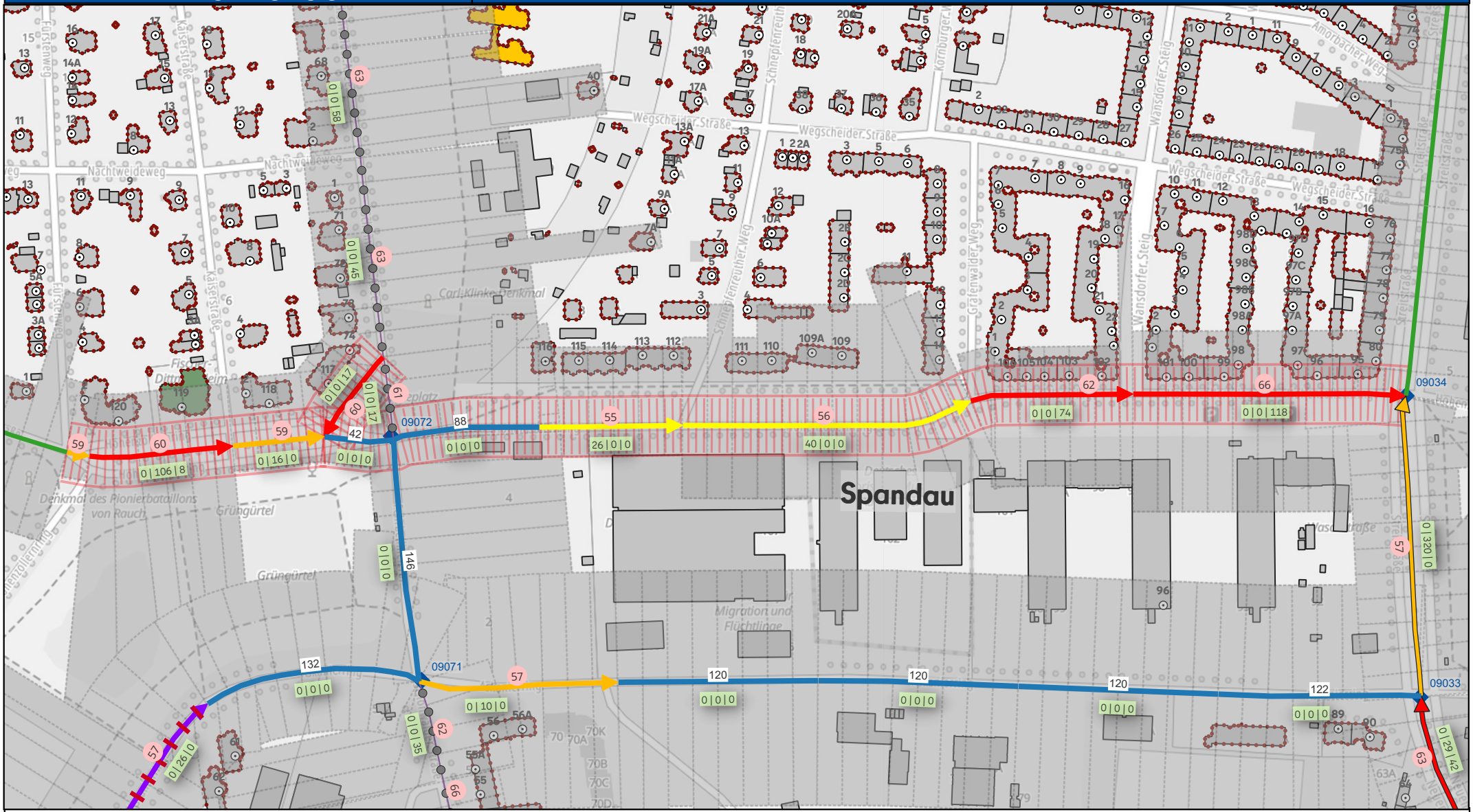
3. Abwägung (Seite 3086 und gegebenenfalls Seite 3087 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 385: Hohenzollernring in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 55 dB(A) | weitere Prüfbedarfe (Lichtsignalanlagen, Umfahrung)
- <= 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
- potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

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
- 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.

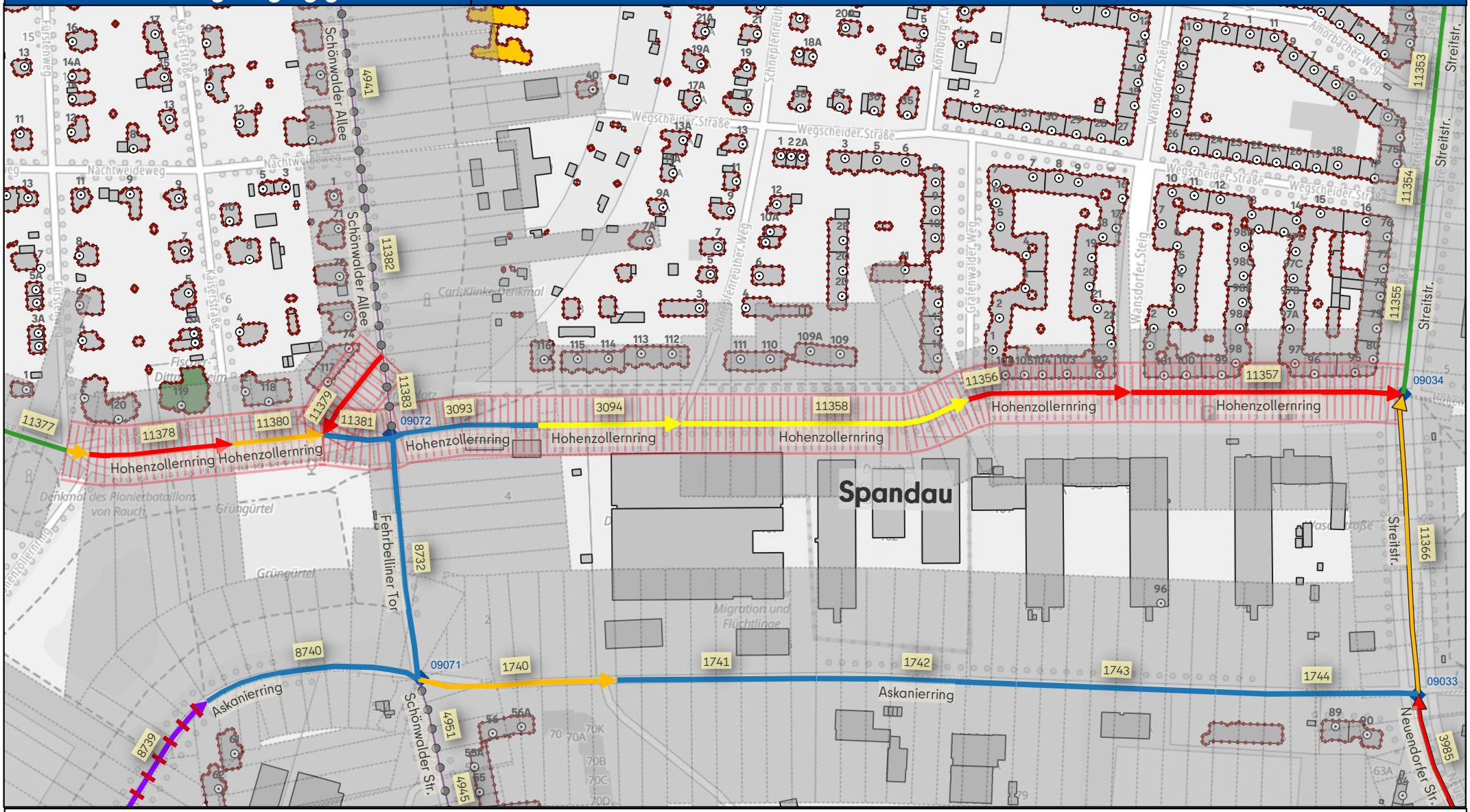
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3089 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 385: Hohenzollernring in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3094	86	26	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
10283	14	0	7	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
11356	98	0	0	74	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
11357	164	0	0	118	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
11358	176	40	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11378	86	0	106	8	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
11379	60	0	0	17	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11380	55	0	16	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3094	86	26	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
10283	14	0	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
11356	98	0	0	74	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11357	164	0	0	118	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11358	176	40	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
11378	86	0	106	8	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11379	60	0	0	17	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11380	55	0	16	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3092

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3092
****) 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 3094 bzw. 3095 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3092 und gegebenenfalls Seite 3093 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

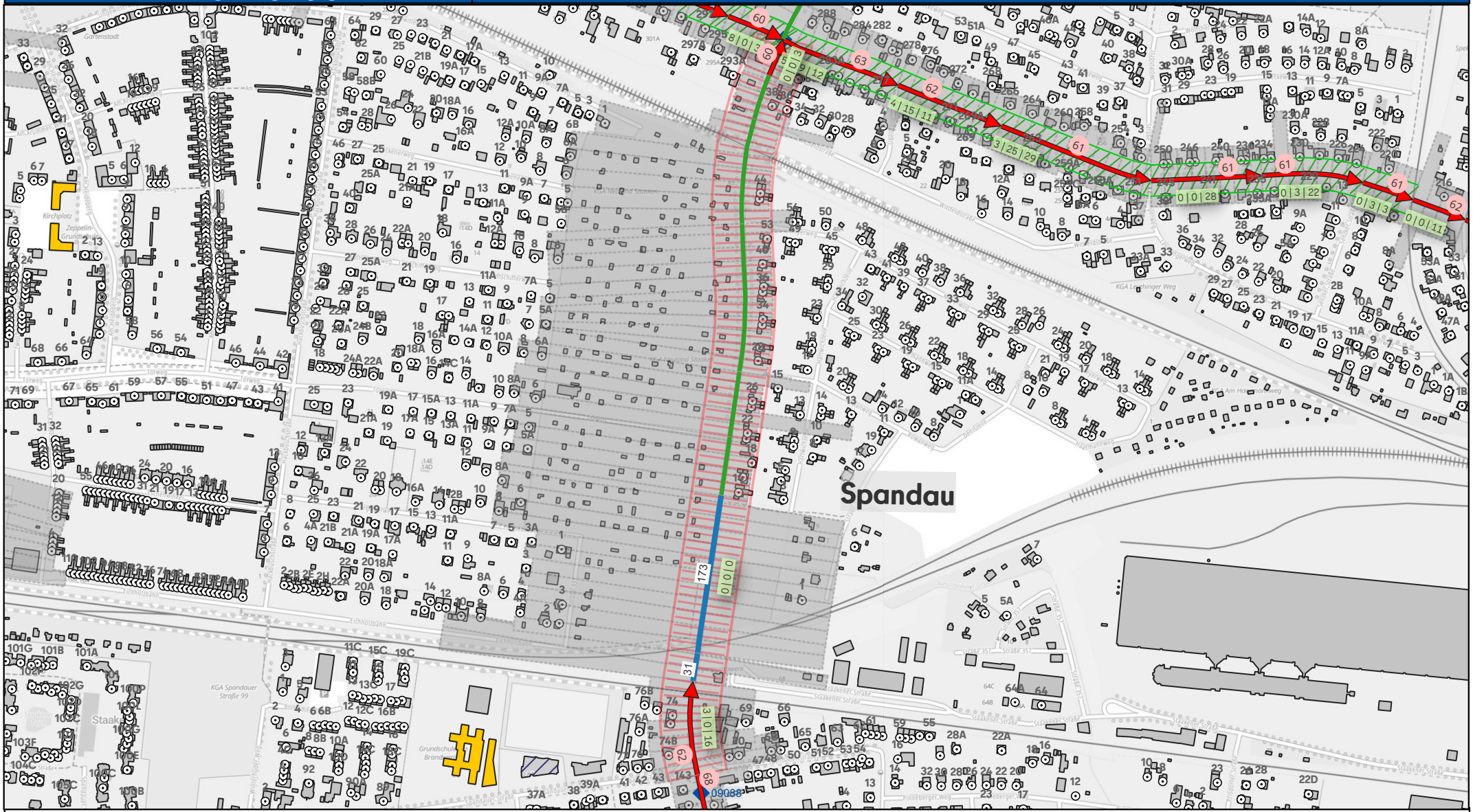
3. Abwägung (Seite 3094 und gegebenenfalls Seite 3095 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 386: Klosterbuschweg in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

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.

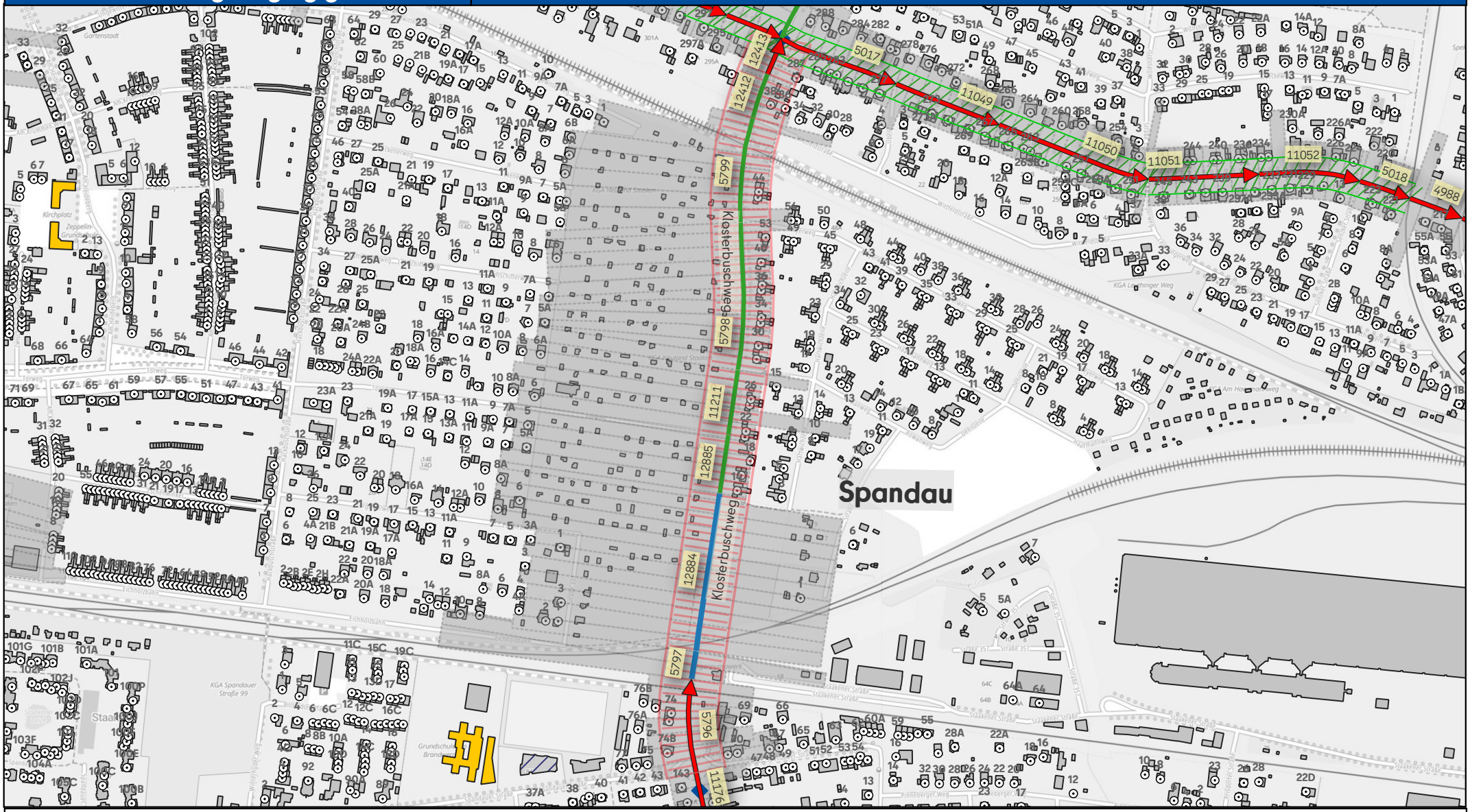
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3097 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 386: Klosterbuschweg in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5796	102	3	0	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-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12413	42	0	0	3	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5796	102	3	0	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12413	42	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3100

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3100
***) 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 3102 bzw. 3103 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3100 und gegebenenfalls Seite 3101 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

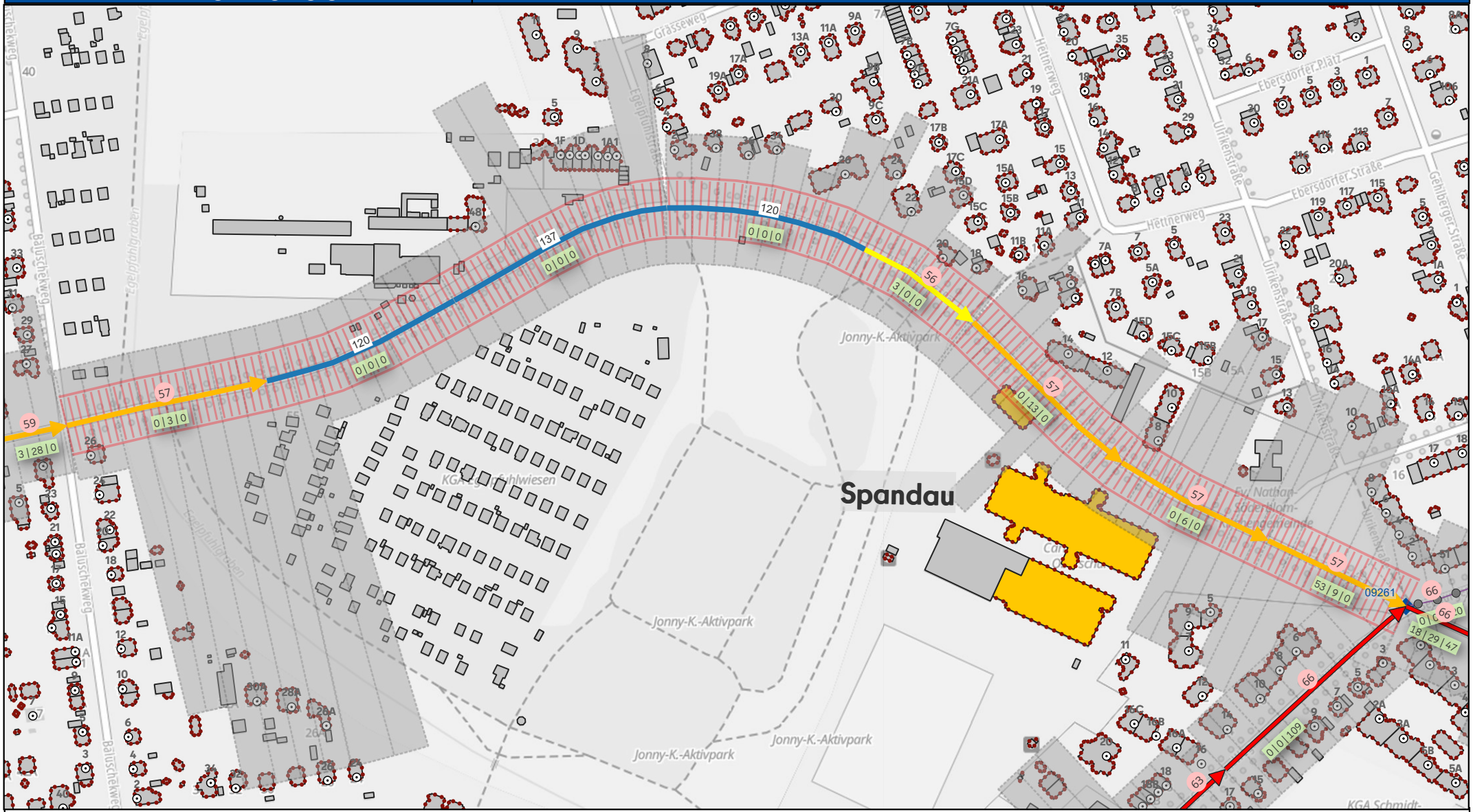
3. Abwägung (Seite 3102 und gegebenenfalls Seite 3103 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 387: Lutoner Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - 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* >= 55 bis < 57 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

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.

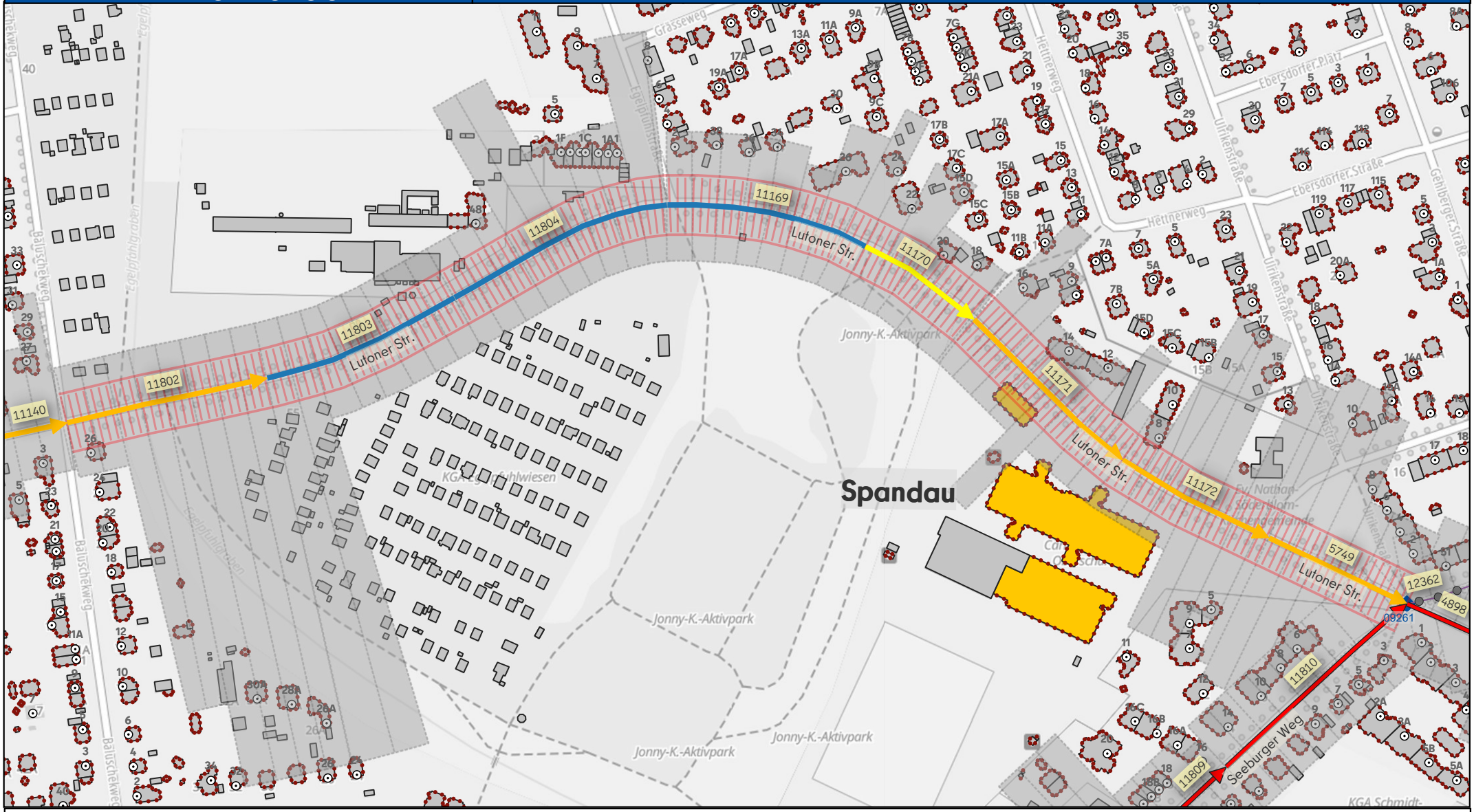
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3105 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 387: Lutoner Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5749	90	53	9	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Betroffenenzahl auf 0 senken	Abschaltung nicht möglich	Abschaltung scheidet aus verkehrlichen Gründen als mildere Maßnahme aus
11170	77	3	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11171	120	0	13	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
11172	97	0	6	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
11802	120	0	3	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5749	90	53	9	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
11170	77	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
11171	120	0	13	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11172	97	0	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
11802	120	0	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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3108

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3108
***) 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 3110 bzw. 3111 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3108 und gegebenenfalls Seite 3109 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

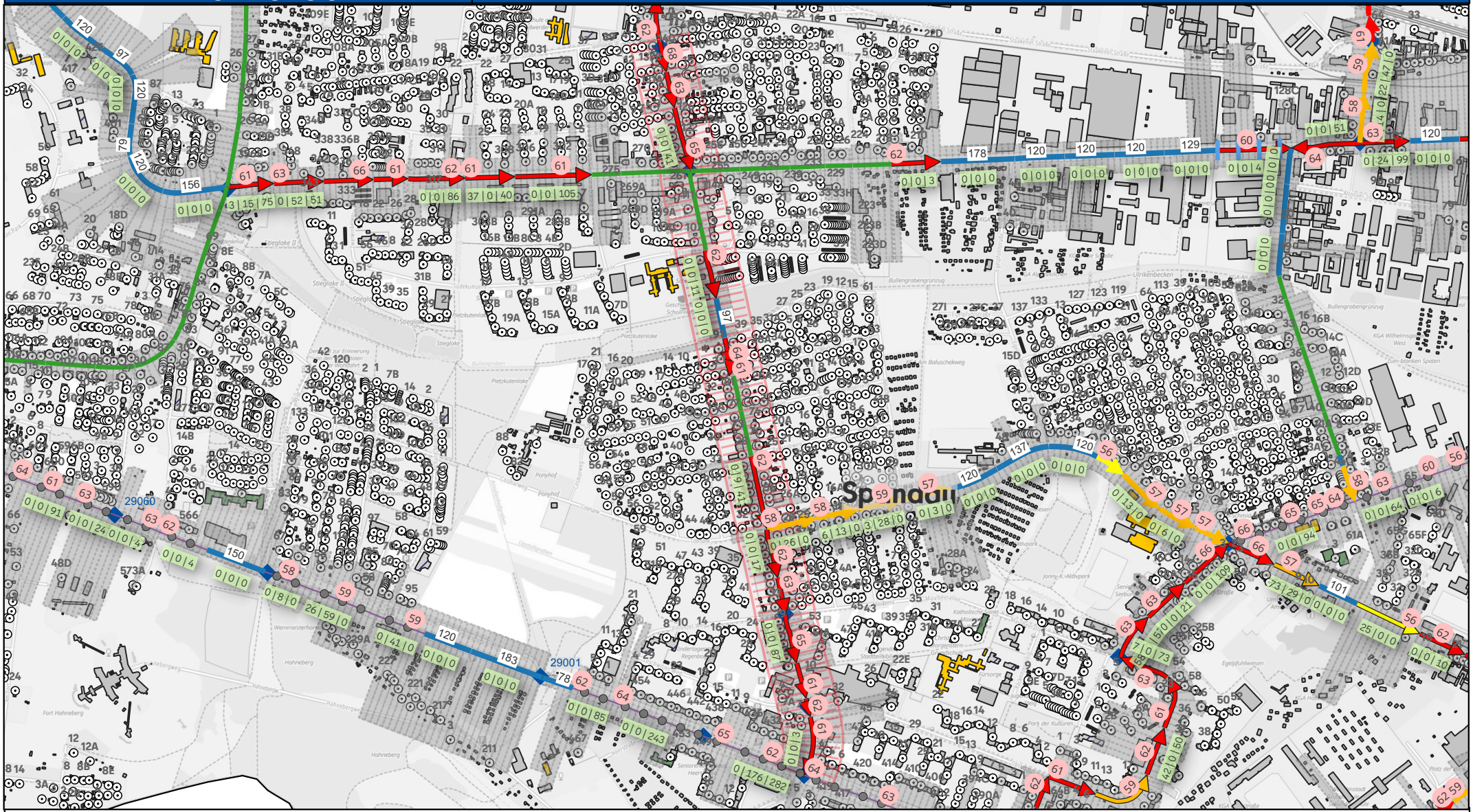
3. Abwägung (Seite 3110 und gegebenenfalls Seite 3111 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 388: Magistratsweg in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- <= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
- ohne EW mit LB* >= 55 dB(A), ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Metern)
- Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* gesichert
- 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.

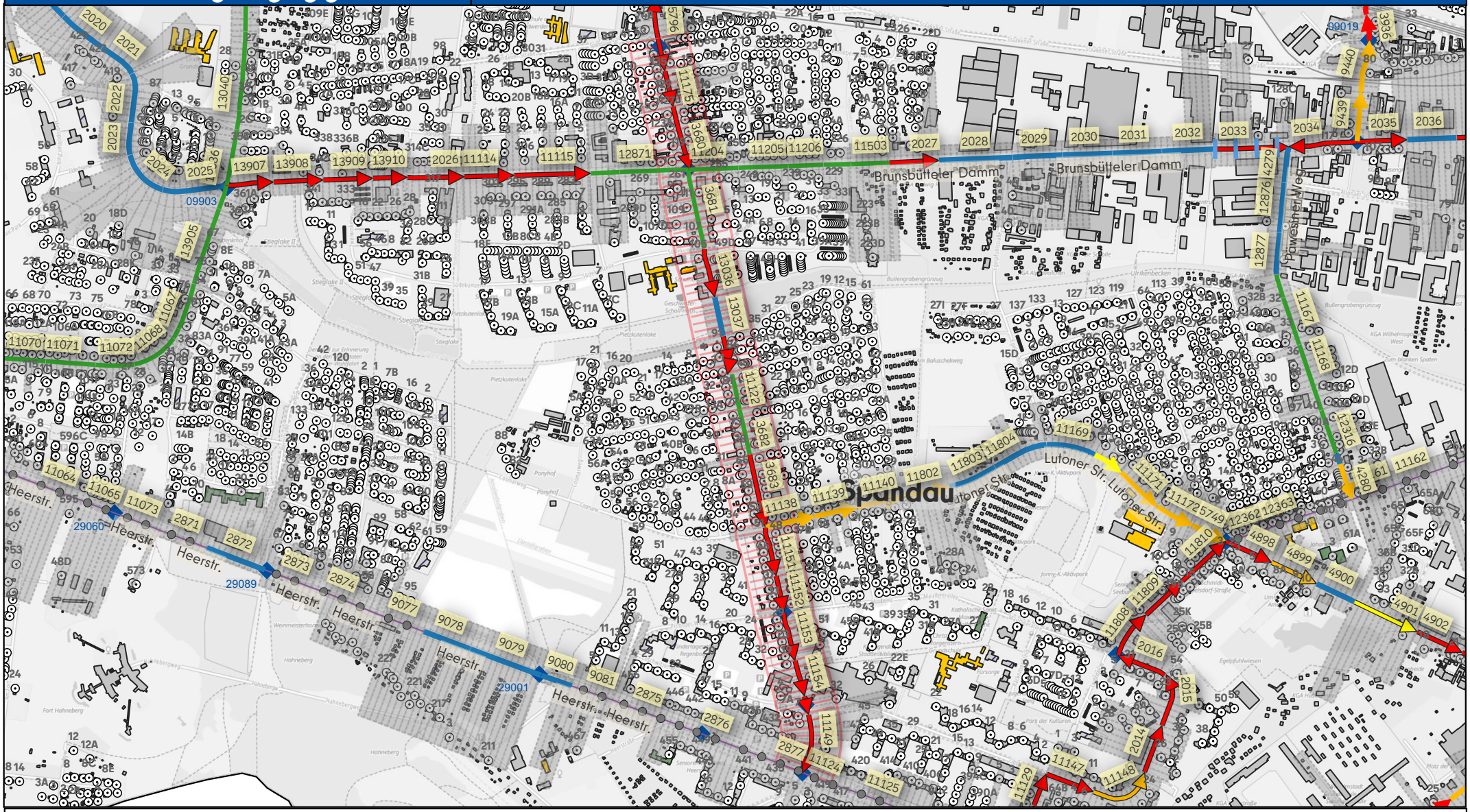
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3113 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 388: Magistratsweg in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3680	158	0	0	41	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
3683	180	0	9	41	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
11121	71	0	0	19	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
11123	23	3	0	3	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
11149	145	0	0	3	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
11150	45	0	0	3	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
11151	120	0	0	17	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11152	90	3	13	21	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11153	120	0	0	87	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

11154	88	169	0	148	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11175	89	4	0	10	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
11176	79	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-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13036	119	0	0	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

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3680	158	0	0	41	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3683	180	0	9	41	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11121	71	0	0	19	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11123	23	3	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11149	145	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	137,131 | keine | 137,131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11150	45	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	137,131 | keine | 137,131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11151	120	0	0	17	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11152	90	3	13	21	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11153	120	0	0	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	137,131 | keine | 137,131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3116

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

11154	88	169	0	148	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	137,131 | keine | 137,131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11175	89	4	0	10	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11176	79	0	0	24	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13036	119	0	0	11	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3116
***) 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 3118 bzw. 3119 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3116 und gegebenenfalls Seite 3117 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

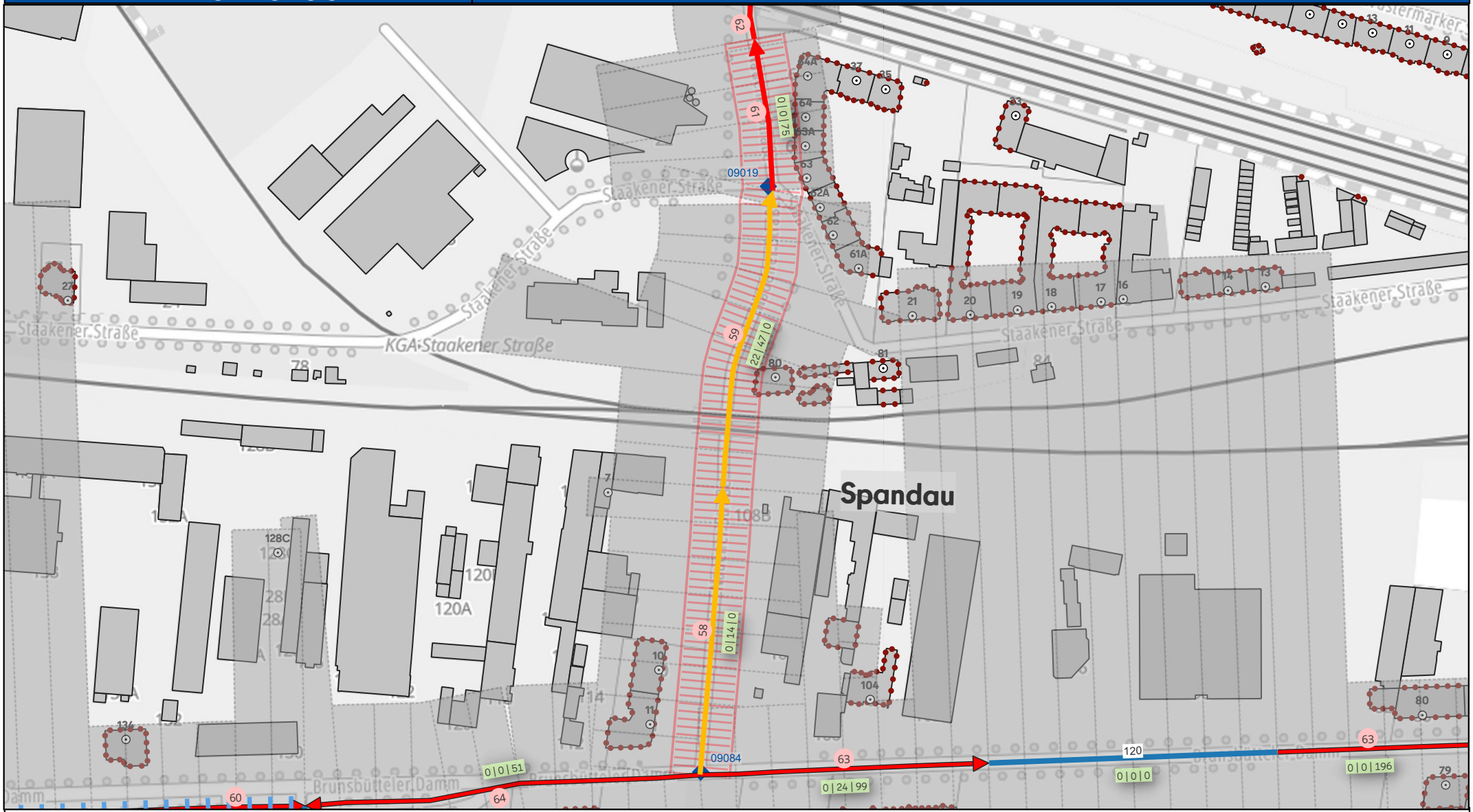
3. Abwägung (Seite 3118 und gegebenenfalls Seite 3119 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 389: Nauener Straße in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

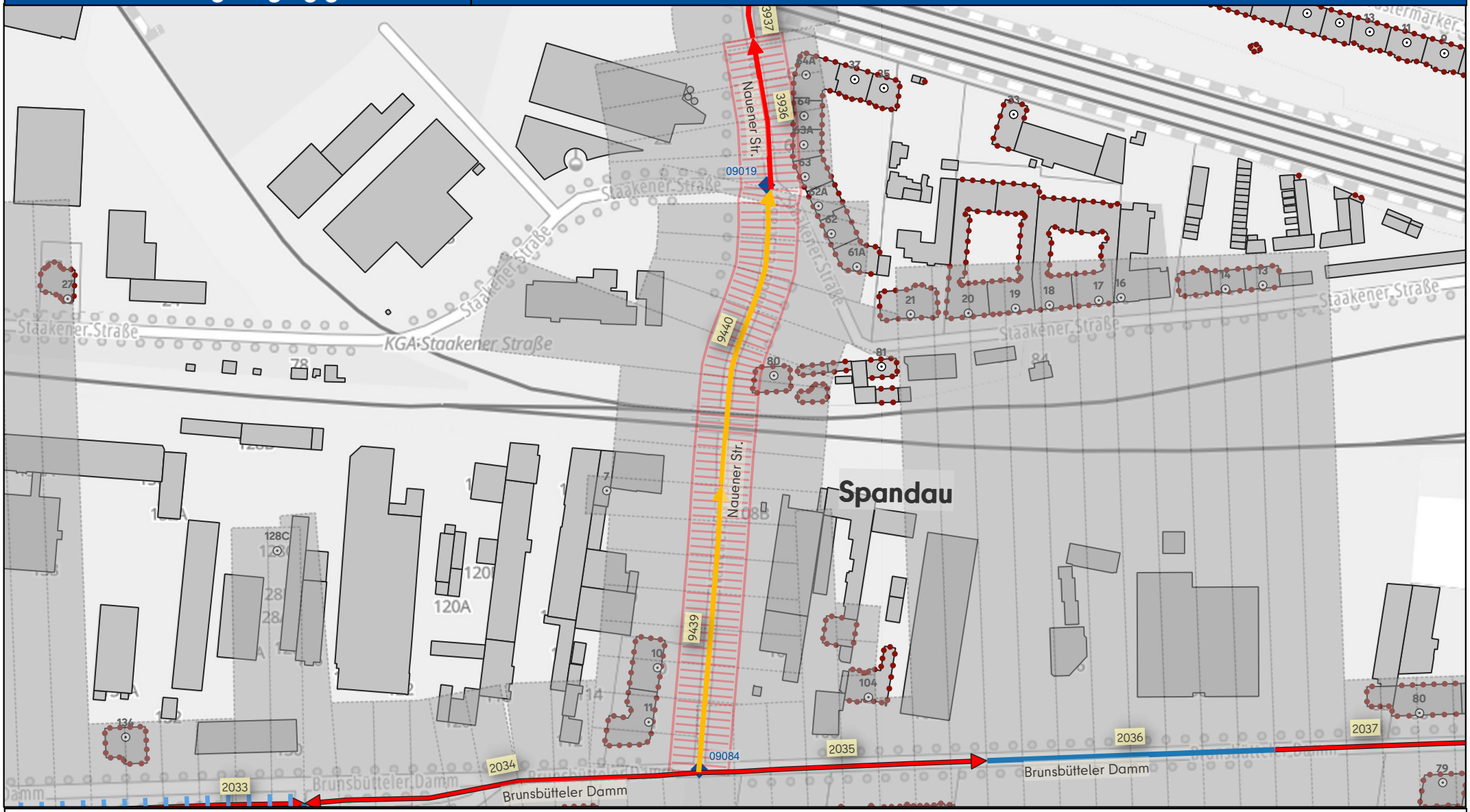
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3121 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 389: Nauener Straße in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3936	64	0	0	75	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
3937	92	0	0	74	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
9439	120	0	14	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
9440	126	22	47	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) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3936	64	0	0	75	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3937	92	0	0	74	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
9439	120	0	14	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
9440	126	22	47	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3124

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3124
****) 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 3126 bzw. 3127 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3124 und gegebenenfalls Seite 3125 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

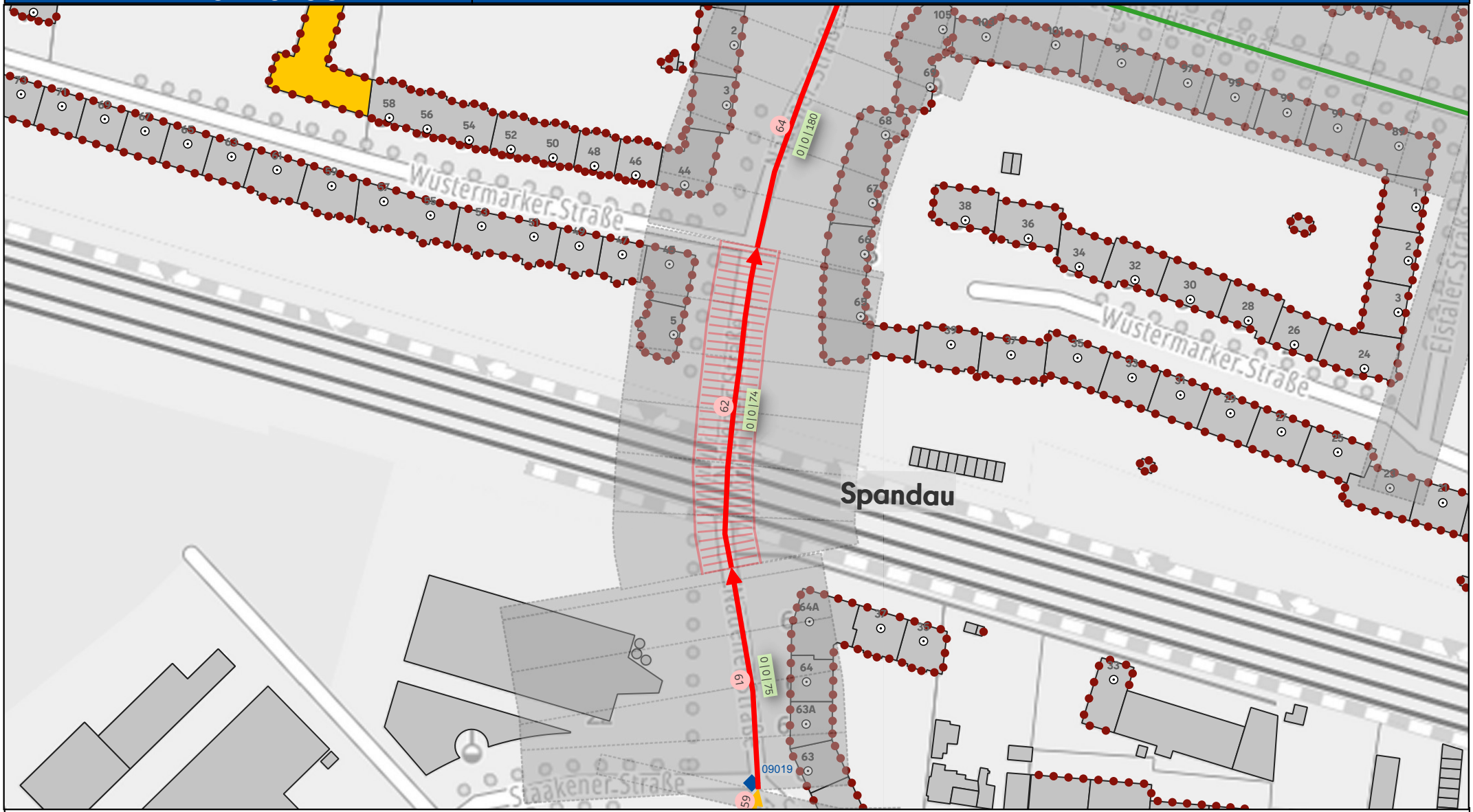
3. Abwägung (Seite 3126 und gegebenenfalls Seite 3127 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 390: Nauener Straße in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Lärmbetroffenheit



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

Grundlagendaten

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

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

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.

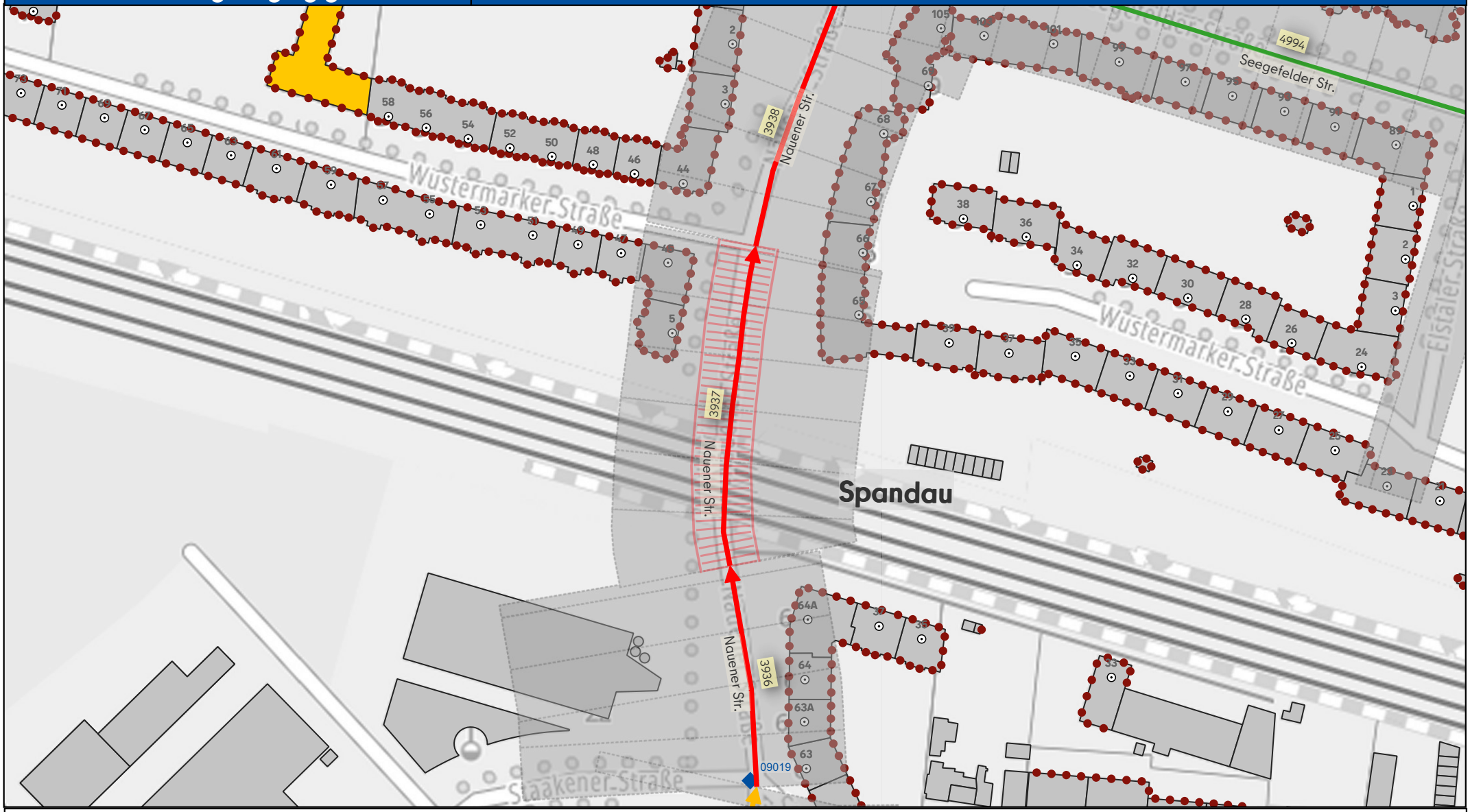
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3129 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 390: Nauener Straße in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3936	64	0	0	75	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
3937	92	0	0	74	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
3938	92	0	0	180	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
9440	126	22	47	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) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3936	64	0	0	75	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3937	92	0	0	74	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3938	92	0	0	180	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
9440	126	22	47	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3132

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3132
****) 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 3134 bzw. 3135 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3132 und gegebenenfalls Seite 3133 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3134 und gegebenenfalls Seite 3135 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 391: Nauener Straße in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

Grundlagendaten

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

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

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 3137 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 391: Nauener Straße in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3937	92	0	0	74	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
3938	92	0	0	180	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3937	92	0	0	74	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3938	92	0	0	180	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3140

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3140
****) 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 3142 bzw. 3143 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3140 und gegebenenfalls Seite 3141 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3142 und gegebenenfalls Seite 3143 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 392: Nennhauser Damm in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

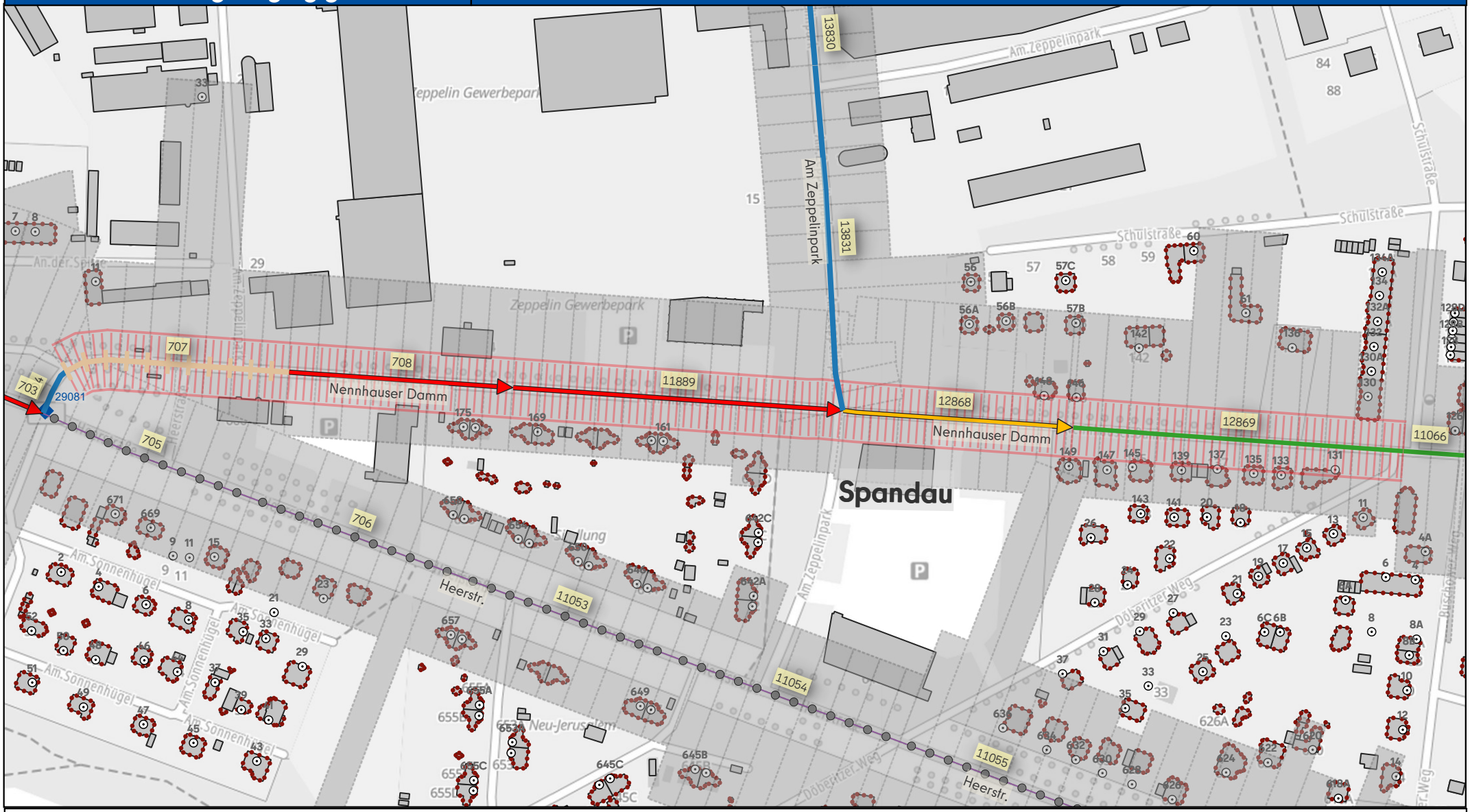
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3145 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 392: Nennhauser Damm in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
708	120	0	0	10	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
11889	177	0	0	8	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
12868	123	0	14	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
708	120	0	0	10	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11889	177	0	0	8	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12868	123	0	14	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	M32 | M32 | M32	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3148

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3148
***) 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 3150 bzw. 3151 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3148 und gegebenenfalls Seite 3149 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3150 und gegebenenfalls Seite 3151 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 393: Neuendorfer Straße in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

EW mit LB* >= 55 dB(A) | weitere Prüfbedarfe (Lichtsignalanlagen, Umfahrung)

<= 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

potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

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

Krankenhaus

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.

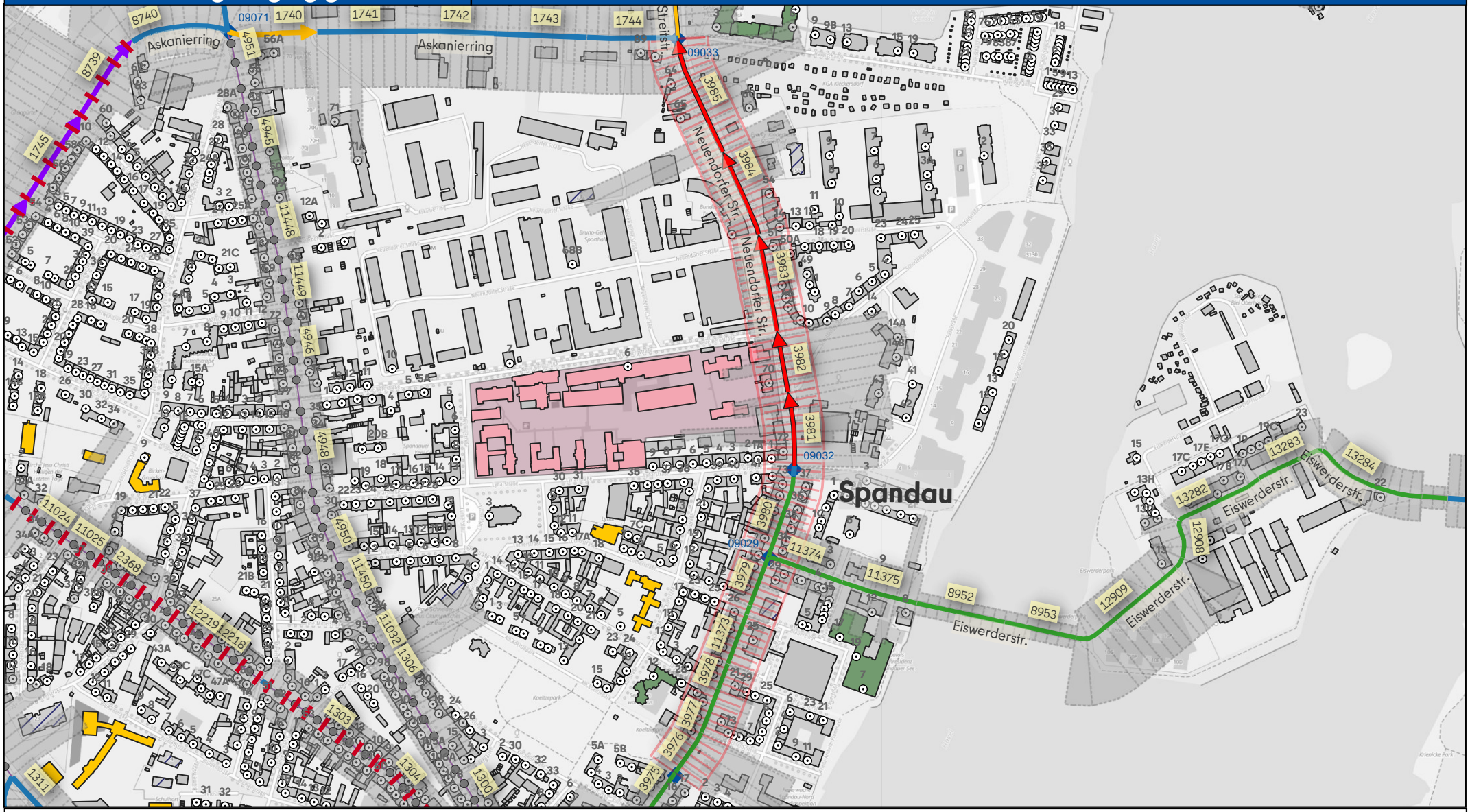
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3153 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 393: Neuendorfer Straße in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Abschnittsnummern



0 300 600 900 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
3981	99	0	0	17	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3982	83	0	0	3	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
3983	131	0	0	124	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3984	120	0	0	135	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
3985	164	0	29	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-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3981	99	0	0	17	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36,M36 | M36 | 136,X36,M36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3982	83	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36,M36 | M36 | 136,X36,M36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3983	131	0	0	124	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36,M36 | M36 | 136,X36,M36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3984	120	0	0	135	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36,M36 | M36 | 136,X36,M36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3985	164	0	29	42	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36,M36 | M36 | 136,X36,M36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3156

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3156
****) 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 3158 bzw. 3159 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3156 und gegebenenfalls Seite 3157 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

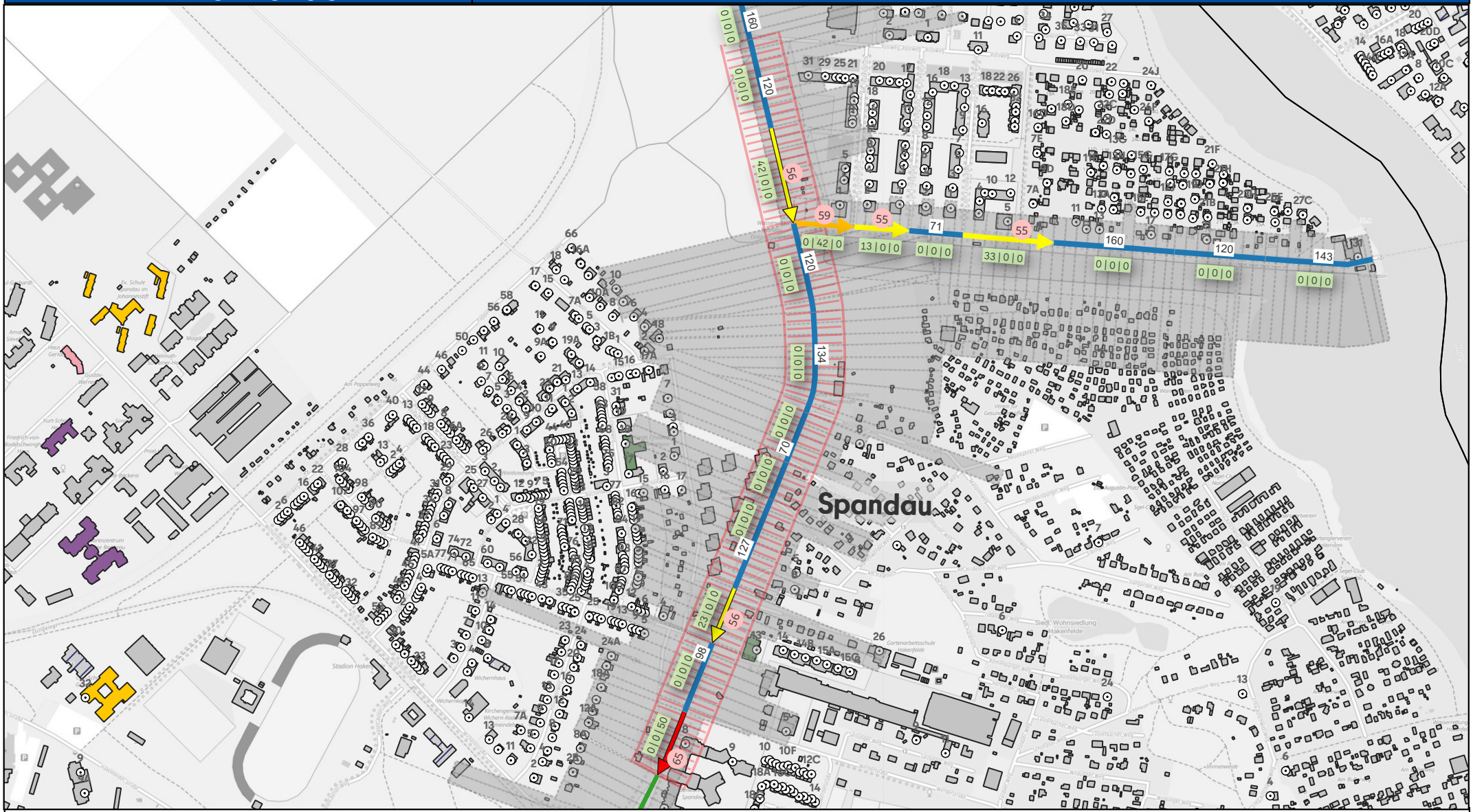
3. Abwägung (Seite 3158 und gegebenenfalls Seite 3159 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 394: Niederneuendorfer Allee in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

Grundlagendaten

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

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.

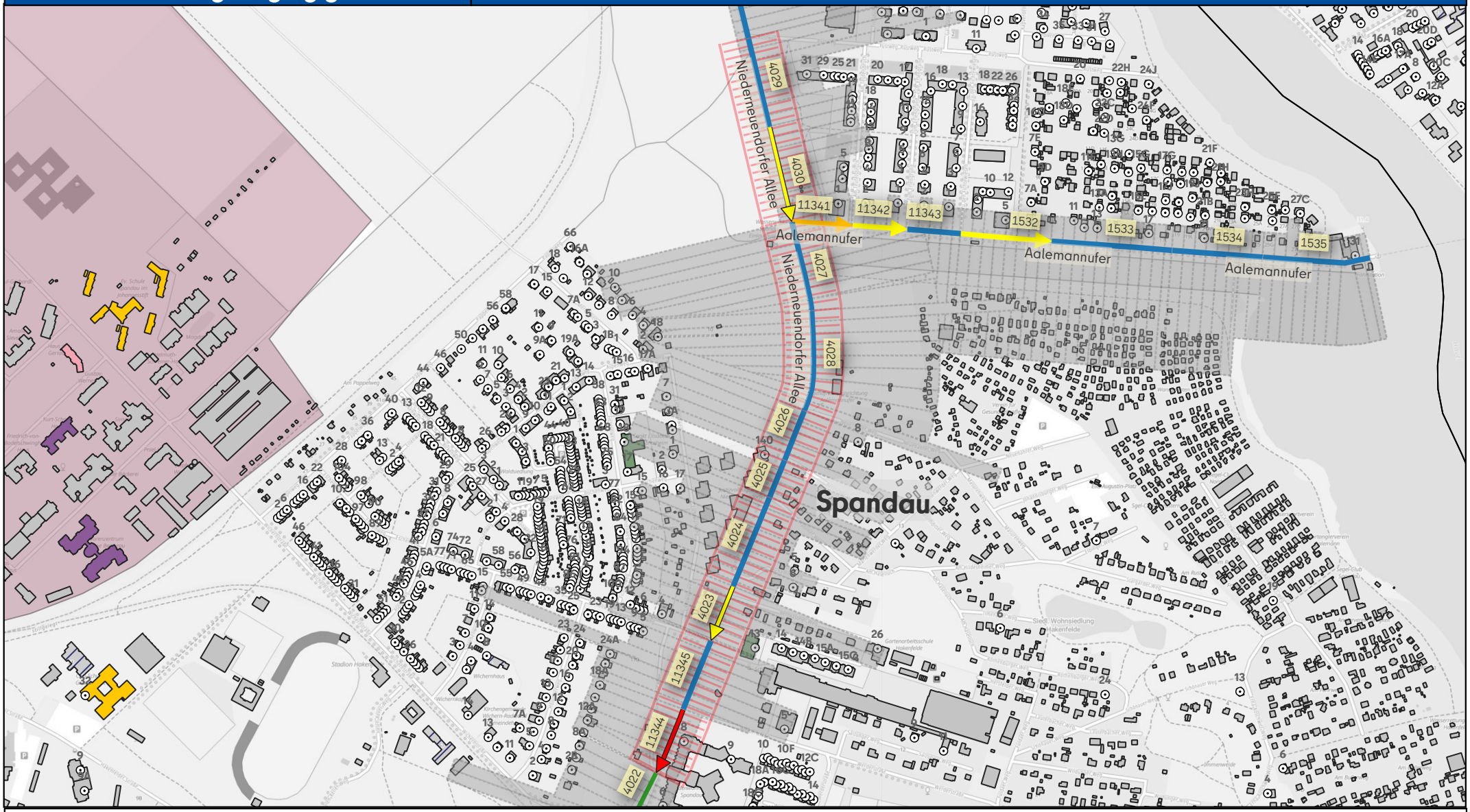
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3161 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 394: Niederneuendorfer Allee in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4023	77	23	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4030	129	42	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11344	91	0	0	50	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4023	77	23	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36 | N39 | 136,X36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4030	129	42	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36 | keine | 136,X36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11344	91	0	0	50	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139,136,X36 | N39 | 139,136,X36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3164

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3164
***) 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 3166 bzw. 3167 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3164 und gegebenenfalls Seite 3165 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

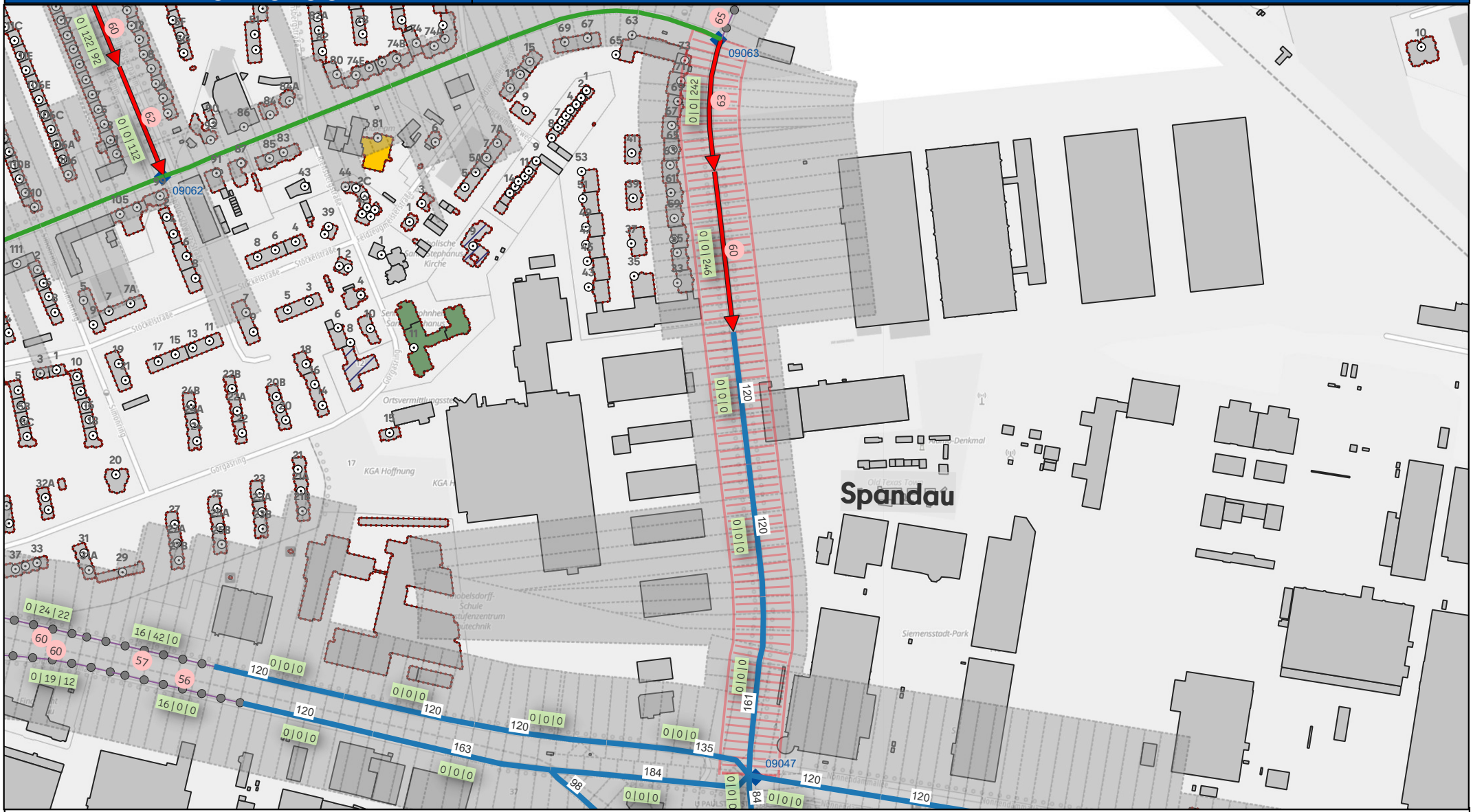
3. Abwägung (Seite 3166 und gegebenenfalls Seite 3167 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 395: Paulsternstraße in Spandau, Ortsteil Haselhorst - Lärmbetroffenheit



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

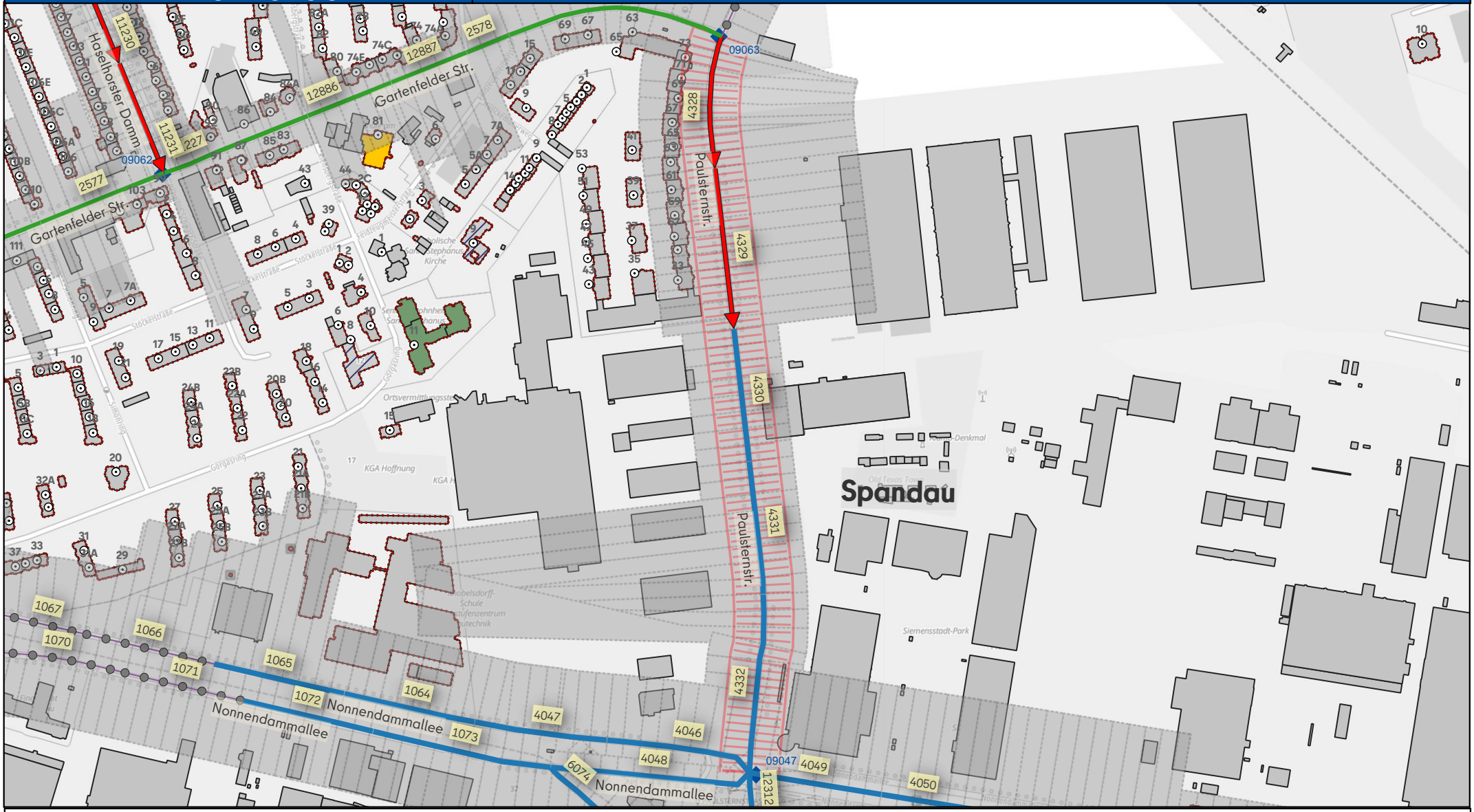
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3169 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 395: Paulsternstraße in Spandau, Ortsteil Haselhorst - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4328	120	0	0	242	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
4329	145	0	0	246	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4328	120	0	0	242	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4329	145	0	0	246	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3172

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3172
***) 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 3174 bzw. 3175 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3172 und gegebenenfalls Seite 3173 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3174 und gegebenenfalls Seite 3175 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 396: Päwesiner Weg in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - 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* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

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 3177 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 396: Päwesiner Weg in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4280	91	11	16	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4280	91	11	16	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3180

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3180
***) 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 3182 bzw. 3183 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3180 und gegebenenfalls Seite 3181 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3182 und gegebenenfalls Seite 3183 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 397: Pichelswerderstraße in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



0 60 120 180 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3185 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 397: Pichelswerderstraße in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



0 60 120 180 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11182	78	0	0	116	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11182	78	0	0	116	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3188

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3188
***) 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 3190 bzw. 3191 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3188 und gegebenenfalls Seite 3189 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

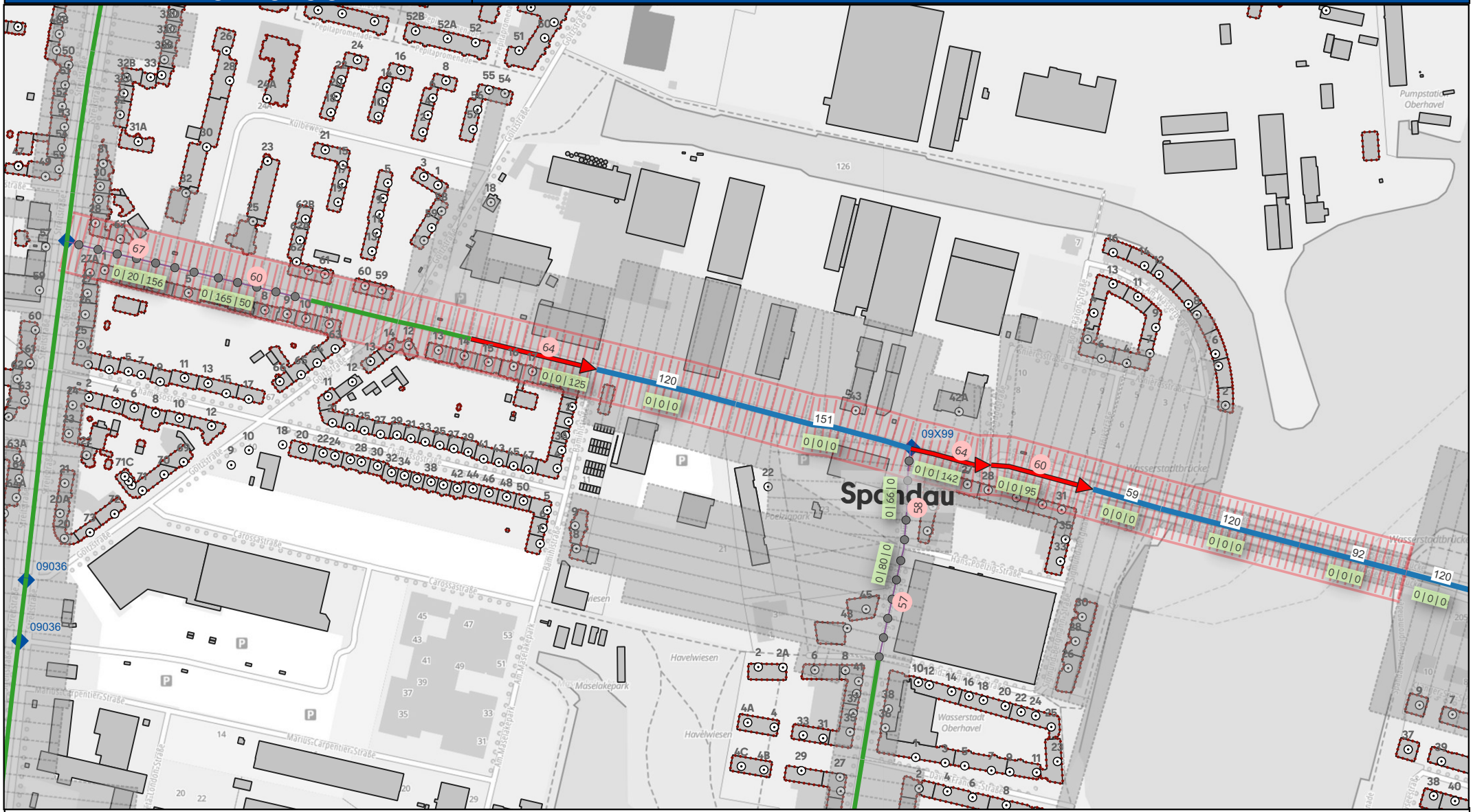
3. Abwägung (Seite 3190 und gegebenenfalls Seite 3191 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 398: Rauchstraße in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Lärmbetroffenheit



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

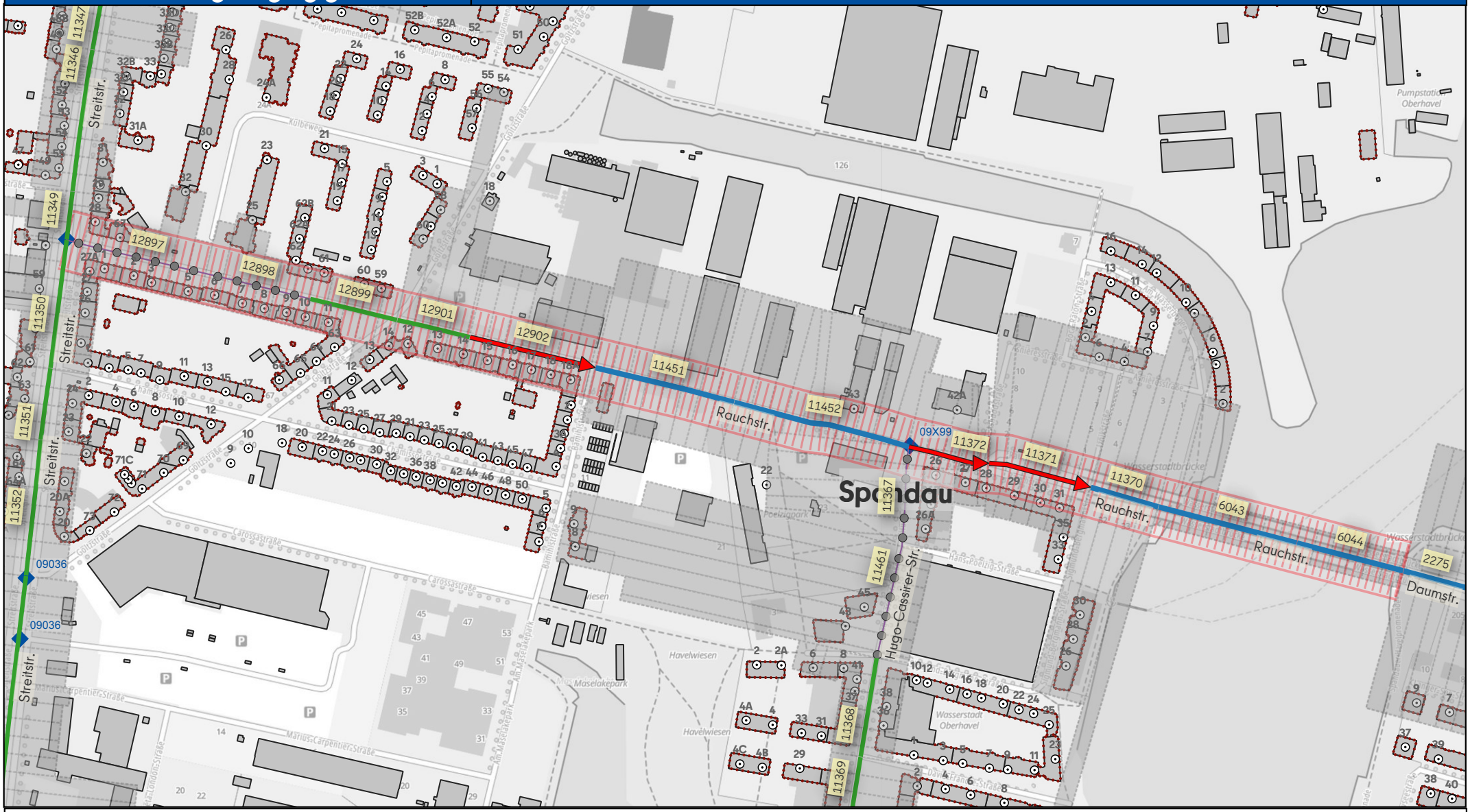
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3193 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 398: Rauchstraße in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11371	88	0	0	95	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
11372	69	0	0	142	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
12902	108	0	0	125	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11371	88	0	0	95	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11372	69	0	0	142	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12902	108	0	0	125	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139,M36 | N39,M36 | 139,M36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3196

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3196
****) 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 3198 bzw. 3199 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3196 und gegebenenfalls Seite 3197 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

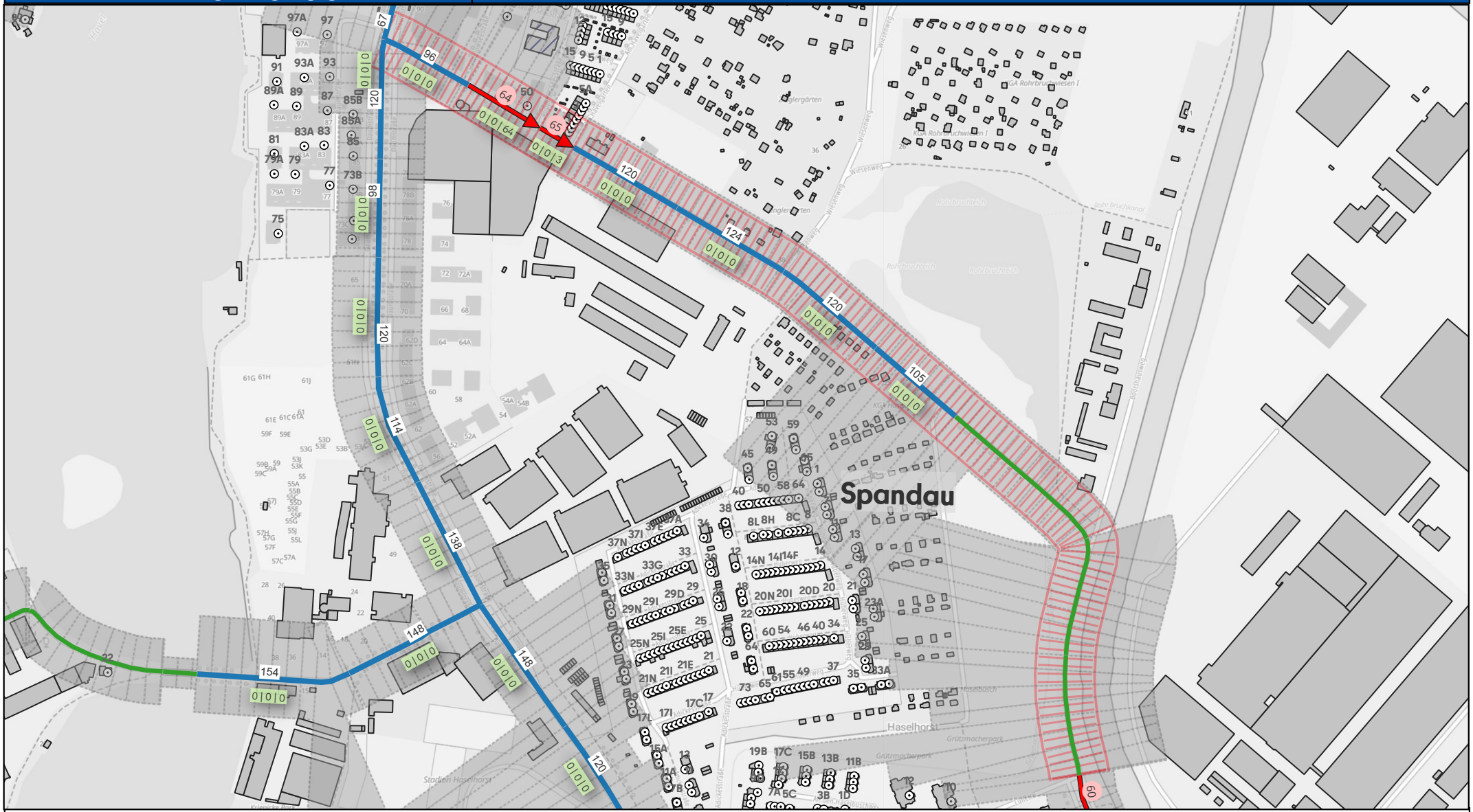
3. Abwägung (Seite 3198 und gegebenenfalls Seite 3199 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 399: Rhenaniastraße in Spandau, Ortsteil Haselhorst - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Gebäude und Gelände

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

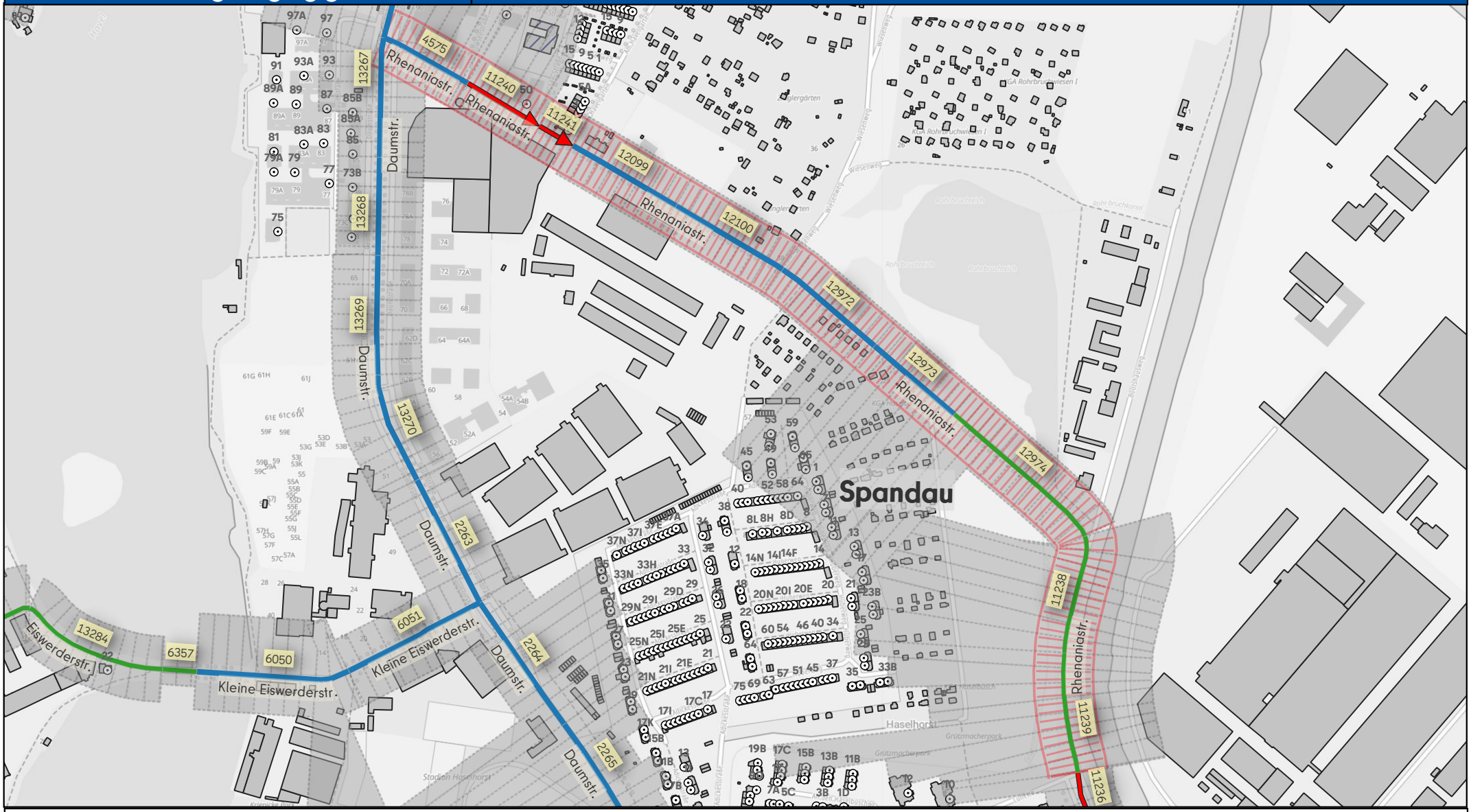
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3201 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 399: Rhenaniastraße in Spandau, Ortsteil Haselhorst - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11240	84	0	0	64	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
11241	39	0	0	3	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11240	84	0	0	64	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11241	39	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | N39 | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3204

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3204
***) 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 3206 bzw. 3207 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3204 und gegebenenfalls Seite 3205 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3206 und gegebenenfalls Seite 3207 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 400: Ritterfelddamm in Spandau, Ortsteil Kladow - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

Gebäude und Gelände

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.

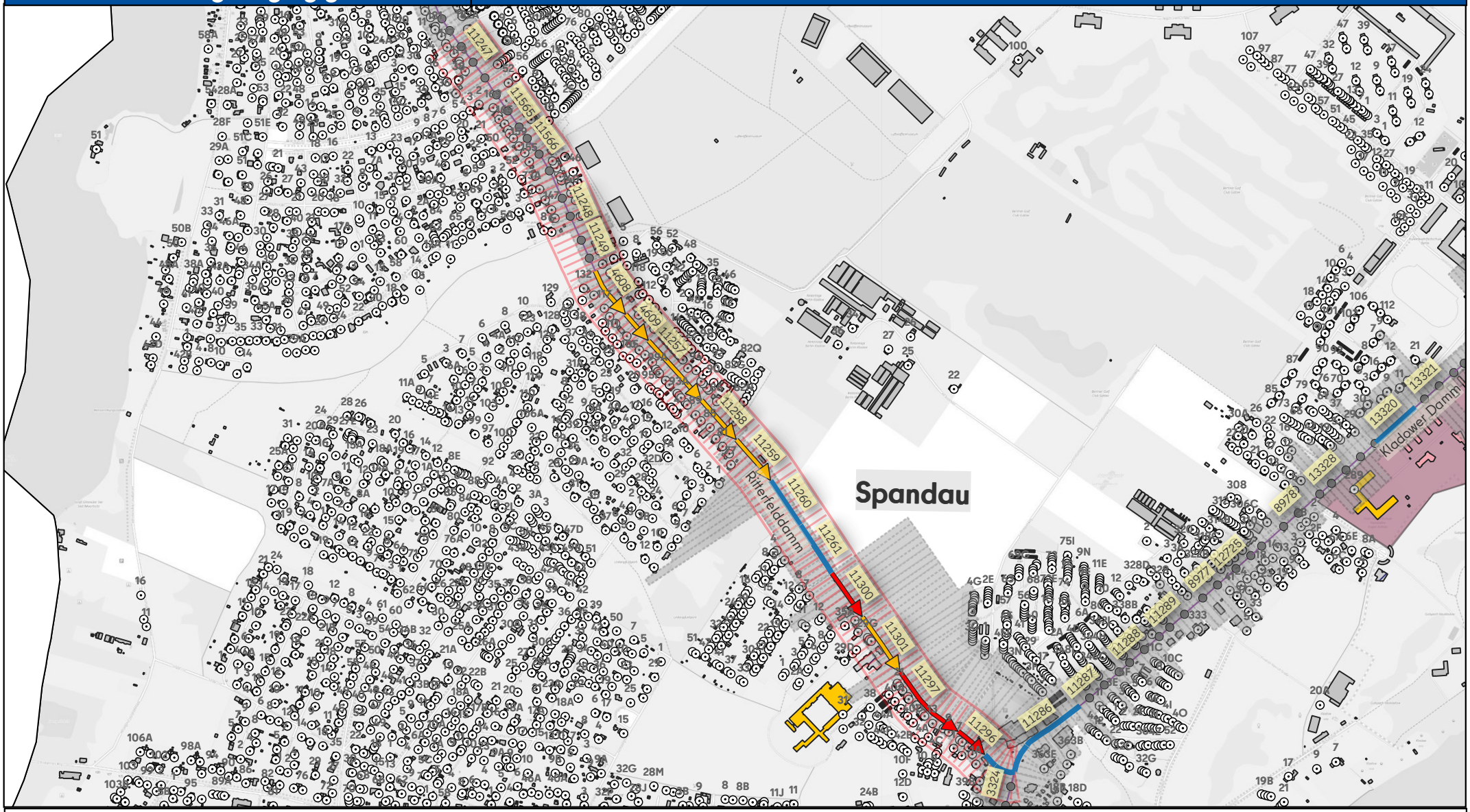
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3209 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 400: Ritterfelddamm in Spandau, Ortsteil Kladow - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4608	120	3	47	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
4609	78	0	5	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
11257	179	15	55	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
11258	118	11	37	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
11259	120	0	4	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
11296	80	0	3	4	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
11297	188	0	24	14	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
11300	120	0	0	3	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
11301	150	3	12	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4608	120	3	47	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	234,135 | N34,N35 | 234,135	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4609	78	0	5	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	234,135 | N34,N35 | 234,135	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11257	179	15	55	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	234,135 | N34,N35 | 234,135	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11258	118	11	37	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	135,234 | N34,N35 | 135,234	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11259	120	0	4	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	135,234 | N34,N35 | 135,234	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11296	80	0	3	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	234,135 | N34,N35 | 234,135	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11297	188	0	24	14	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	234,135 | N34,N35 | 234,135	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11300	120	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	135,234 | N34,N35 | 135,234	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11301	150	3	12	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	135,234 | N34,N35 | 135,234	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3212

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3212
***) 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 3214 bzw. 3215 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3212 und gegebenenfalls Seite 3213 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3214 und gegebenenfalls Seite 3215 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 401: Rohrdamm in Spandau, Ortsteil Siemensstadt - Lärmbetroffenheit



0 700 1.400 2.100 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

Grundlagendaten

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

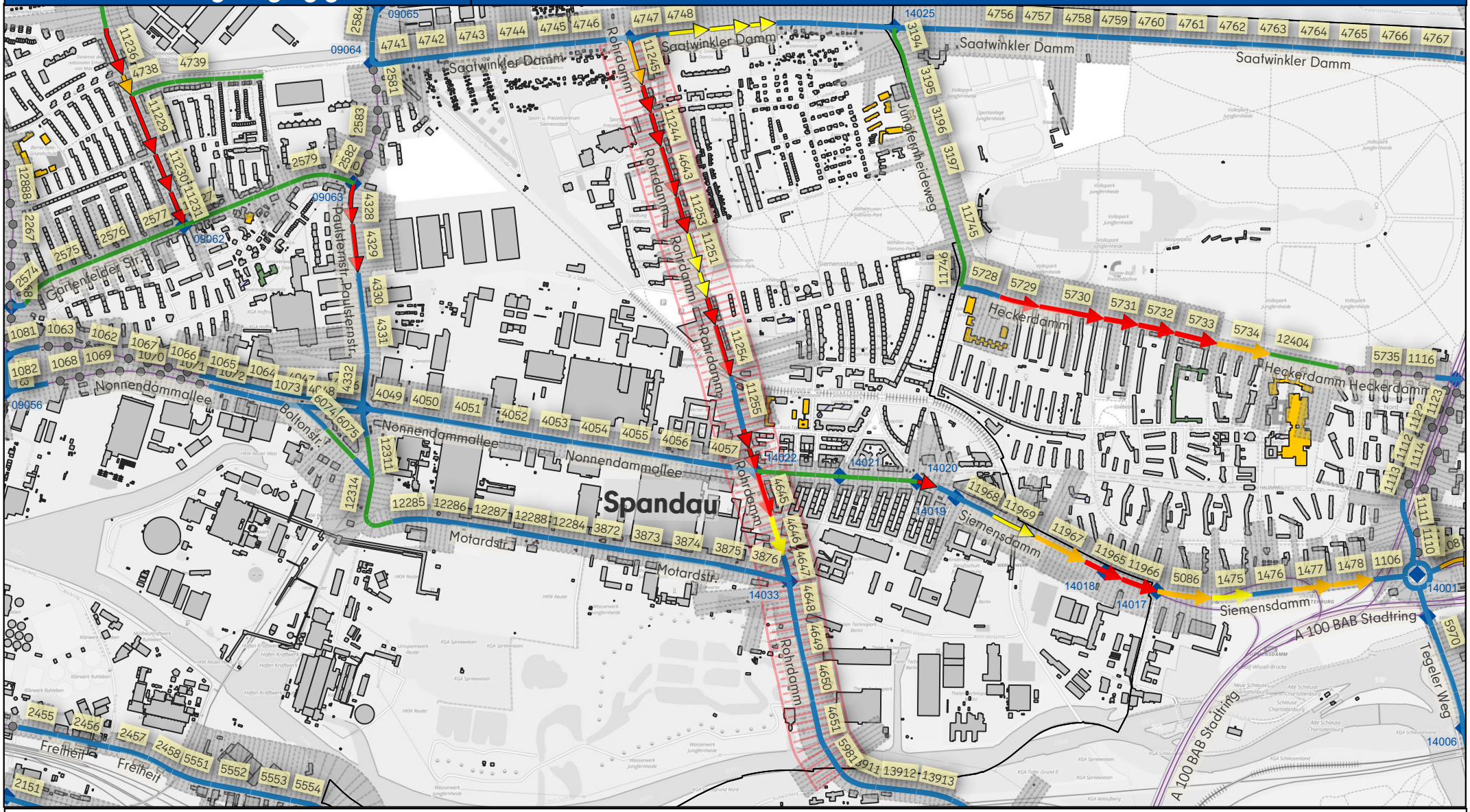
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3217 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 401: Rohrdamm in Spandau, Ortsteil Siemensstadt - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4643	154	40	0	116	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
4644	70	0	19	68	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
4645	140	0	0	106	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
4646	120	16	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11244	103	14	0	59	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
11245	144	0	155	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
11246	87	0	0	76	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11251	120	34	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11252	78	65	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

11253	113	26	0	62	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
11254	158	0	0	71	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
11256	84	0	0	77	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
11263	61	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-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4643	154	40	0	116	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4644	70	0	19	68	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4645	140	0	0	106	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4646	120	16	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
11244	103	14	0	59	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11245	144	0	155	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11246	87	0	0	76	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11251	120	34	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11252	78	65	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3220

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

11253	113	26	0	62	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11254	158	0	0	71	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11256	84	0	0	77	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11263	61	0	0	43	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3220
***) 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 3222 bzw. 3223 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3220 und gegebenenfalls Seite 3221 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

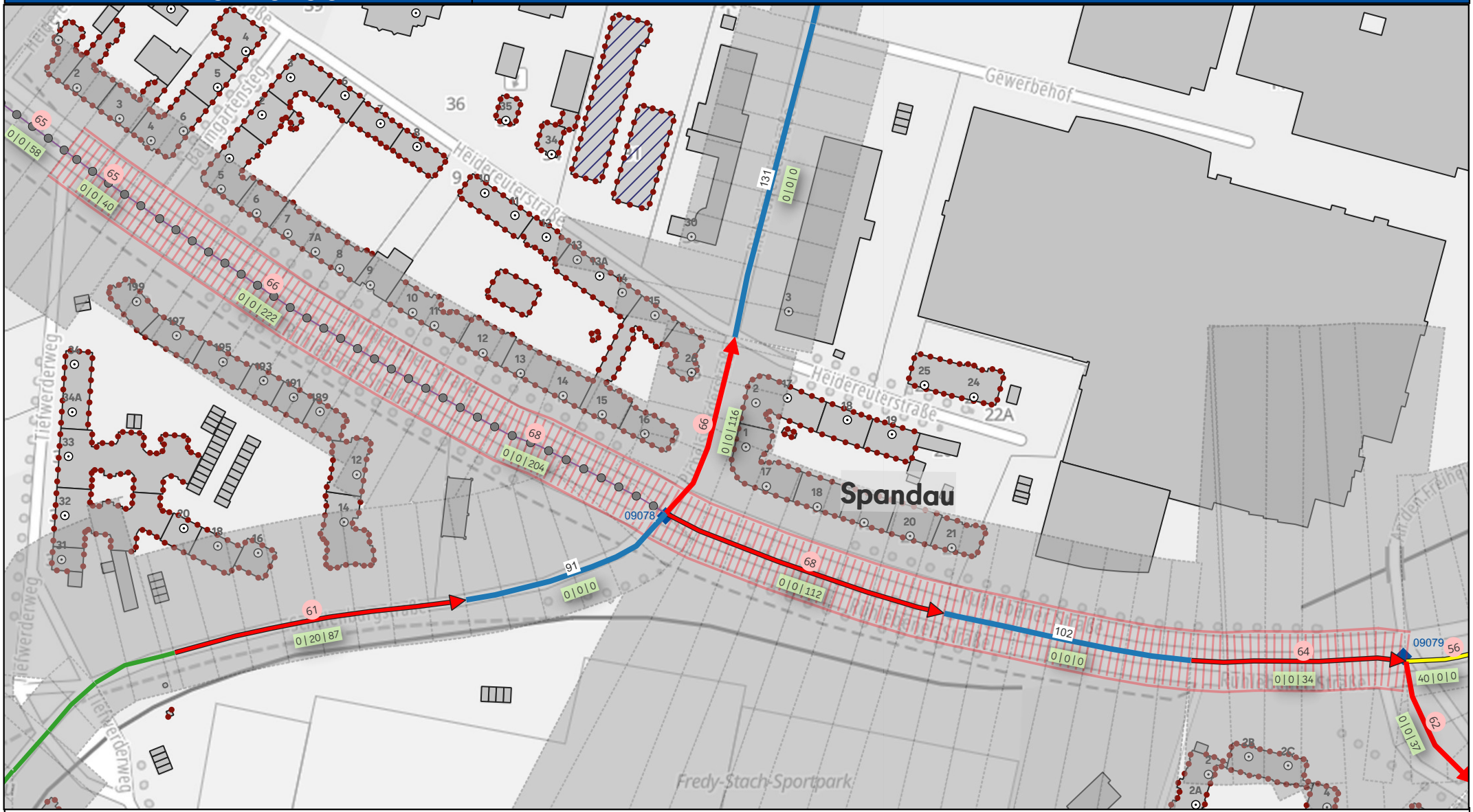
3. Abwägung (Seite 3222 und gegebenenfalls Seite 3223 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 402: Ruhlebener Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

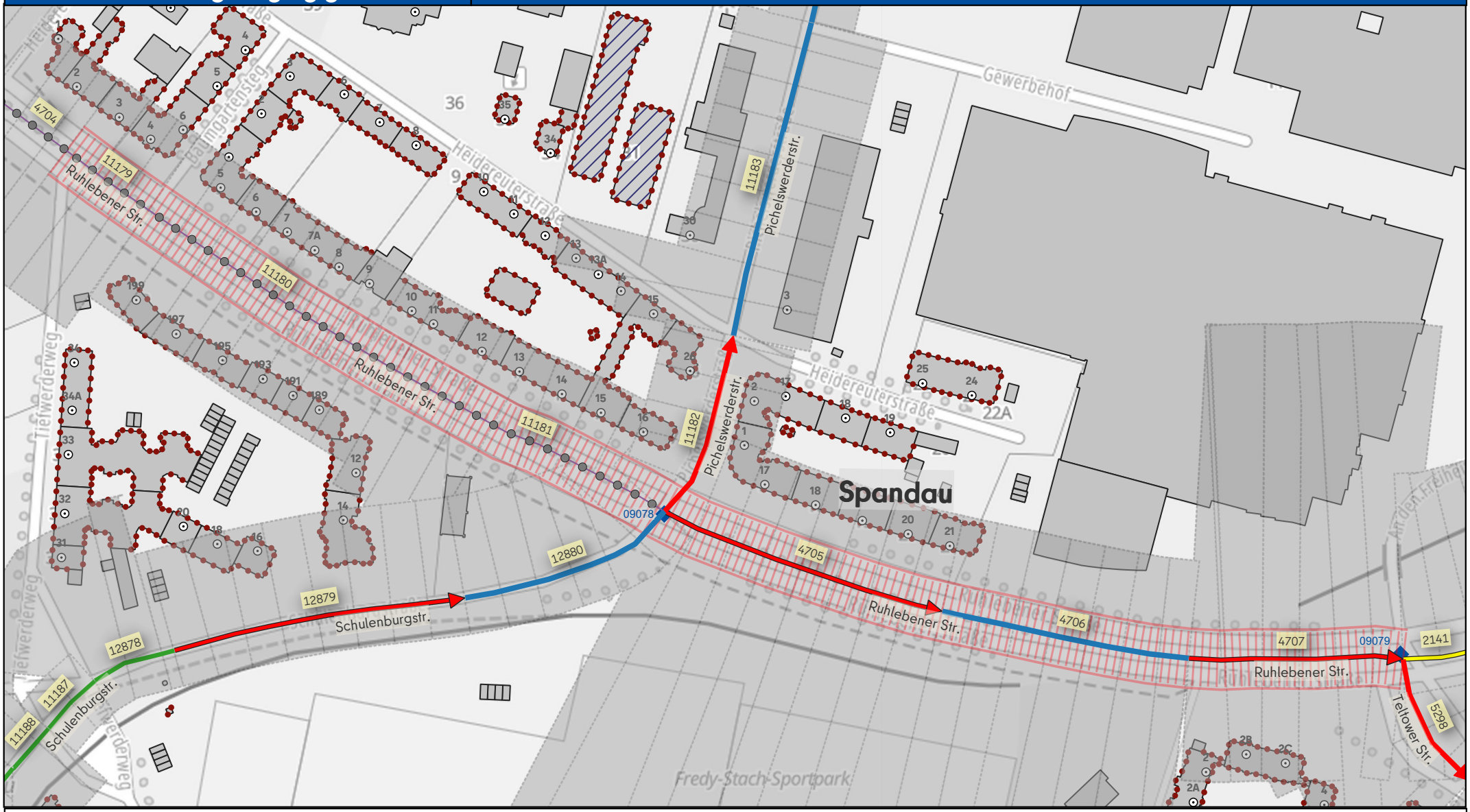
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3225 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 402: Ruhlebener Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4705	120	0	0	112	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4707	87	0	0	34	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4705	120	0	0	112	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,131,M45 | M45 | X37,131,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4707	87	0	0	34	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X37,131,M45 | M45 | X37,131,M45	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3228

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3228
***) 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 3230 bzw. 3231 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3228 und gegebenenfalls Seite 3229 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

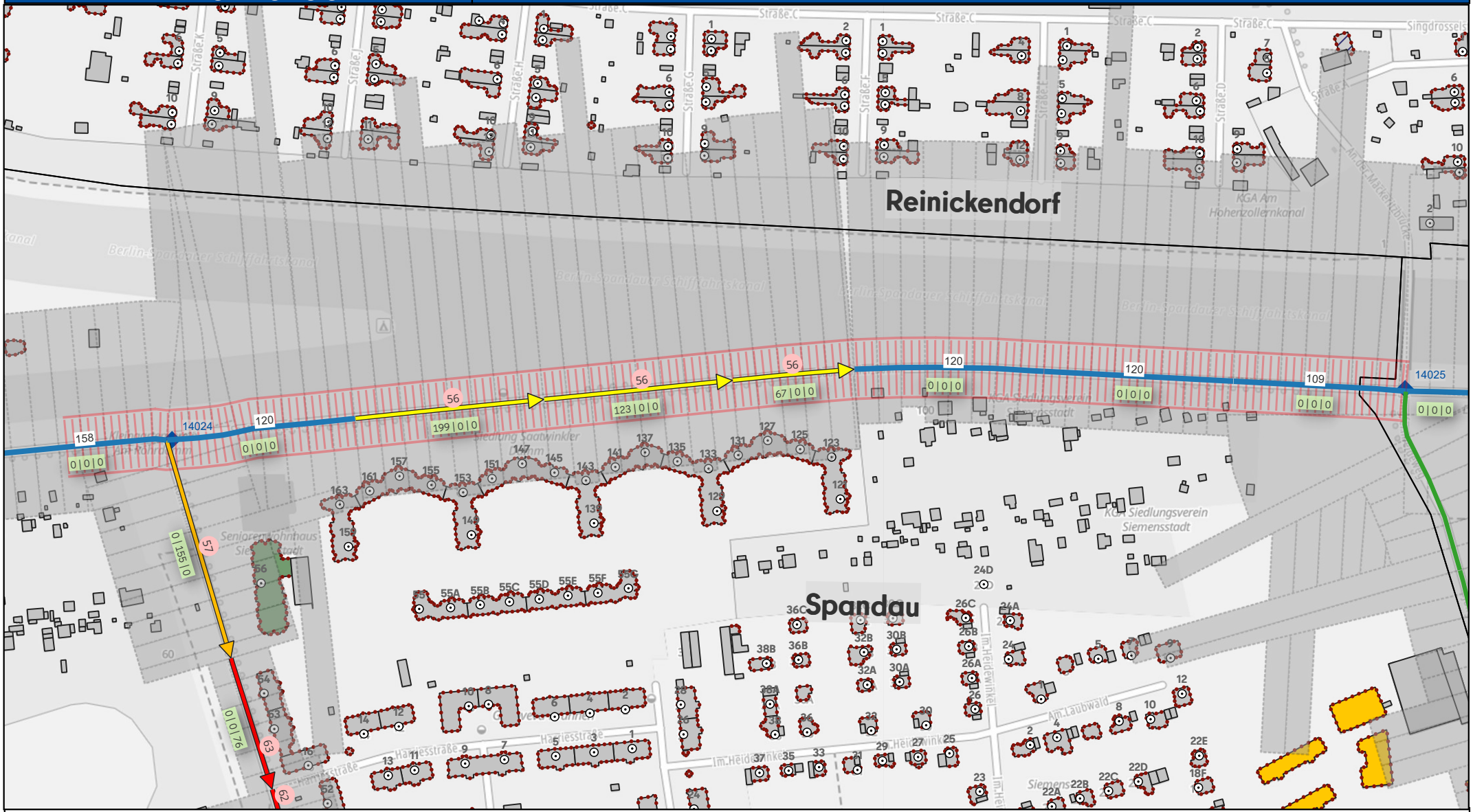
3. Abwägung (Seite 3230 und gegebenenfalls Seite 3231 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 403: Saatwinkler Damm in Spandau, Ortsteil Siemensstadt - 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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

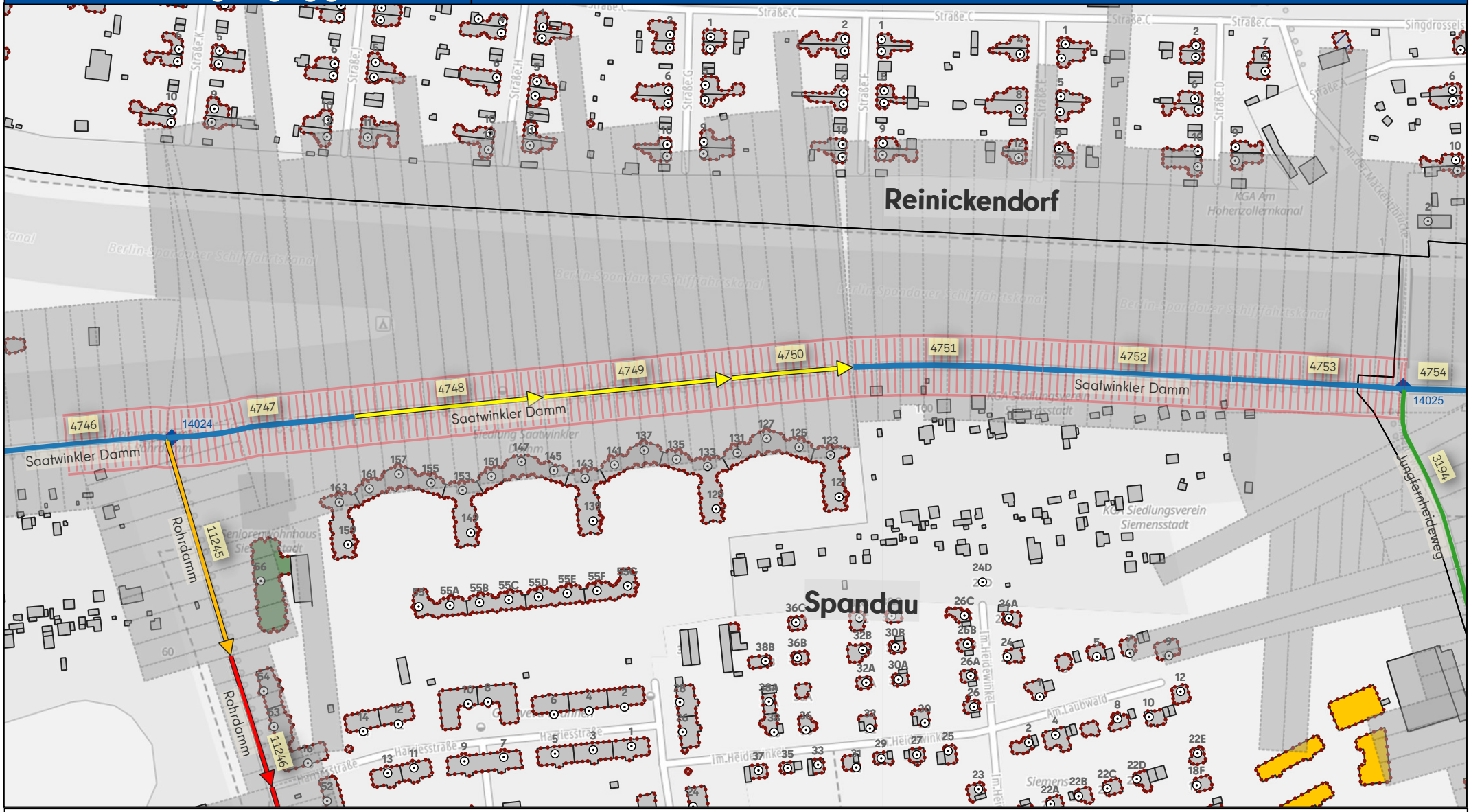
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3233 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 403: Saatwinkler Damm in Spandau, Ortsteil Siemensstadt - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4748	120	199	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4749	120	123	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4750	77	67	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4748	120	199	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4749	120	123	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4750	77	67	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	123 | N23 | 123	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3236

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3236
***) 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 3238 bzw. 3239 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3236 und gegebenenfalls Seite 3237 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3238 und gegebenenfalls Seite 3239 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 404: Sandstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3241 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 404: Sandstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 60 120 180 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11128	120	76	0	90	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11129	82	0	0	86	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11128	120	76	0	90	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,M37 | M37 | 131,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11129	82	0	0	86	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,M37 | M37 | 131,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3244

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3244
***) 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 3246 bzw. 3247 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3244 und gegebenenfalls Seite 3245 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

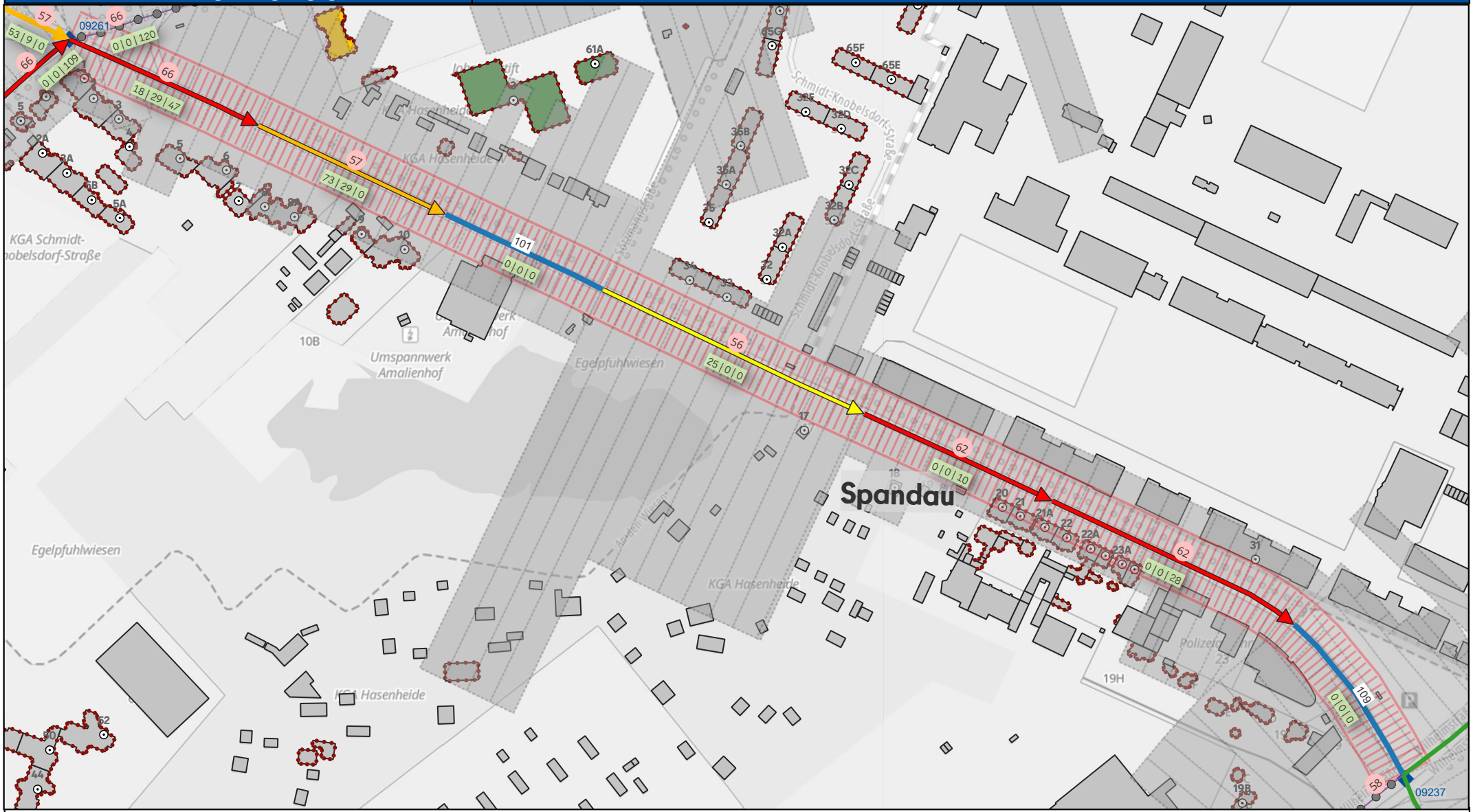
3. Abwägung (Seite 3246 und gegebenenfalls Seite 3247 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 405: Schmidt-Knobelsdorf-Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

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.

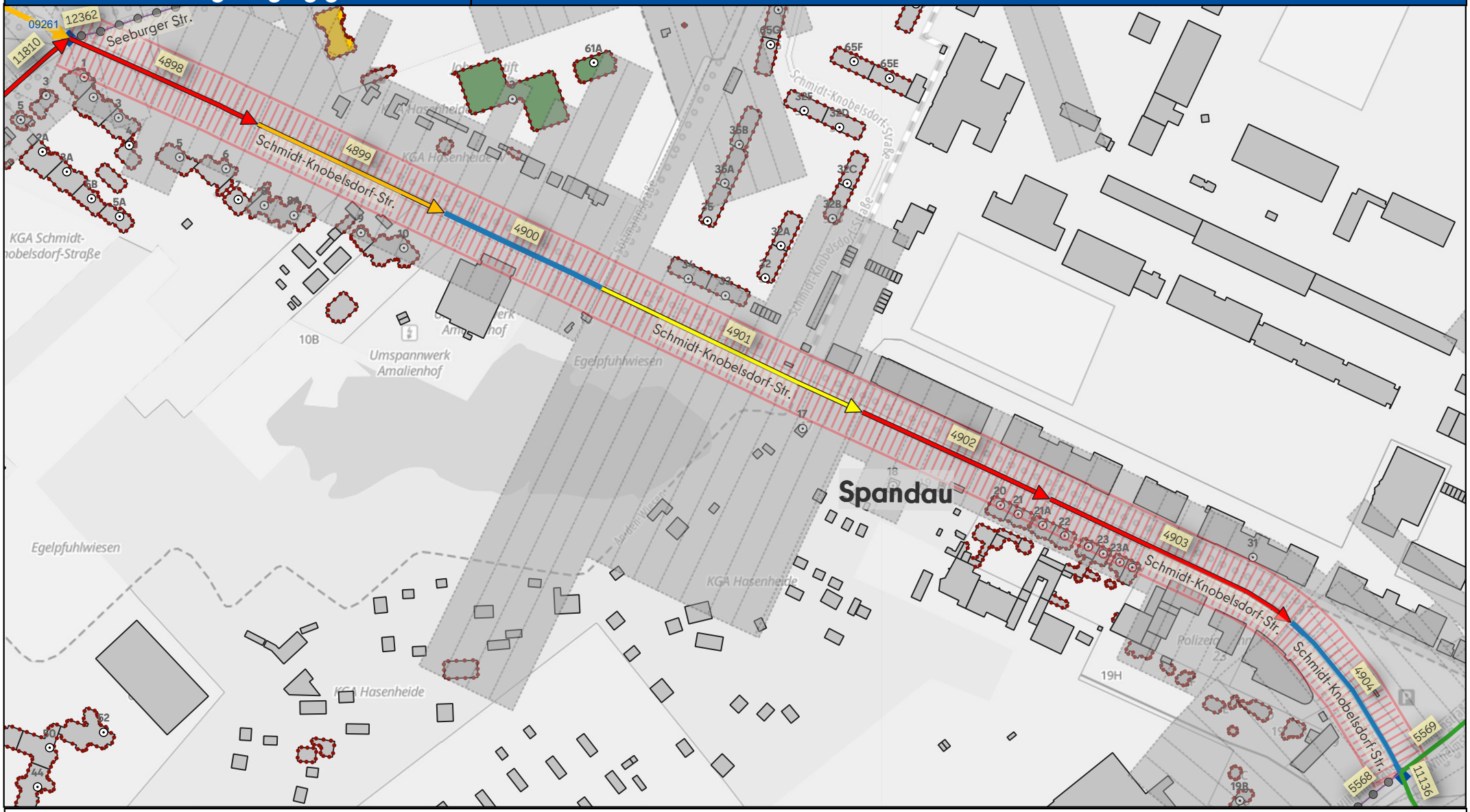
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3249 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 405: Schmidt-Knobelsdorf-Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4898	120	18	29	47	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
4899	120	73	29	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
4901	167	25	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4902	120	0	0	10	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
4903	158	0	0	28	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4898	120	18	29	47	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4899	120	73	29	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4901	167	25	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4902	120	0	0	10	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4903	158	0	0	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3252

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3252
***) 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 3254 bzw. 3255 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3252 und gegebenenfalls Seite 3253 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

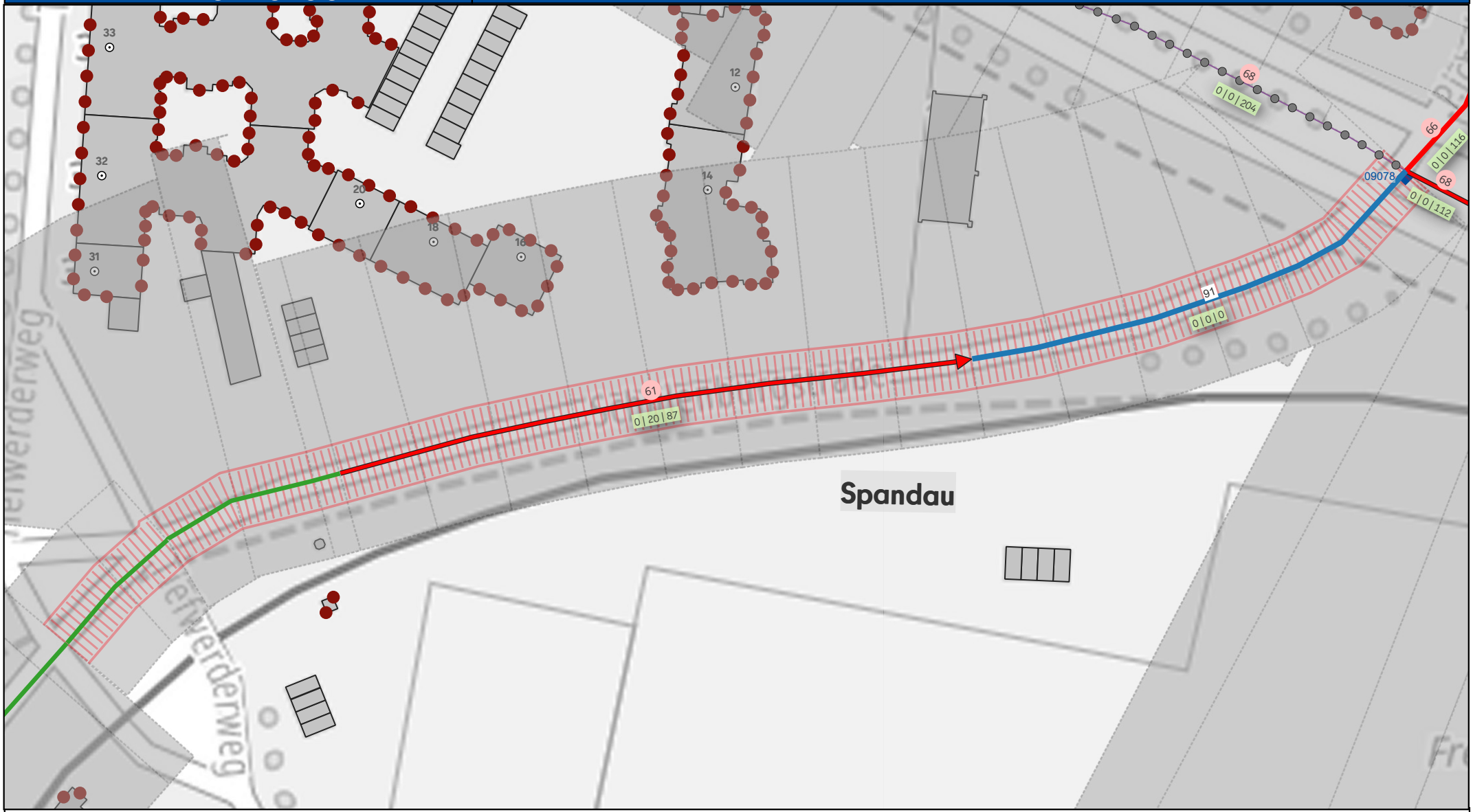
3. Abwägung (Seite 3254 und gegebenenfalls Seite 3255 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 406: Schulenburgstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

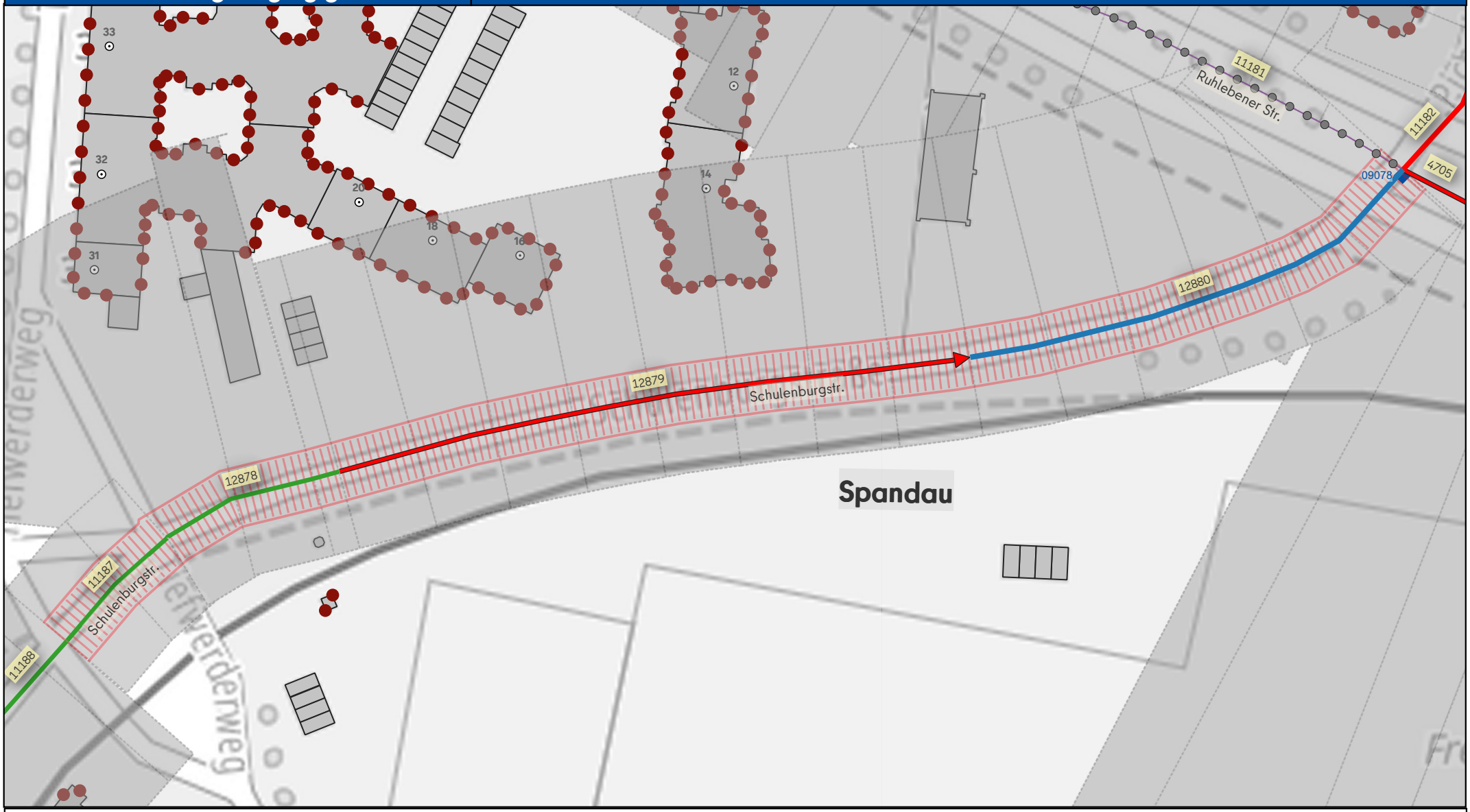
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3257 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 406: Schulenburgstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
12879	120	0	20	87	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
12879	120	0	20	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131 | keine | 131	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3260

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3260
***) 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 3262 bzw. 3263 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3260 und gegebenenfalls Seite 3261 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

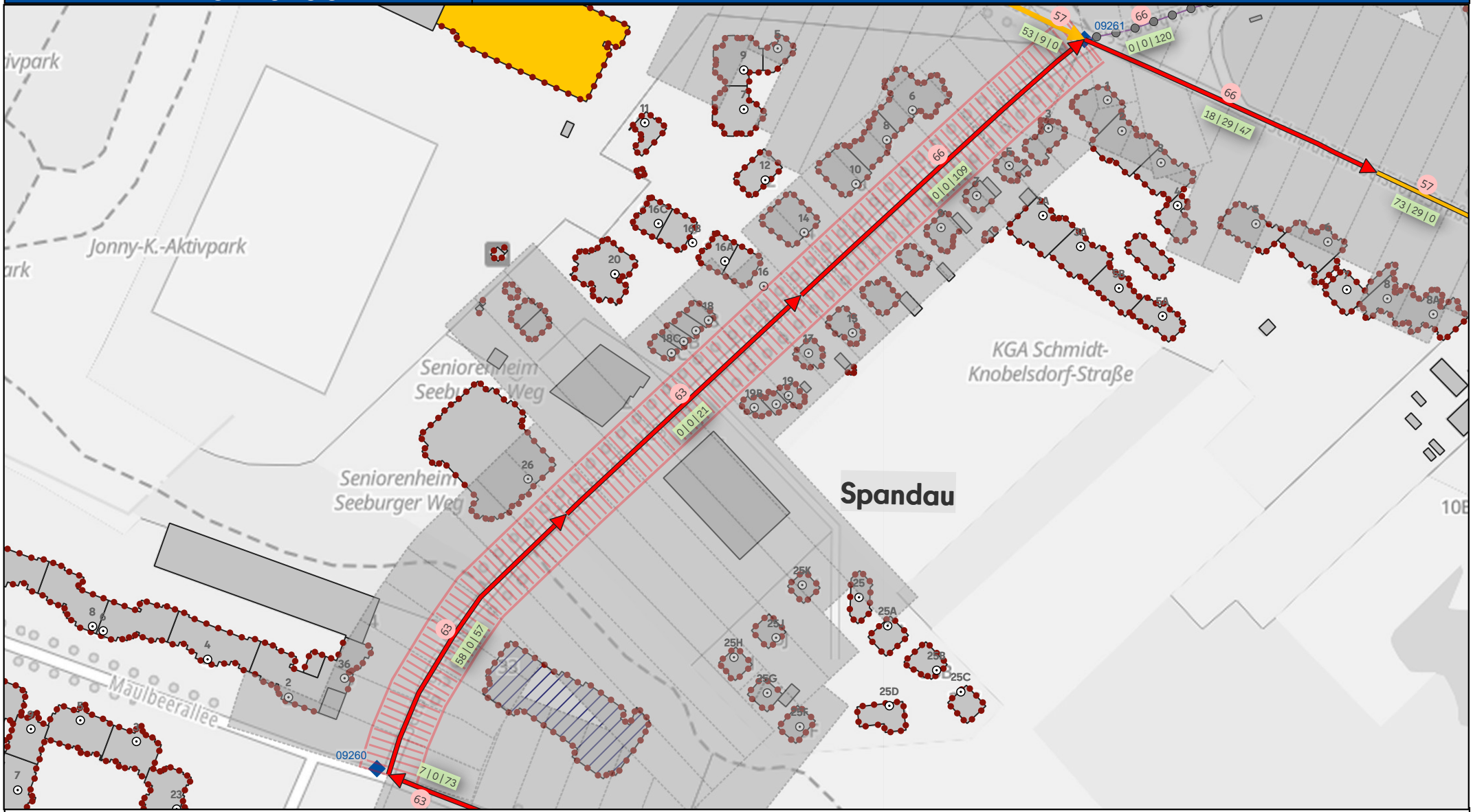
3. Abwägung (Seite 3262 und gegebenenfalls Seite 3263 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 407: Seeburger Weg in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



0 90 180 270 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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

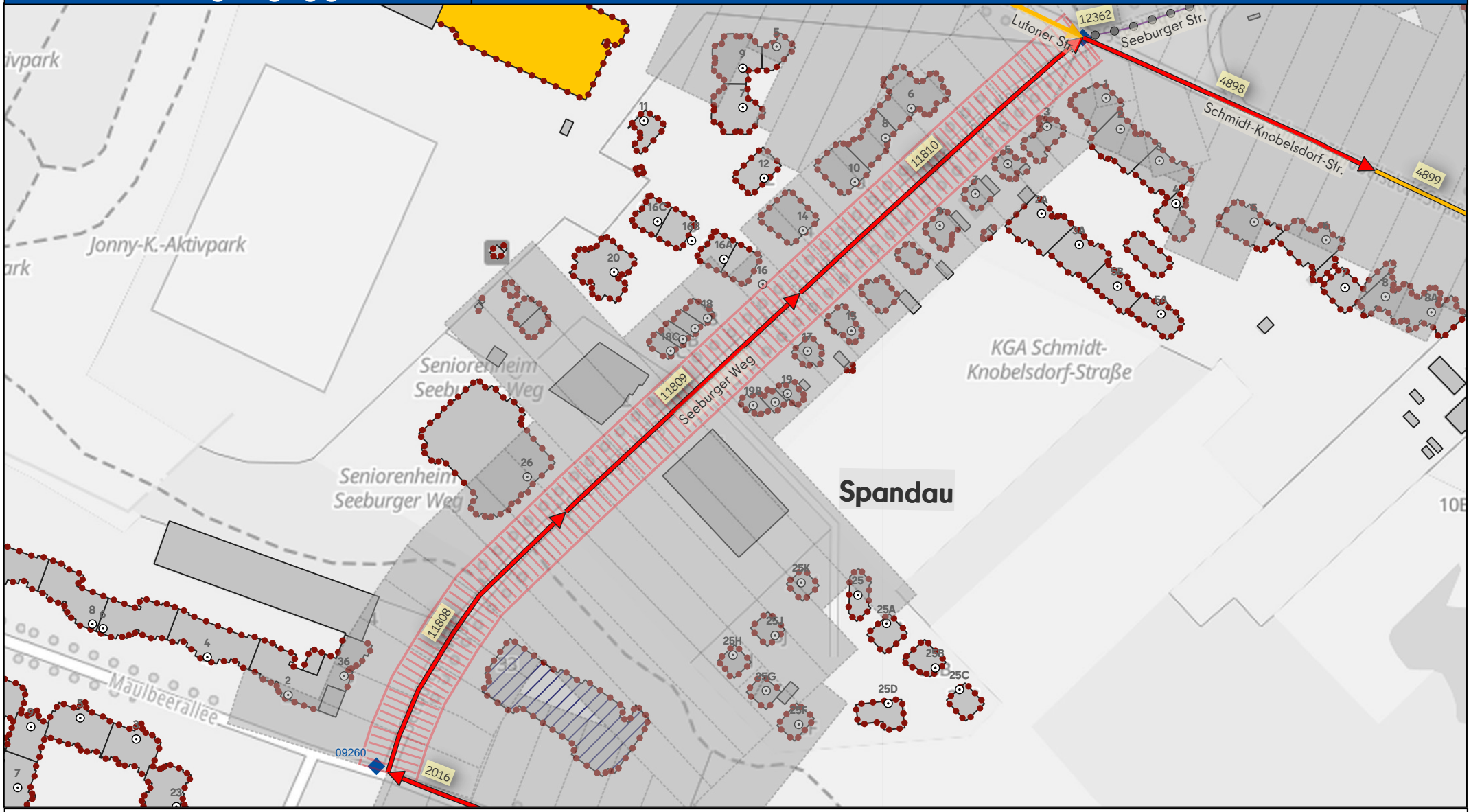
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3265 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 407: Seeburger Weg in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 90 180 270 m

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11808	120	58	0	57	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11809	120	0	0	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
11810	143	0	0	109	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11808	120	58	0	57	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,137,M37 | M37 | 131,137,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11809	120	0	0	21	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,137,M37 | M37 | 131,137,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11810	143	0	0	109	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	131,137,M37 | M37 | 131,137,M37	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3268

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3268
***) 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 3270 bzw. 3271 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3268 und gegebenenfalls Seite 3269 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

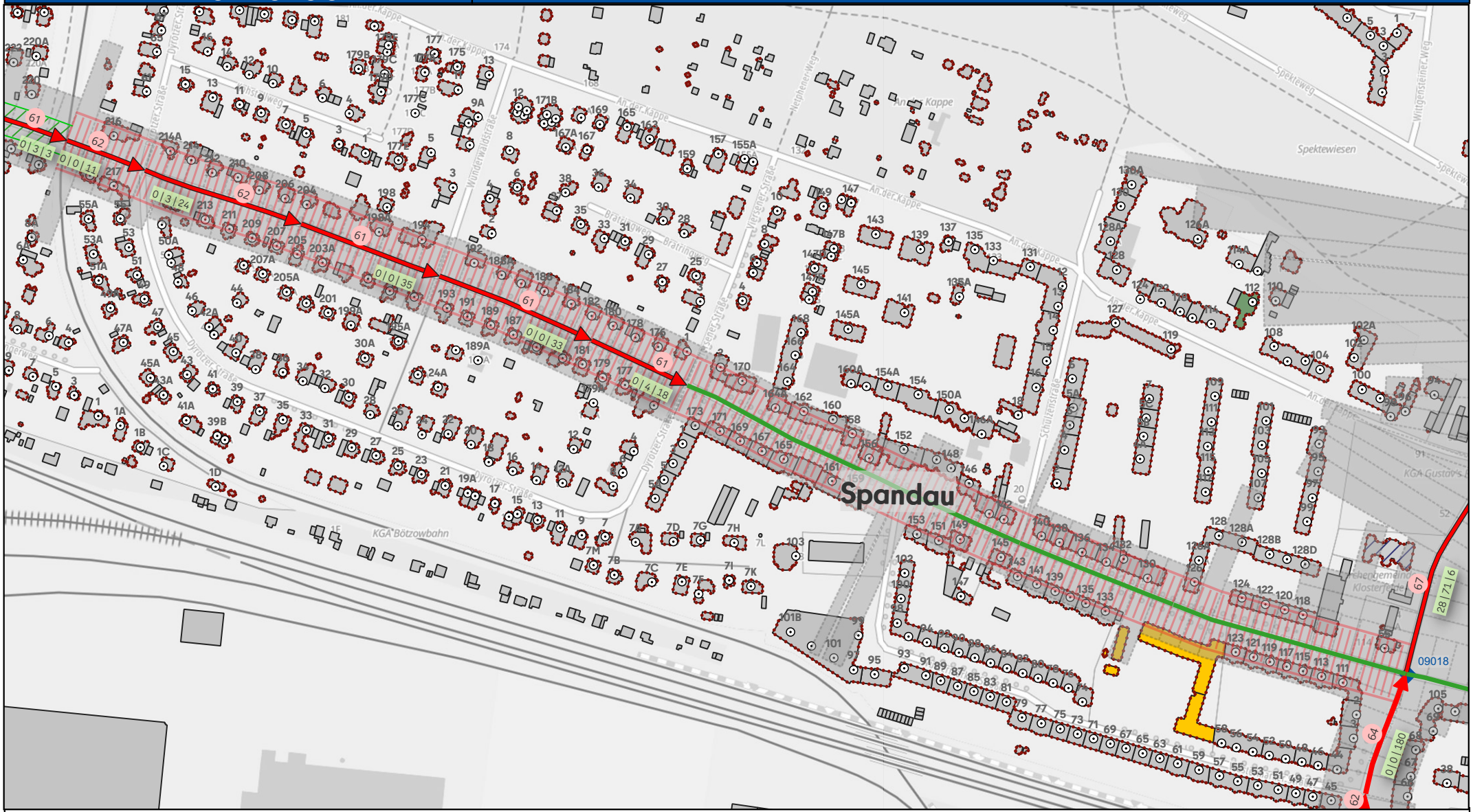
3. Abwägung (Seite 3270 und gegebenenfalls Seite 3271 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 408: Seegefelder Straße in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

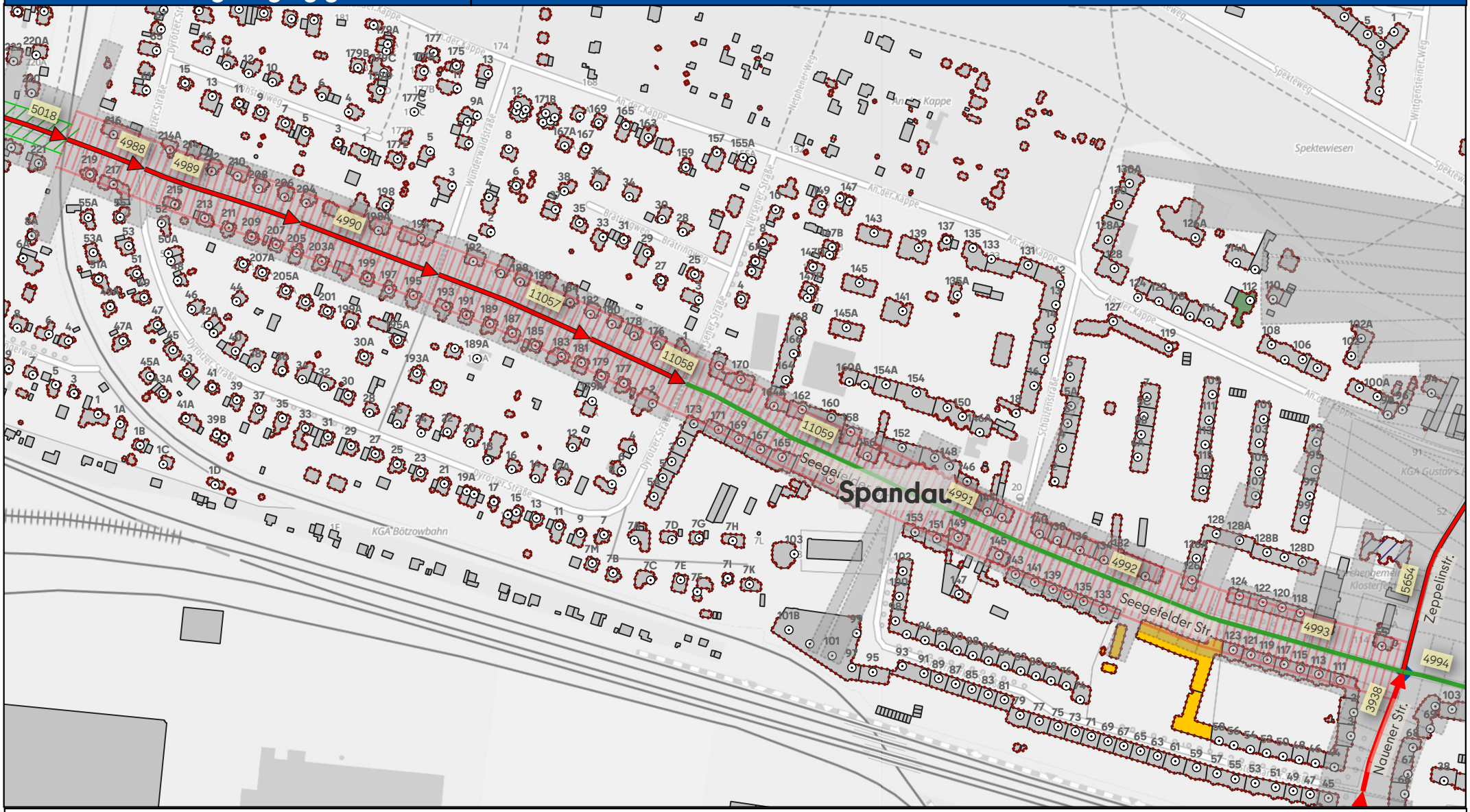
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3273 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 408: Seegefelder Straße in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
4988	60	0	0	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
4989	120	0	3	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-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4990	107	0	0	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
11057	120	0	0	33	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
11058	77	0	4	18	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
4988	60	0	0	11	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4989	120	0	3	24	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4990	107	0	0	35	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11057	120	0	0	33	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11058	77	0	4	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3276

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3276
****) 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 3278 bzw. 3279 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3276 und gegebenenfalls Seite 3277 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

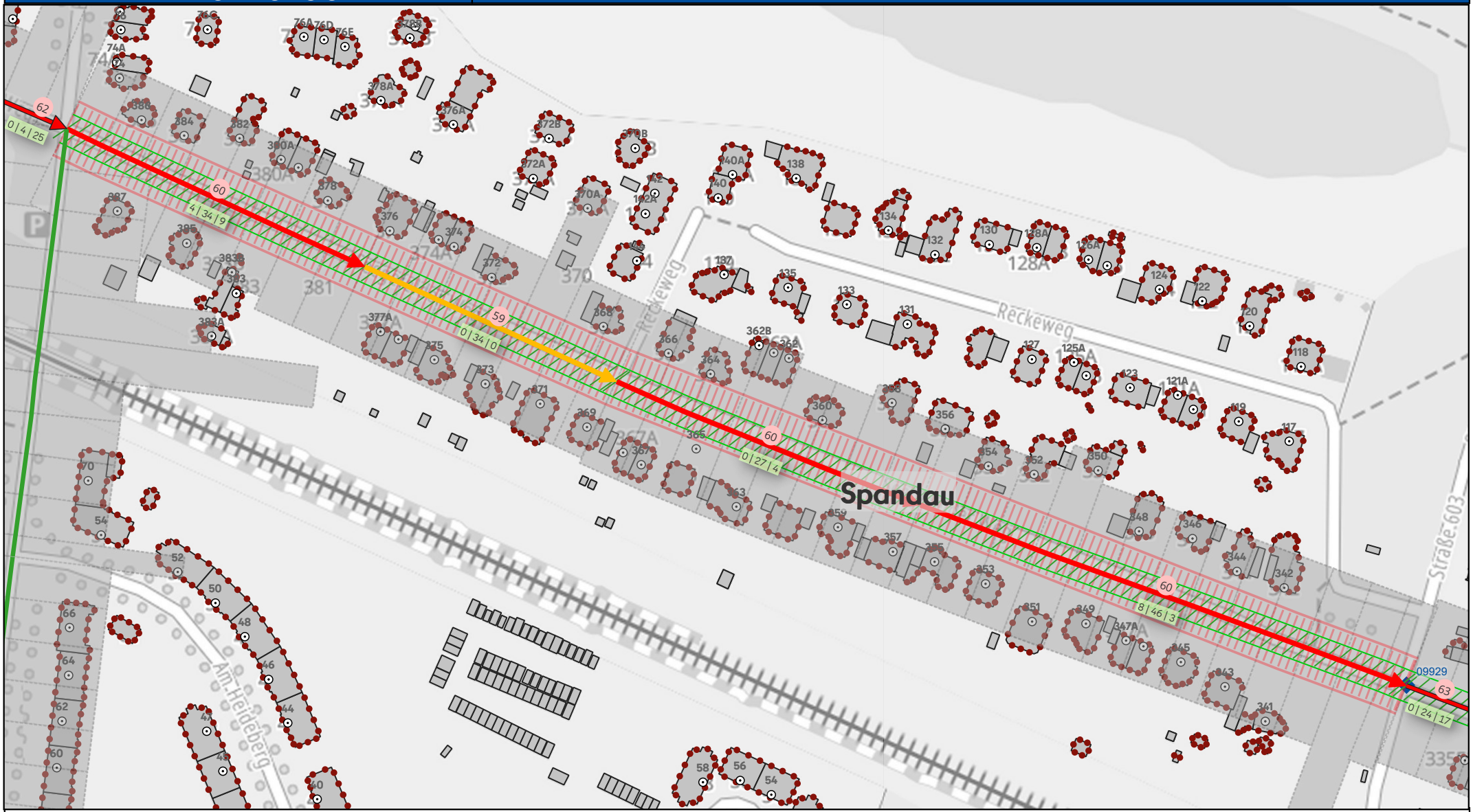
3. Abwägung (Seite 3278 und gegebenenfalls Seite 3279 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 409: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



0 90 180 270 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

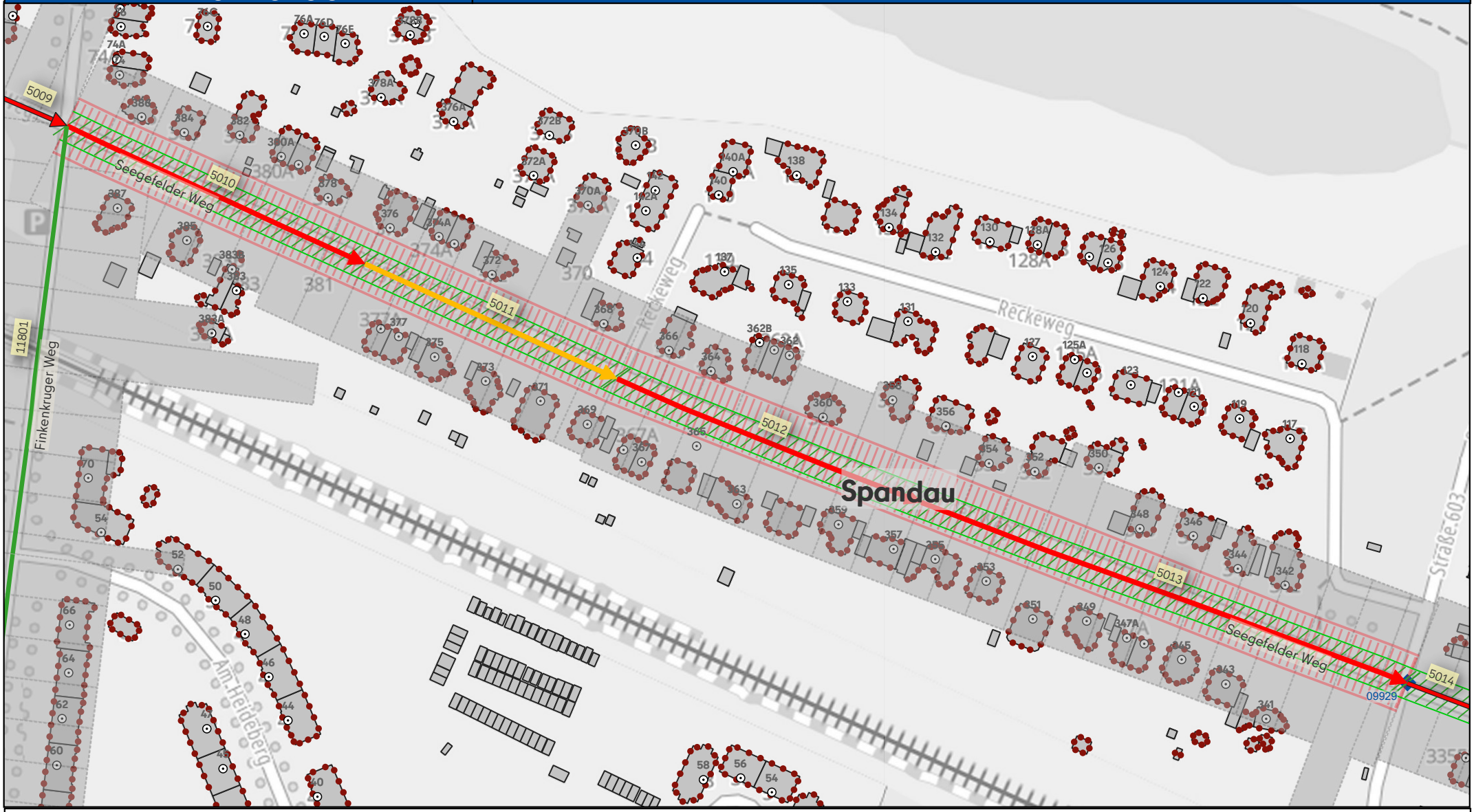
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3281 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 409: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5009	161	0	4	25	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
5010	120	4	34	9	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
5011	101	0	34	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
5012	120	0	27	4	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
5013	190	8	46	3	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
5014	120	0	24	17	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5009	161	0	4	25	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5010	120	4	34	9	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5011	101	0	34	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
5012	120	0	27	4	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5013	190	8	46	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5014	120	0	24	17	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3284

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3284
***) 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 3286 bzw. 3287 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3284 und gegebenenfalls Seite 3285 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

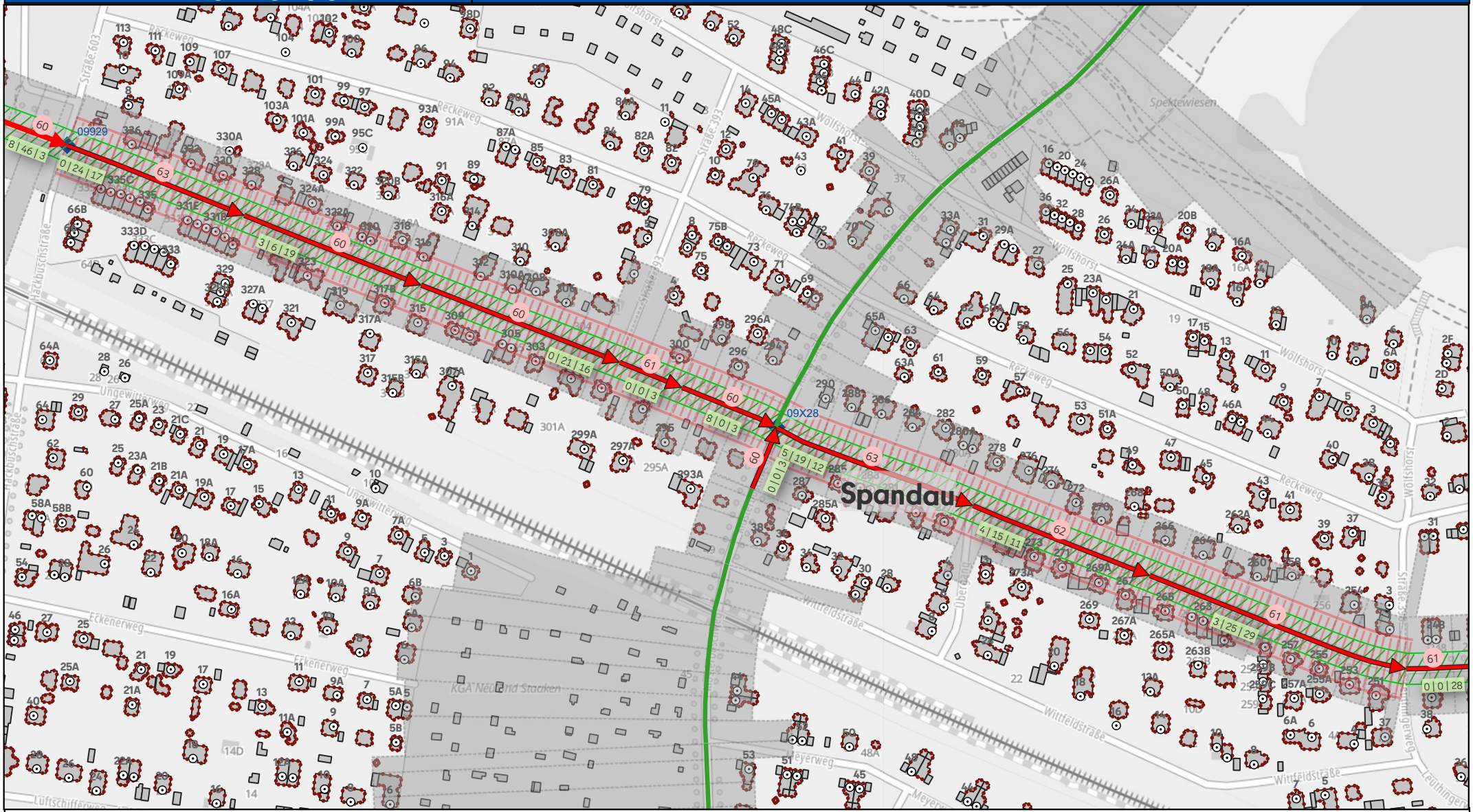
3. Abwägung (Seite 3286 und gegebenenfalls Seite 3287 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 410: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

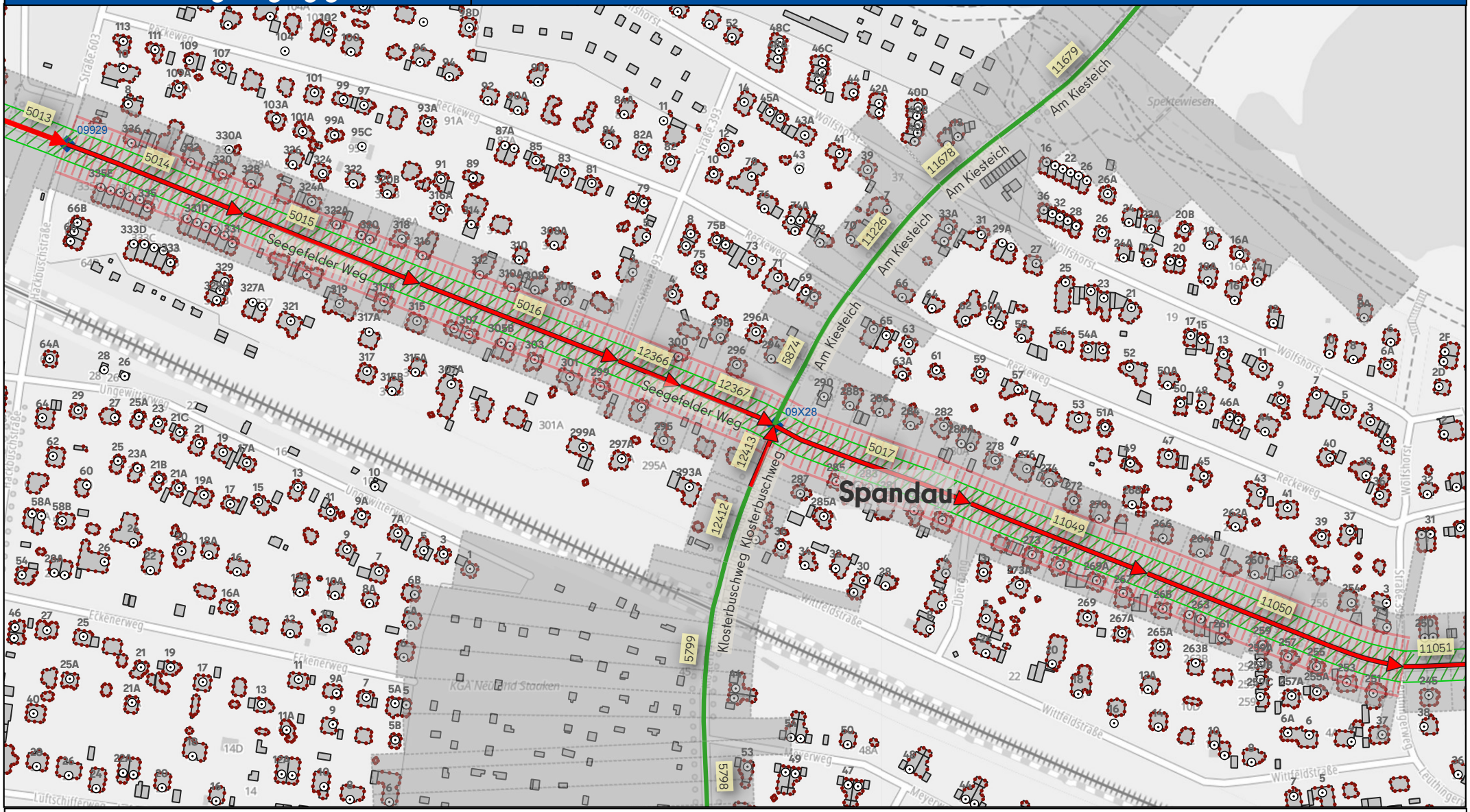
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3289 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 410: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5013	190	8	46	3	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
5014	120	0	24	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
5015	120	3	6	19	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
5016	134	0	21	16	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5017	134	5	19	12	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
11049	120	4	15	11	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
11050	173	3	25	29	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
11051	120	0	0	28	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12366	42	0	0	3	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

12367	64	8	0	3	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5013	190	8	46	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5014	120	0	24	17	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5015	120	3	6	19	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5016	134	0	21	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5017	134	5	19	12	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11049	120	4	15	11	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11050	173	3	25	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11051	120	0	0	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12366	42	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3292

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

12367	64	8	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3292
***) 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 3294 bzw. 3295 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3292 und gegebenenfalls Seite 3293 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3294 und gegebenenfalls Seite 3295 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 411: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

Grundlagendaten

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

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

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.

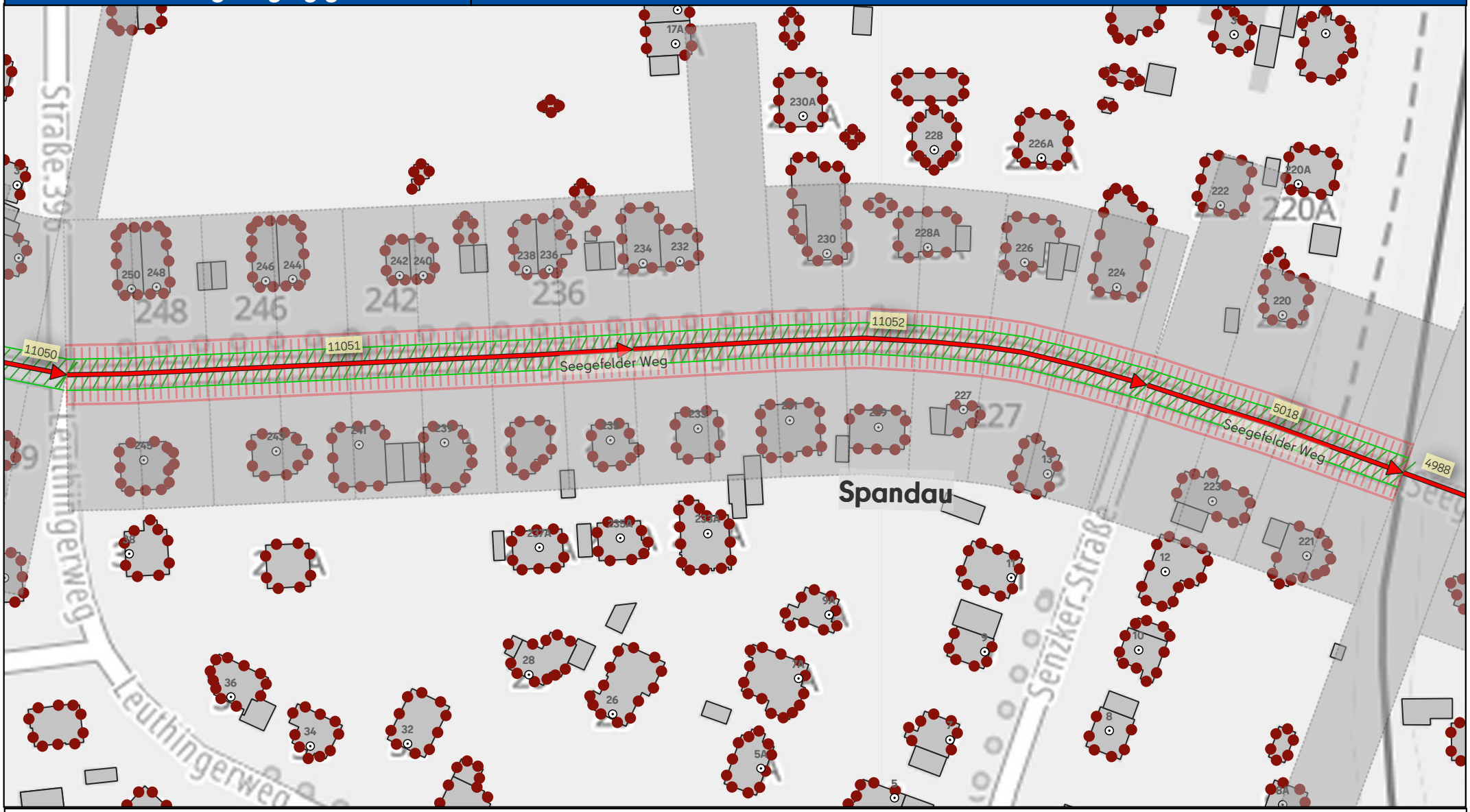
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3297 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 411: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Falkenhagener Feld - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5018	57	0	3	3	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
11050	173	3	25	29	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
11051	120	0	0	28	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11052	110	0	3	22	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5018	57	0	3	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11050	173	3	25	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11051	120	0	0	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11052	110	0	3	22	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3300

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3300
***) 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 3302 bzw. 3303 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3300 und gegebenenfalls Seite 3301 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

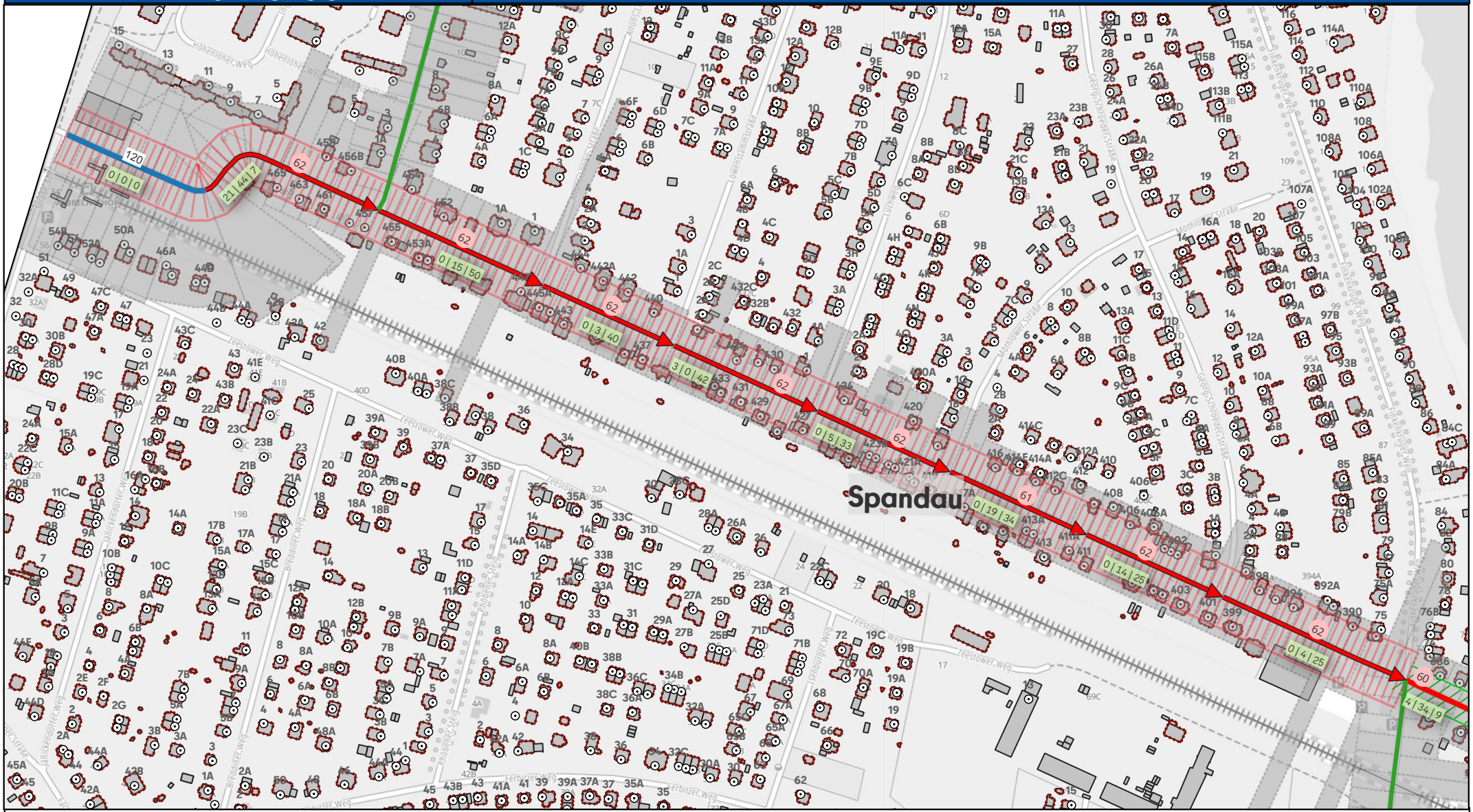
3. Abwägung (Seite 3302 und gegebenenfalls Seite 3303 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 412: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Staaken - Lärmbetroffenheit



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

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

Grundlagendaten

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

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

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.

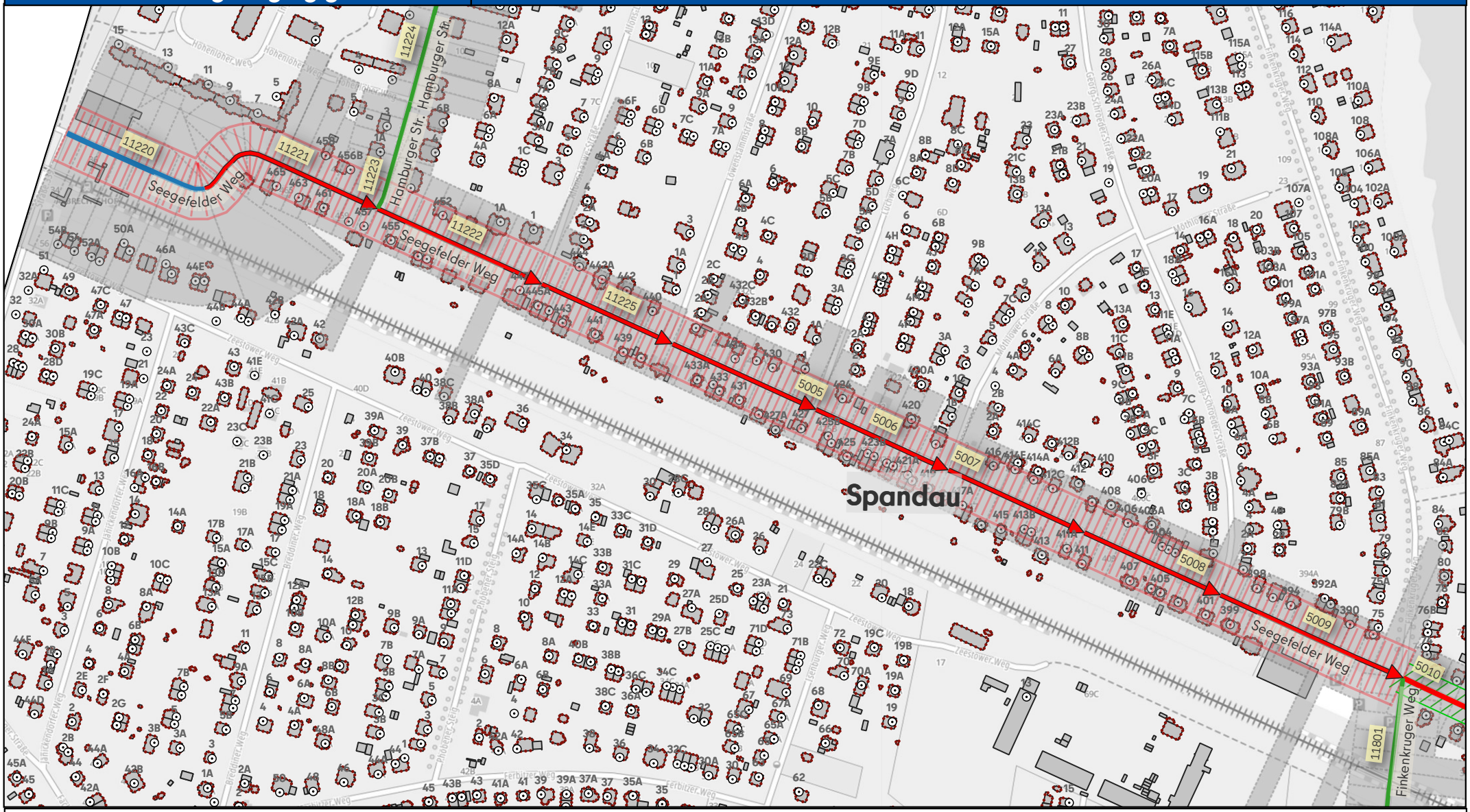
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3305 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 412: Seegefelder Weg in Spandau, Ortsteil Staaken - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5005	126	3	0	42	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
5006	117	0	5	33	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
5007	120	0	19	34	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
5008	120	0	14	25	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
5009	161	0	4	25	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
5010	120	4	34	9	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
11221	160	21	44	7	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
11222	145	0	15	50	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11225	115	0	3	40	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5005	126	3	0	42	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5006	117	0	5	33	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5007	120	0	19	34	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5008	120	0	14	25	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5009	161	0	4	25	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5010	120	4	34	9	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11221	160	21	44	7	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11222	145	0	15	50	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11225	115	0	3	40	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	237 | keine | 237	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3308

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3308
****) 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 3310 bzw. 3311 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3308 und gegebenenfalls Seite 3309 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

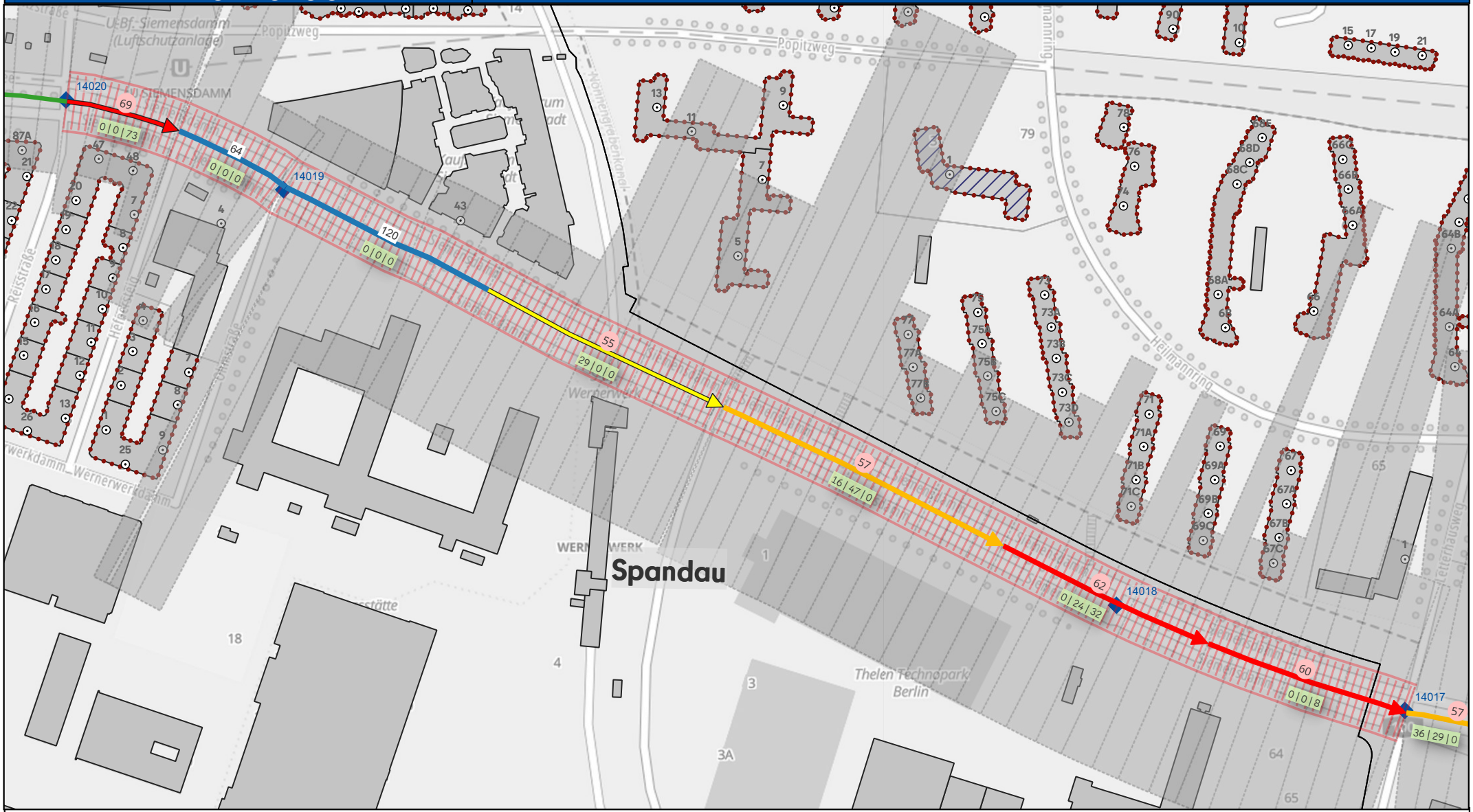
3. Abwägung (Seite 3310 und gegebenenfalls Seite 3311 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 413: Siemensdamm in Spandau, Ortsteil Siemensstadt - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

Grundlagendaten

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

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

- 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.

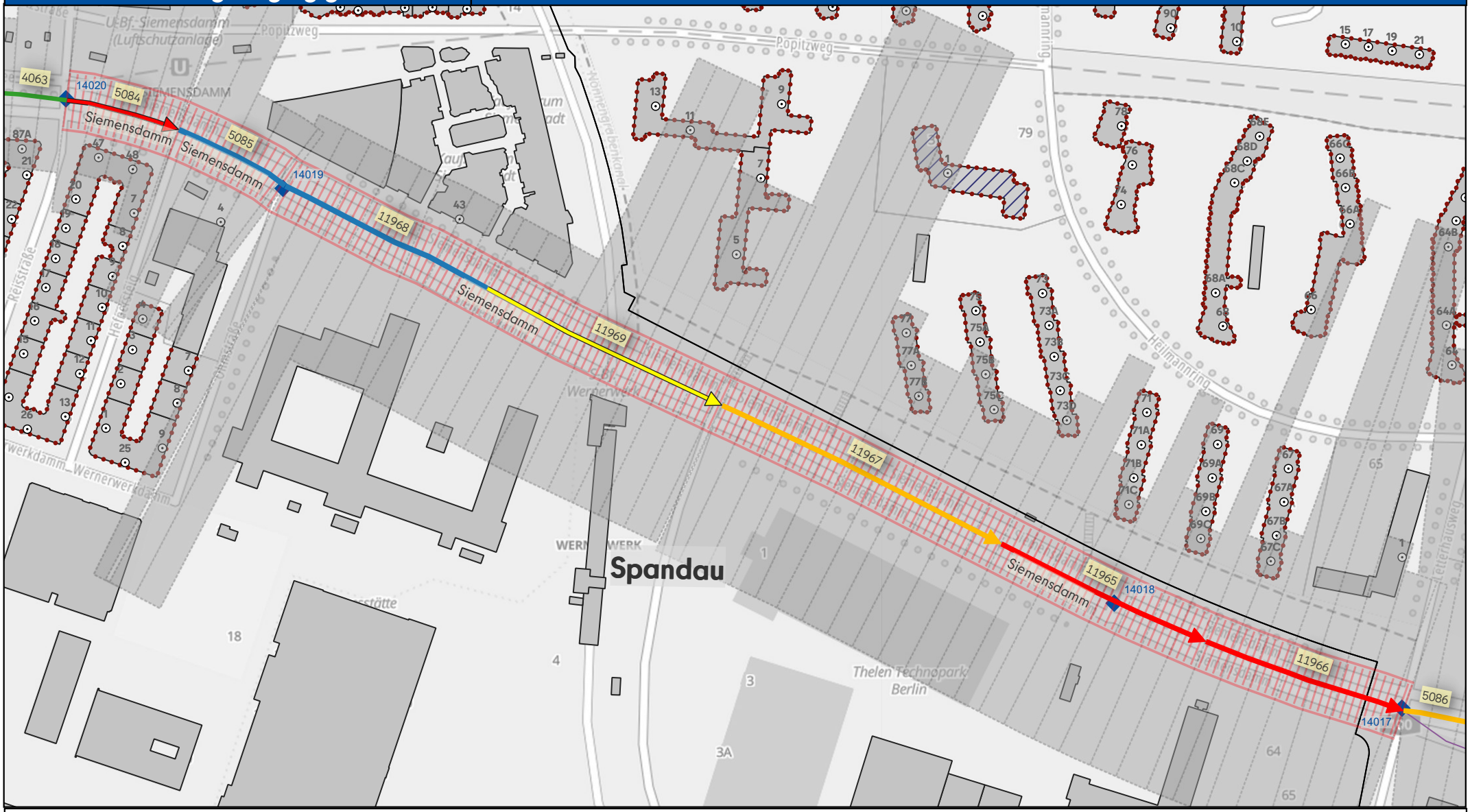
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3313 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 413: Siemensdamm in Spandau, Ortsteil Siemensstadt - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5084	61	0	0	73	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5086	162	36	29	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
11965	120	0	24	32	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
11966	111	0	0	8	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
11967	165	16	47	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
11969	139	29	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5084	61	0	0	73	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | keine | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5086	162	36	29	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
11965	120	0	24	32	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11966	111	0	0	8	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11967	165	16	47	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
11969	139	29	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	139 | keine | 139	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3316

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3316
***) 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 3318 bzw. 3319 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3316 und gegebenenfalls Seite 3317 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

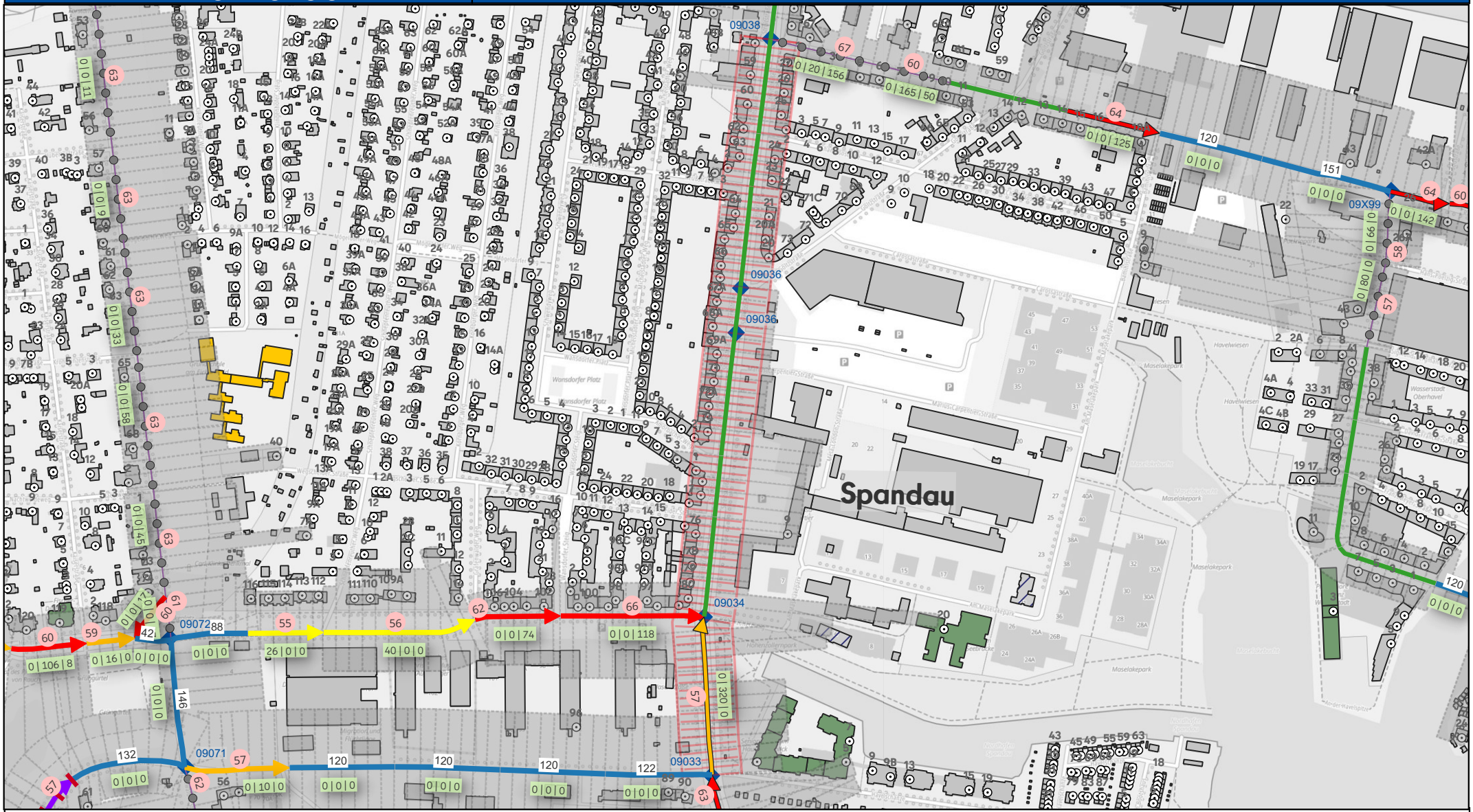
3. Abwägung (Seite 3318 und gegebenenfalls Seite 3319 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 414: Streitstraße in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 55 bis < 57 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 57 bis < 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 55 dB(A) | weitere Prüfbedarfe (Lichtsignalanlagen, Umfahrung)
- <= 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
- potenzielle Umfahrungsstrecke im Nebennetz: Prüfvorbehalt

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.

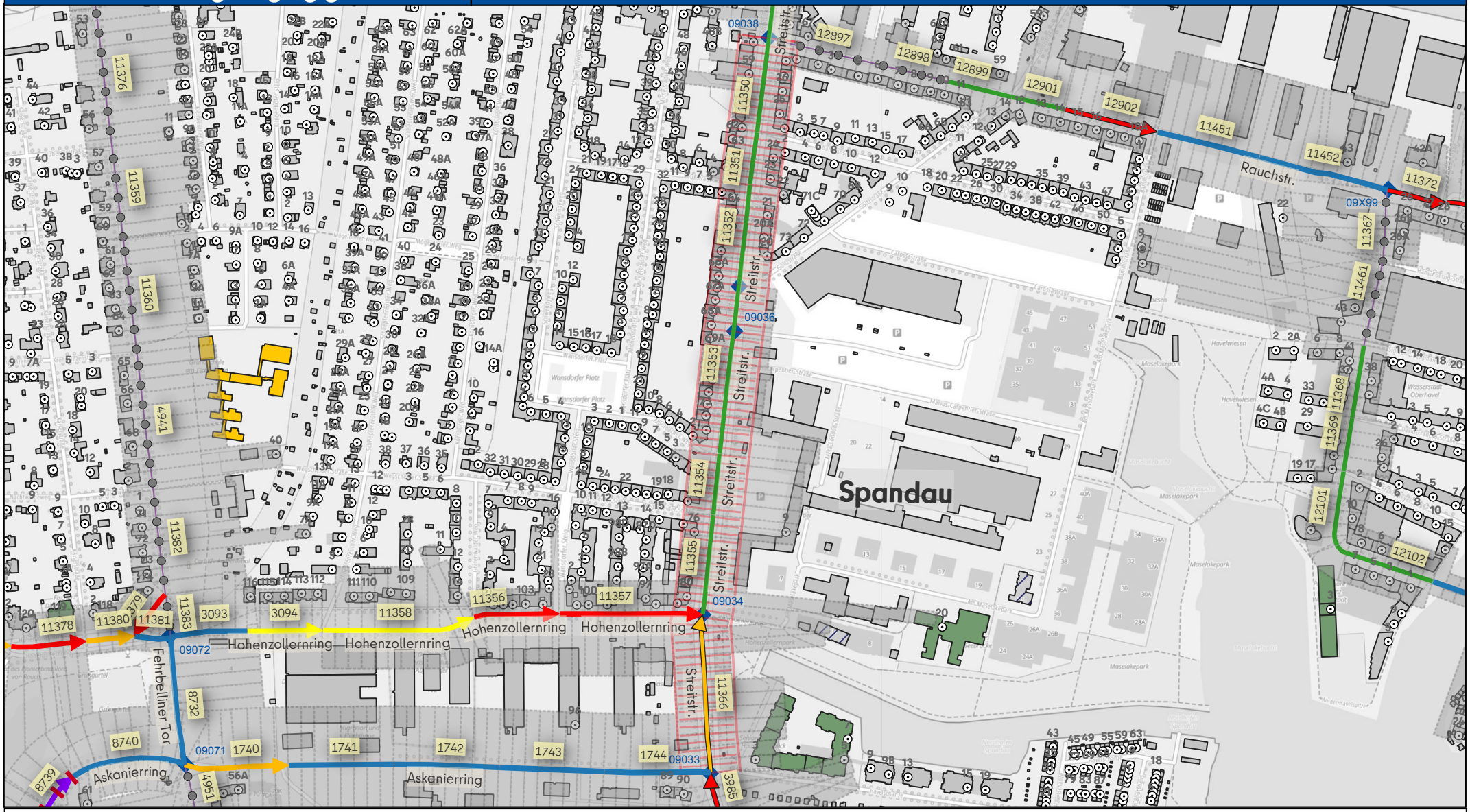
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3321 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 414: Streitstraße in Spandau, Ortsteil Hakenfelde - Abschnittsnummern



0 200 400 600 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
11366	181	0	320	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
11366	181	0	320	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	136,X36,M36 | M36 | 136,X36,M36	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3324

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3324
****) 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 3326 bzw. 3327 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3324 und gegebenenfalls Seite 3325 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

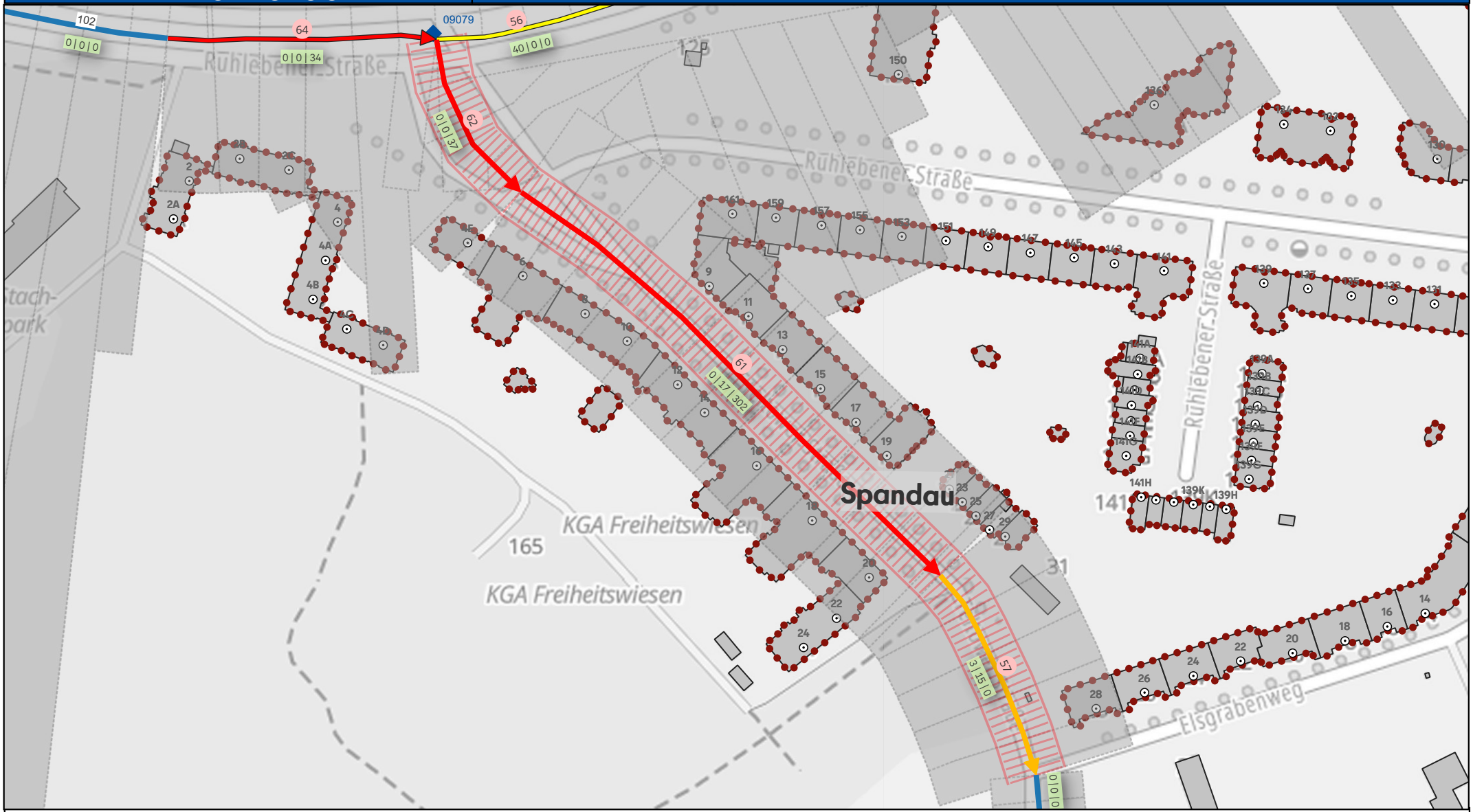
3. Abwägung (Seite 3326 und gegebenenfalls Seite 3327 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 415: Teltower Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

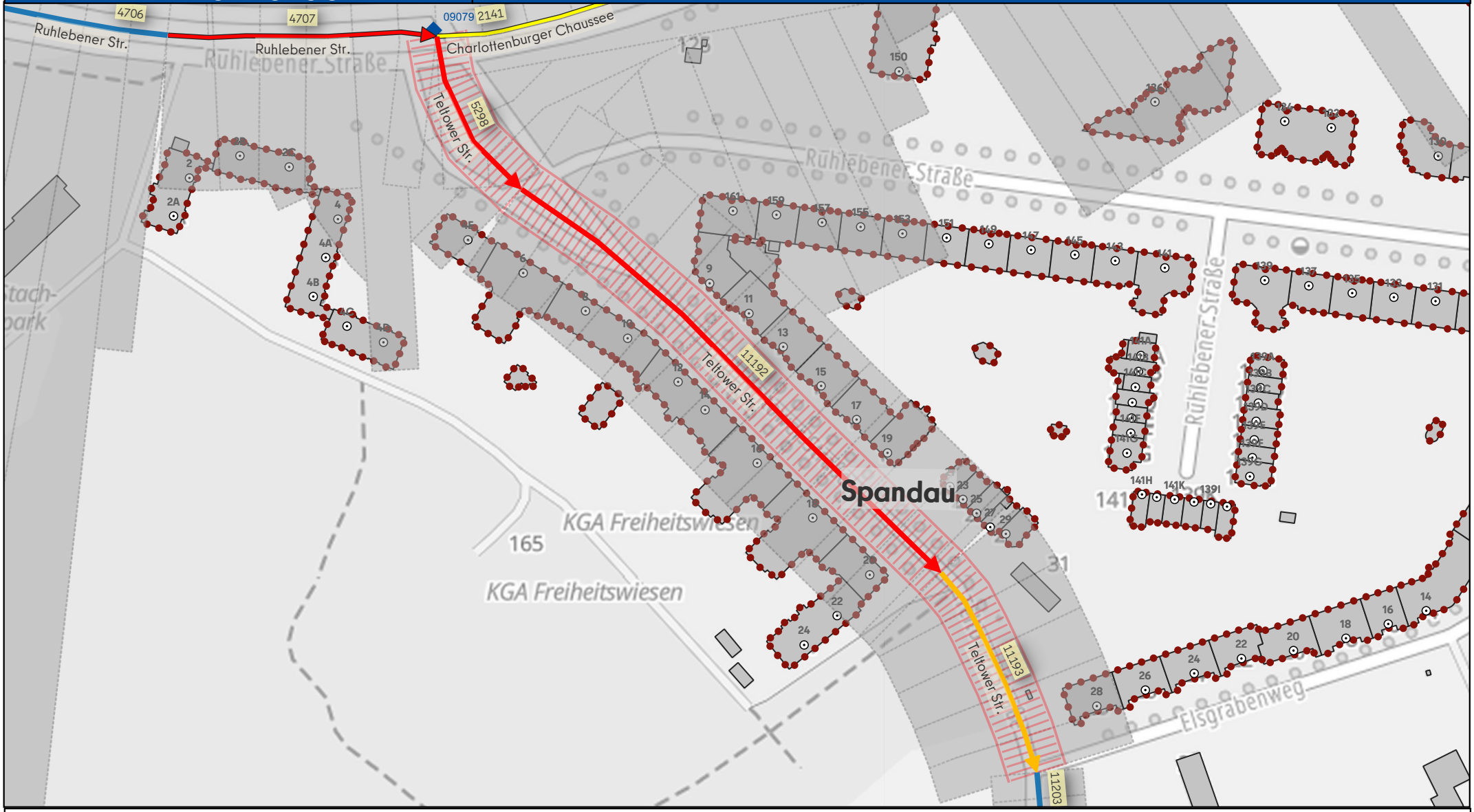
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3329 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 415: Teltower Straße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



0 80 160 240 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5298	58	0	0	37	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
11192	184	0	17	302	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
11193	72	3	15	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5298	58	0	0	37	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11192	184	0	17	302	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11193	72	3	15	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3332

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3332
****) 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 3334 bzw. 3335 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3332 und gegebenenfalls Seite 3333 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3334 und gegebenenfalls Seite 3335 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 416: Wilhelmstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

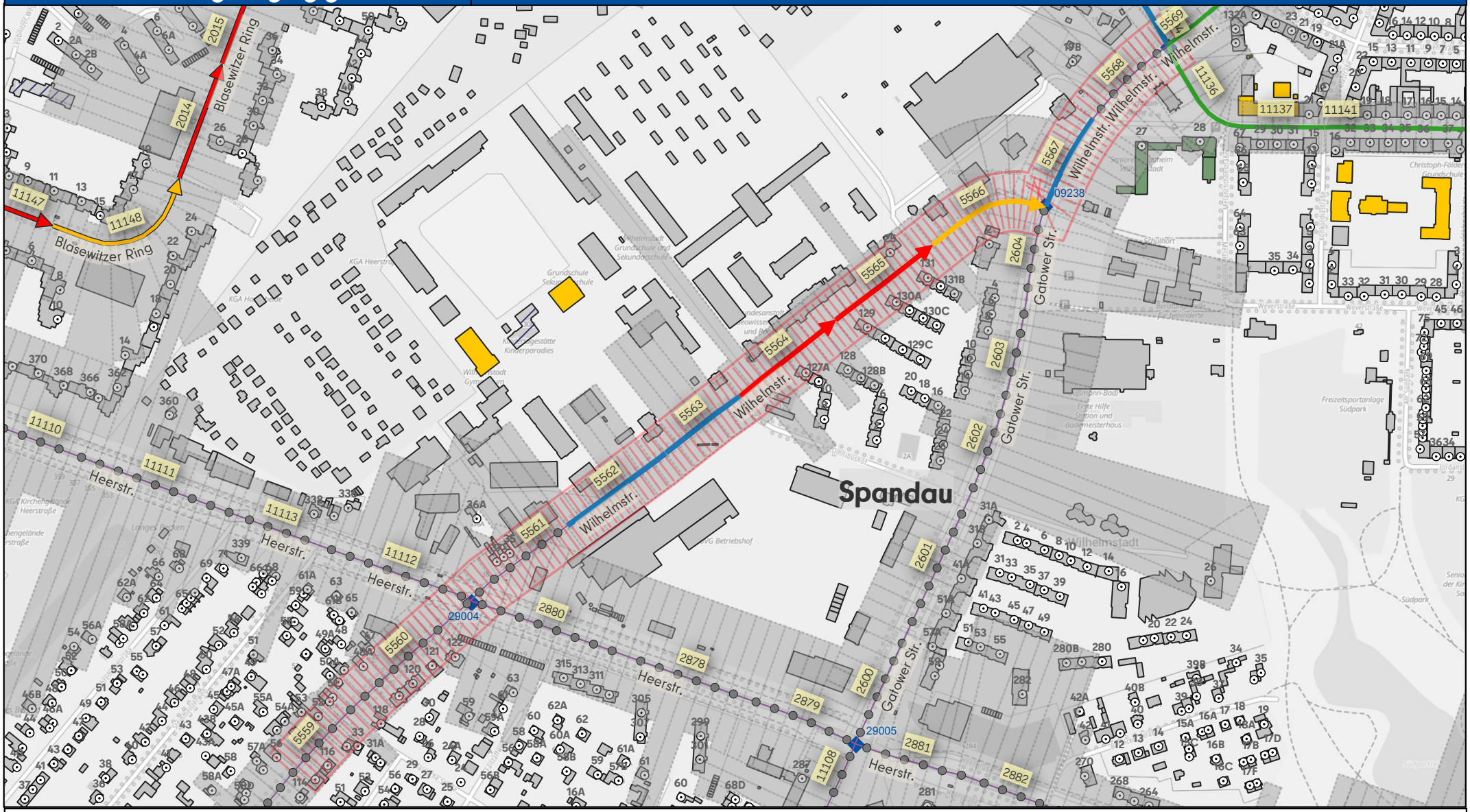
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3337 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 416: Wilhelmstraße in Spandau, Ortsteil Wilhelmstadt - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5564	120	23	0	9	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
5565	120	12	0	39	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
5566	124	0	70	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5564	120	23	0	9	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5565	120	12	0	39	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5566	124	0	70	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3340

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

*) Aus Darstellungsgründen können einzelne nicht im Untersuchungsabschnitt liegende lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.
**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3340
***) 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 3342 bzw. 3343 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3340 und gegebenenfalls Seite 3341 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

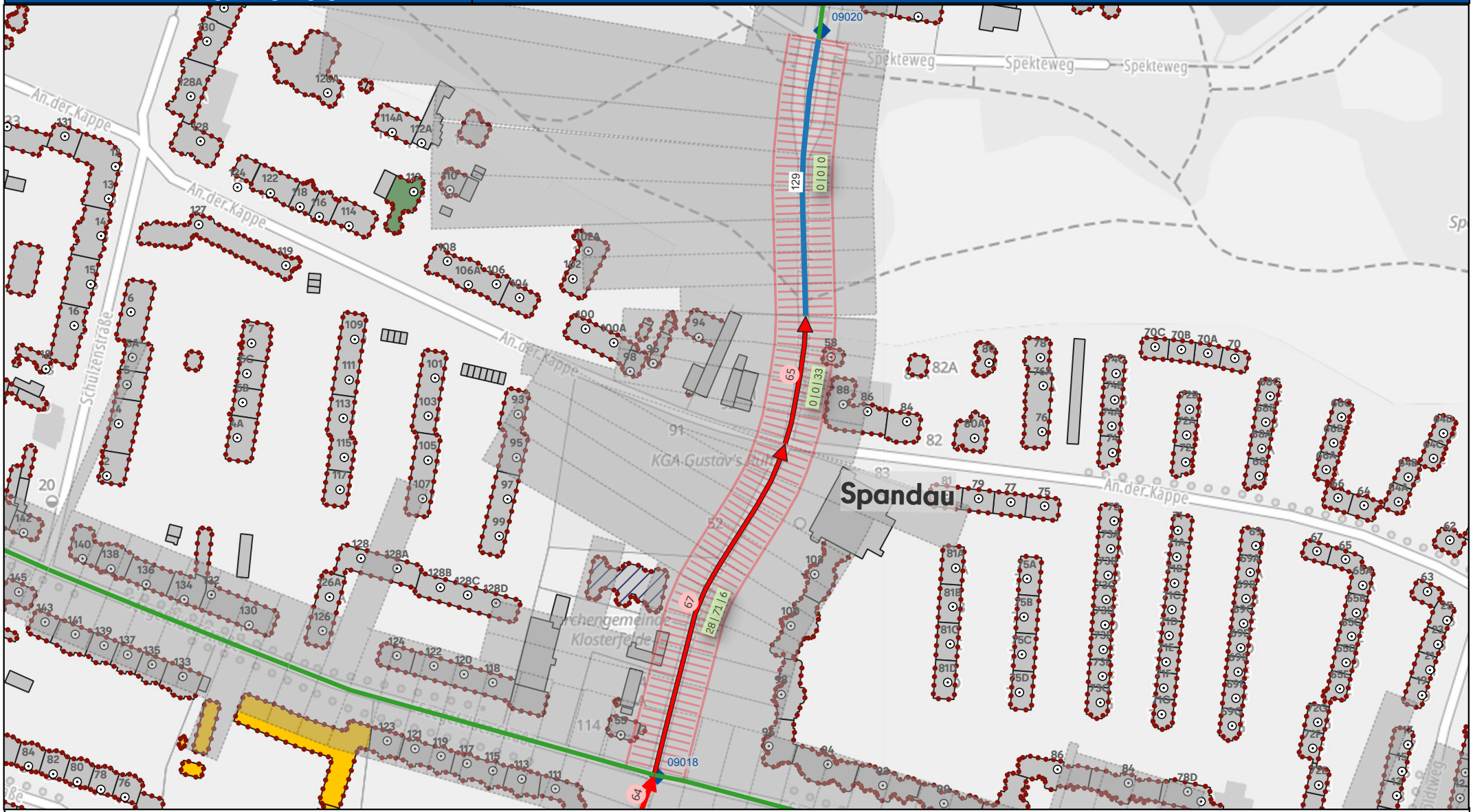
3. Abwägung (Seite 3342 und gegebenenfalls Seite 3343 des Steckbriefs)

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

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

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 417: Zeppelinstraße in Spandau, Ortsteil Spandau - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

<= T30 nachts (22:00 - 6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

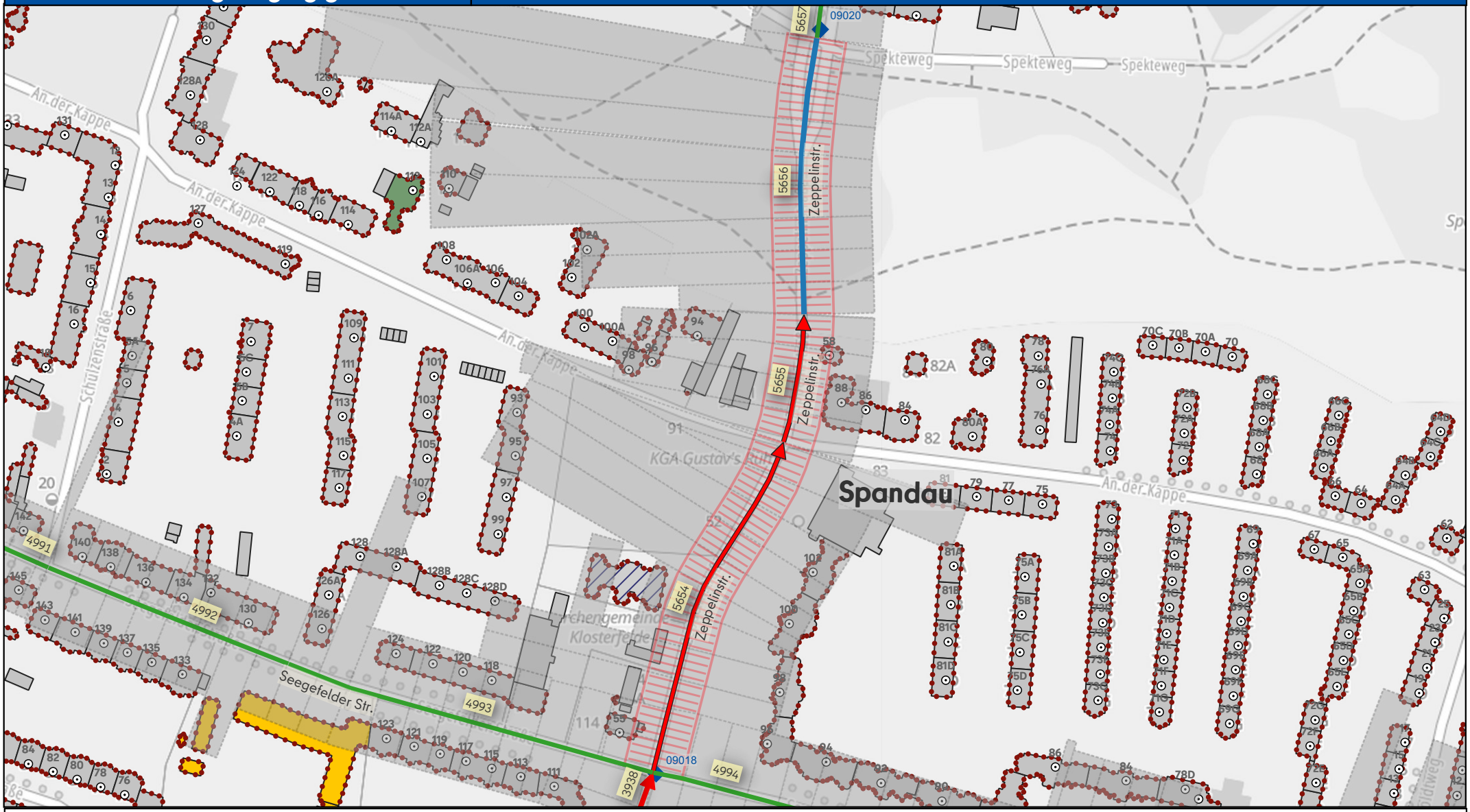
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3345 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 417: Zeppelinstraße in Spandau, Ortsteil Spandau - Abschnittsnummern



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabschaltung	Realisierbarkeit LSA-Nachtabschaltung	Prüfergebnis Nachtabschaltung der LSA
5654	166	28	71	6	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
5655	60	0	0	33	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
5654	166	28	71	6	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	130 | N30 | 130	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5655	60	0	0	33	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	130 | N30 | 130	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3348

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

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen*

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3348
****) 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 3350 bzw. 3351 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3348 und gegebenenfalls Seite 3349 des Steckbriefs)

Hier wird das Ergebnis der Prüfung dargestellt, ob andere realisierbare lärmmindernde Maßnahmen, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, als eine Alternative zur Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommen. Dies ist dann der Fall, wenn diese Maßnahmen allein bereits in der Lage sind, die Zahl der von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) unmittelbar betroffenen Personen auf null zu reduzieren. Falls Minderungsmöglichkeiten durch eine solch mildere Maßnahme vorliegen, wird zudem bewertet, ob die Maßnahme aufgrund der hohen Lärmbelastung ergänzend erwogen werden sollte. Denkbar sind auch Fälle, in denen Tempo 30 als Übergangslösung bis zur Realisierung einer milderen Maßnahme angeordnet werden kann.
Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 37 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Weitere Maßnahmen, die potenziell lärmmindernd wirken, sind im Steckbrief nicht dargestellt, wurden jedoch gleichwohl im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt:
Straßenräumliche Maßnahmen, wie eine Reduktion der Anzahl der Fahrspuren oder andere Maßnahmen, die den Abstand zwischen Kfz-Verkehr und Wohnbebauung vergrößern, kommen für den hier untersuchten Streckenabschnitt nicht alternativ zu Tempo 30 als Maßnahme in Frage, da mit in absehbarer Zeit realisierbaren straßenräumlichen Maßnahmen für die hier untersuchten Streckenabschnitte keine Senkung der Lärmbetroffenheit auf null möglich ist.
Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise verkehrslenkende Maßnahmen oder eine Abschirmung des Straßenverkehrs (etwa durch eine Lärmschutzwand):
Lärmschutzwände oder -wälle sind zwar eine sehr effektive Möglichkeit der Lärmminderung, Voraussetzung für eine wirksame Lärmminderung ist allerdings eine geschlossene Bauweise der Schallabschirmung, die an innerörtlichen Stadtstraßen aus gestalterischer Sicht und wegen der Erschließungserfordernisse nicht möglich ist. Diese Maßnahmen sind an Berliner Stadtstraßen daher keine Alternative zu geringeren Geschwindigkeiten.
Verkehrslenkende Maßnahmen kommen im dichten großstädtischen Berliner Hauptverkehrsstraßen-Netz in der Regel nicht als Alternative zu Tempo 30 in Frage. Eine durch Tempo 30 erzielbare Pegelminderung würde Verkehrsverlagerungen in Höhe von etwa 50 Prozent der heutigen Verkehrsmengen in andere Straßen erfordern. Dies ist an Hauptverkehrsstraßen in den meisten Fällen nicht möglich und auch nicht wünschenswert, weil das Lärmproblem damit nicht gelöst, sondern lediglich räumlich verlagert würde. Als kurzfristig wirksame Alternative zur Lärmminderung durch Tempo 30 kommen verkehrslenkende Maßnahmen in Berlin daher nicht in Betracht.

3. Abwägung (Seite 3350 und gegebenenfalls Seite 3351 des Steckbriefs)

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

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

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku

x.com/senmvkuberlin

instagram.com/senmvkuberlin

Berlin, 08/2025