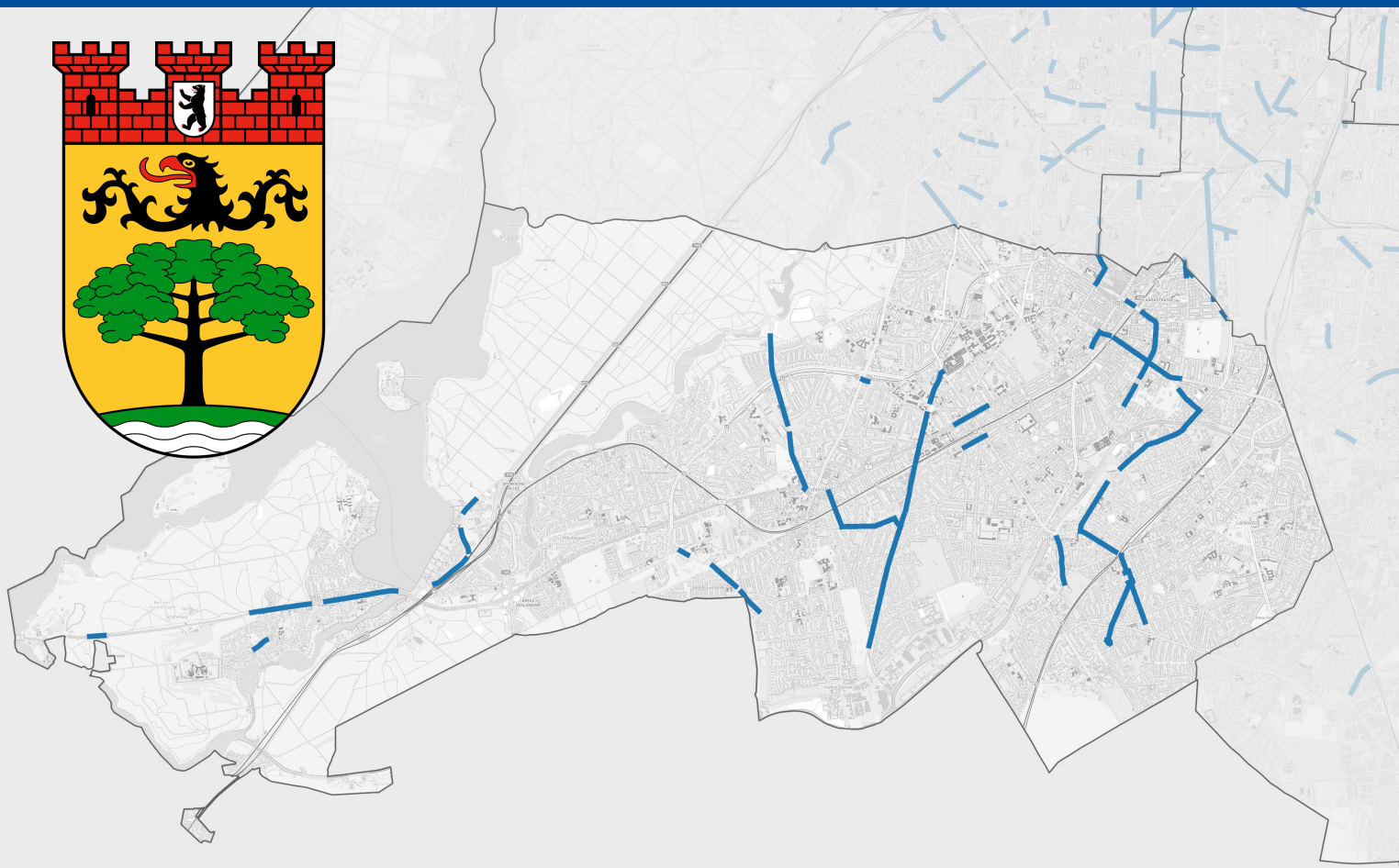


LÄRMAKTIONSPLAN BERLIN 2024 - 2029

Anlage 2: T30-Konzept nachts
Steckbriefe
Steglitz-Zehlendorf

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

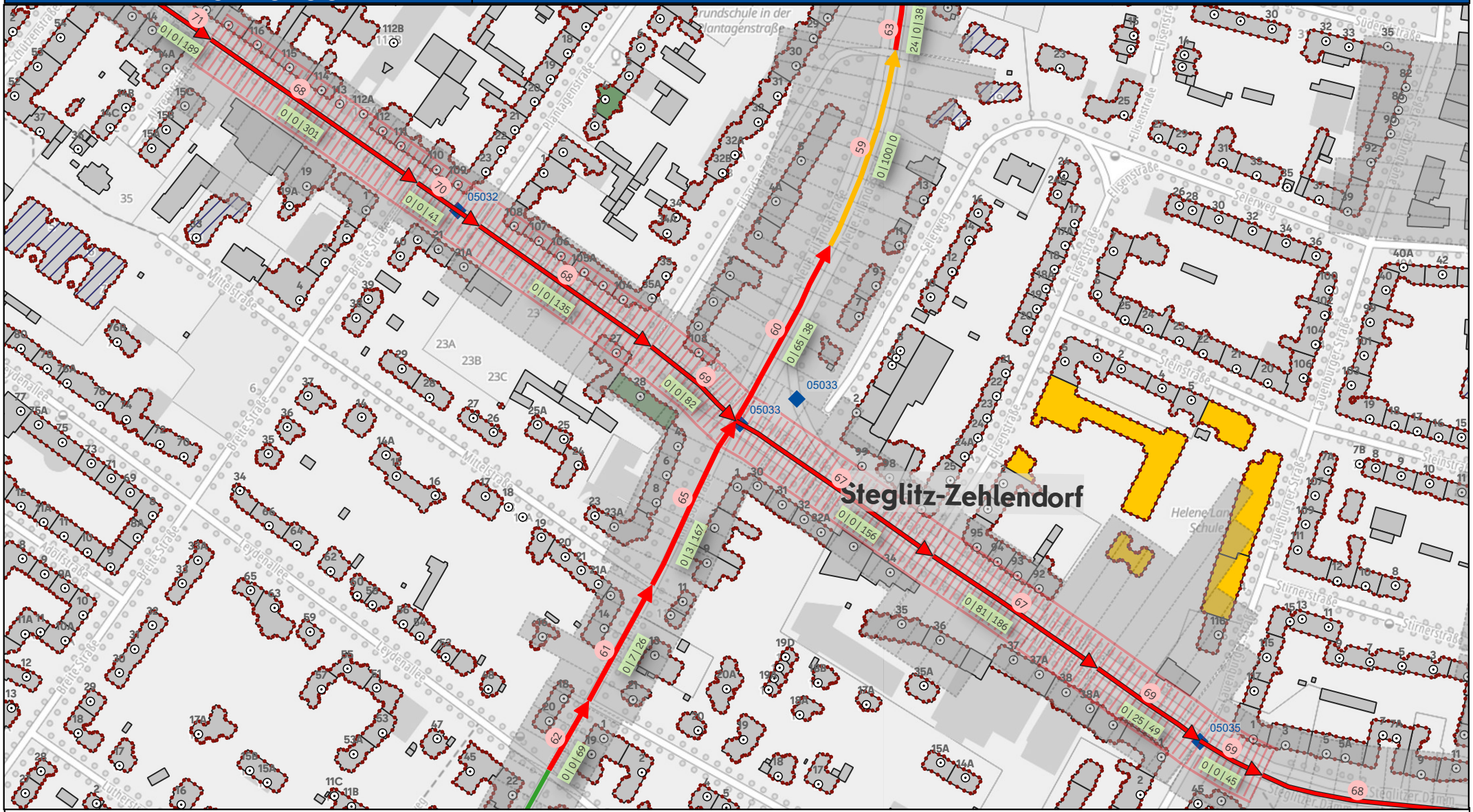
BERLIN

Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
418	Albrechtstr.	Steglitz-Zehlendorf	3353
419	Albrechtstr.	Steglitz-Zehlendorf	3361
420	Albrechtstr.	Steglitz-Zehlendorf	3369
421	Clauertstr.	Steglitz-Zehlendorf	3377
422	Curtiusstr.	Steglitz-Zehlendorf	3385
423	Dahlemer Weg	Steglitz-Zehlendorf	3393
424	Dahlemer Weg	Steglitz-Zehlendorf	3401
425	Dahlemer Weg	Steglitz-Zehlendorf	3409
426	Dahlemer Weg	Steglitz-Zehlendorf	3417
427	Filandastr.	Steglitz-Zehlendorf	3425
428	Garystr.	Steglitz-Zehlendorf	3433
429	Giesensdorfer Str.	Steglitz-Zehlendorf	3441
430	Heinersdorfer Str.	Steglitz-Zehlendorf	3449
431	Joachim-Tiburtius-Brücke	Steglitz-Zehlendorf	3457
432	Klingsorstr.	Steglitz-Zehlendorf	3465
433	Knausstr.	Steglitz-Zehlendorf	3473
434	Königsberger Str.	Steglitz-Zehlendorf	3481
435	Königstr.	Steglitz-Zehlendorf	3489
436	Kronprinzessinnenweg	Steglitz-Zehlendorf	3497
437	Kronprinzessinnenweg	Steglitz-Zehlendorf	3505
438	Kronprinzessinnenweg	Steglitz-Zehlendorf	3513
439	Kronprinzessinnenweg	Steglitz-Zehlendorf	3521
440	Lepsiusstr.	Steglitz-Zehlendorf	3529
441	Ludwigsfelder Str.	Steglitz-Zehlendorf	3537
442	Maßmannstr.	Steglitz-Zehlendorf	3545
443	Mühlenstr.	Steglitz-Zehlendorf	3553
444	Neue Filandastr.	Steglitz-Zehlendorf	3561
445	Oberhofer Platz	Steglitz-Zehlendorf	3569
446	Oberhofer Weg	Steglitz-Zehlendorf	3577
447	Oberhofer Weg	Steglitz-Zehlendorf	3585
448	Onkel-Tom-Str.	Steglitz-Zehlendorf	3593
449	Onkel-Tom-Str.	Steglitz-Zehlendorf	3601
450	Onkel-Tom-Str.	Steglitz-Zehlendorf	3609
451	Ostpreußendamm	Steglitz-Zehlendorf	3617
452	Saaleckplatz	Steglitz-Zehlendorf	3625
453	Schäferstr.	Steglitz-Zehlendorf	3633
454	Schloßstr.	Steglitz-Zehlendorf	3641
455	Seehofstr.	Steglitz-Zehlendorf	3649
456	Seehofstr.	Steglitz-Zehlendorf	3657

Steckbrief Nr.	Straße	Bezirk	Ab Seite
457	Siemensstr.	Steglitz-Zehlendorf	3665
458	Siemensstr.	Steglitz-Zehlendorf	3673
459	Steglitzer Damm	Steglitz-Zehlendorf	3681
460	Sundgauer Str.	Steglitz-Zehlendorf	3689
461	Thielallee	Steglitz-Zehlendorf	3697
462	Thorwaldsenstr.	Steglitz-Zehlendorf	3705
463	Unter den Eichen	Steglitz-Zehlendorf	3713

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 418: Albrechtstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

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.

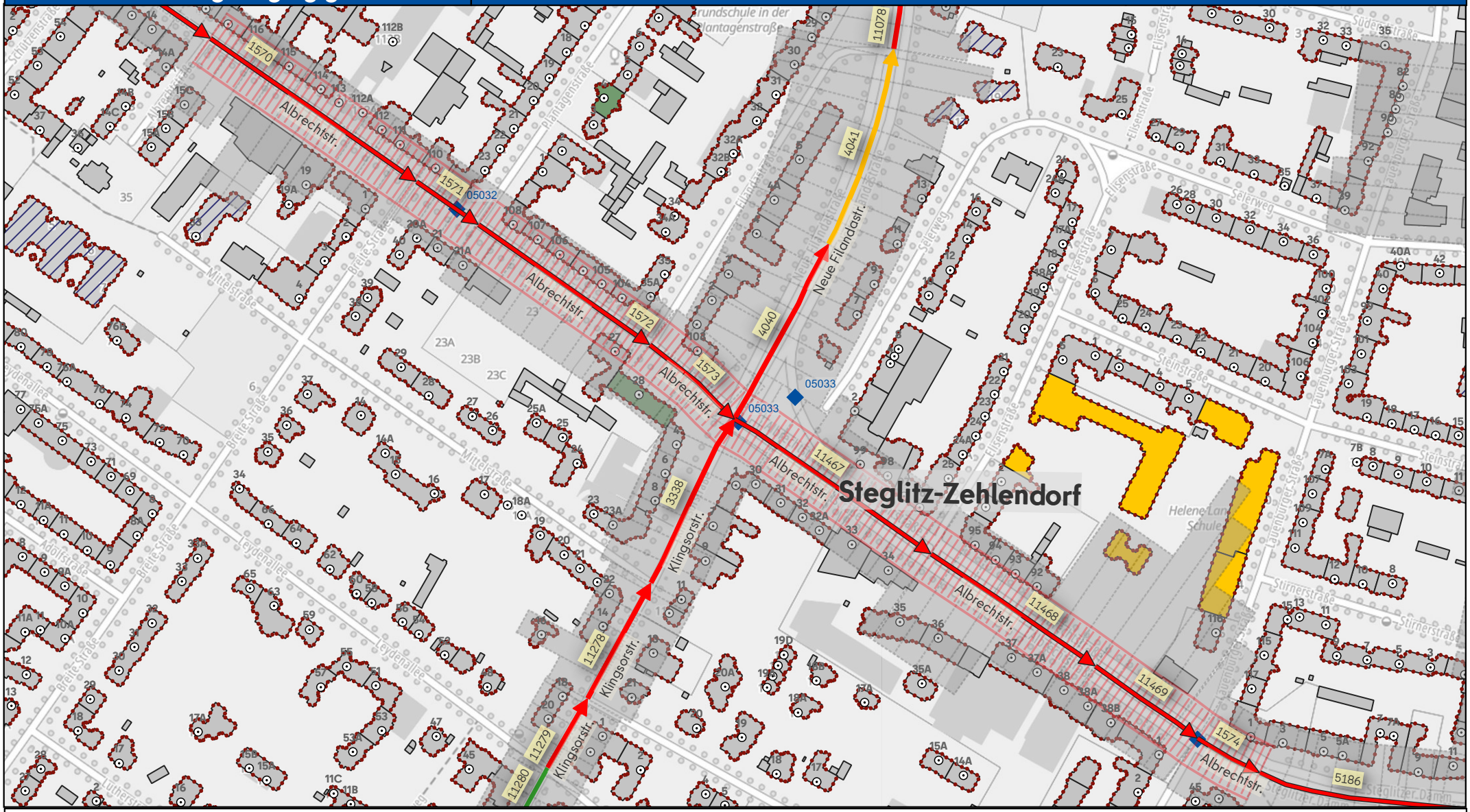
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3353 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 418: Albrechtstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
1570	152	0	0	301	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
1571	46	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
1572	126	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
1573	68	0	0	82	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
1574	43	0	0	45	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
11313	69	0	0	189	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
11467	144	0	0	156	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
11468	120	0	81	186	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
11469	76	0	25	49	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****
1570	152	0	0	301	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
1571	46	0	0	41	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
1572	126	0	0	135	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
1573	68	0	0	82	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
1574	43	0	0	45	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	282,380,X83,M82 | M82 | 282,380,X83,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11313	69	0	0	189	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11467	144	0	0	156	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11468	120	0	81	186	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	282,380,X83,M82 | M82 | 282,380,X83,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11469	76	0	25	49	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	282,380,X83,M82 | M82 | 282,380,X83,M82	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 3356

***) 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 3356
***) 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 3358 bzw. 3359 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3356 und gegebenenfalls Seite 3357 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.

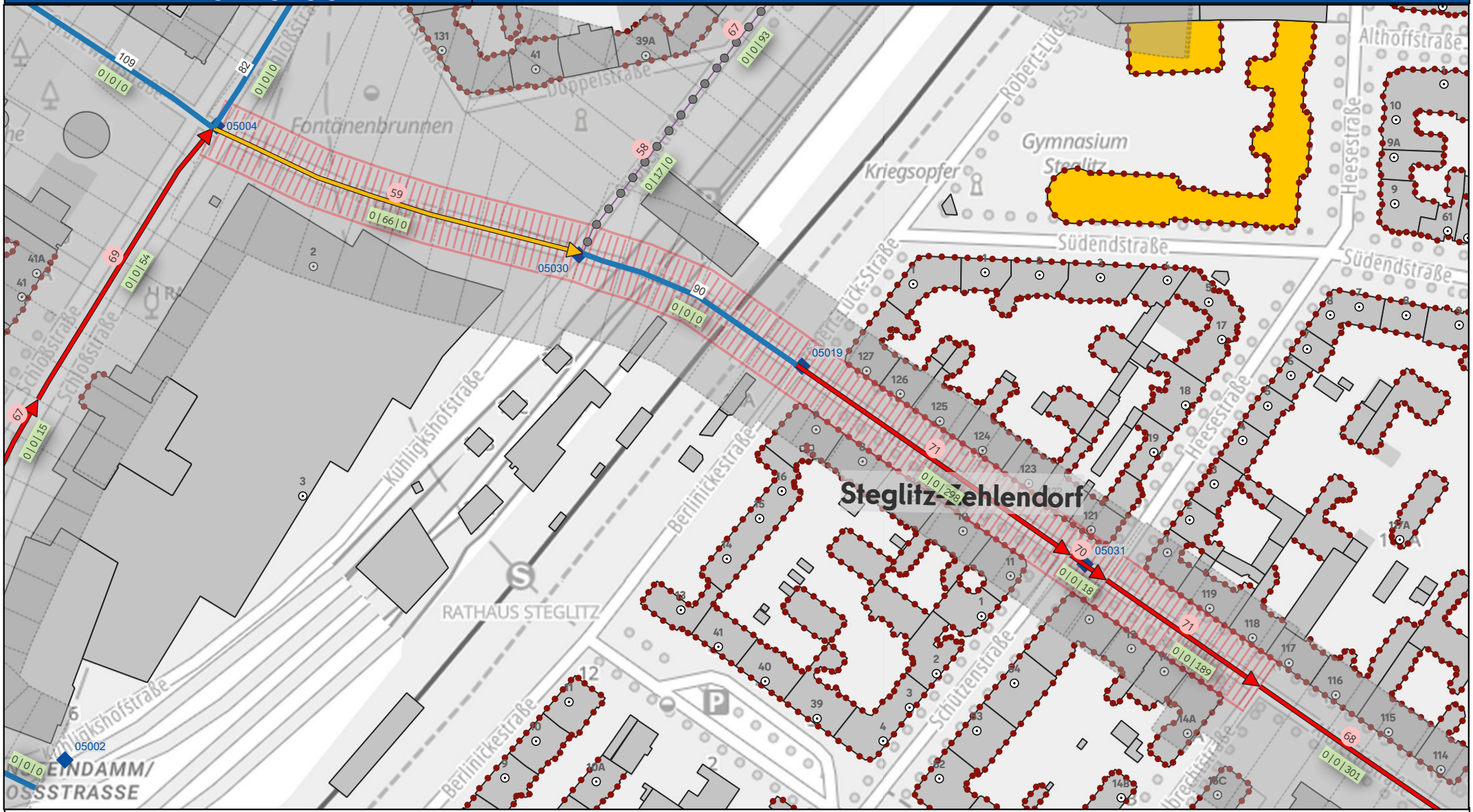
3. Abwägung (Seite 3358 und gegebenenfalls Seite 3359 des Steckbriefs)

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 419: Albrechtstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

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.

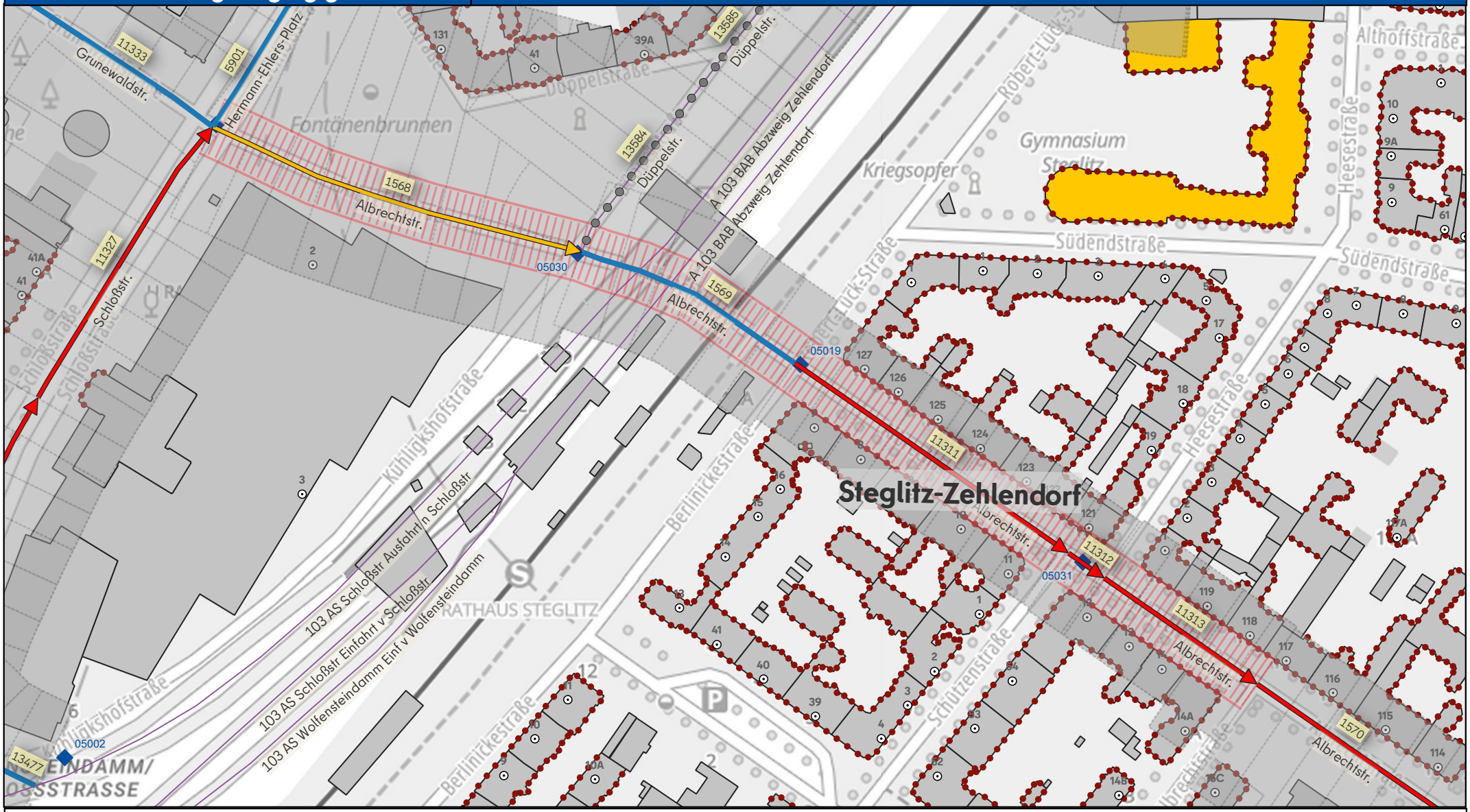
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3361 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 419: Albrechtstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
1568	144	0	66	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
1570	152	0	0	301	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11311	123	0	0	298	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
11312	16	0	0	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
11313	69	0	0	189	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****
1568	144	0	66	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	283,X83,282,380,188,186,M8 | M82,N88 | 283,X83,282,380,188,186,M8	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
1570	152	0	0	301	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11311	123	0	0	298	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11312	16	0	0	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11313	69	0	0	189	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,282,380,M82 | M82 | X83,282,380,M82	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 3364

***) 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 3364
***) 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 3366 bzw. 3367 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3364 und gegebenenfalls Seite 3365 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.

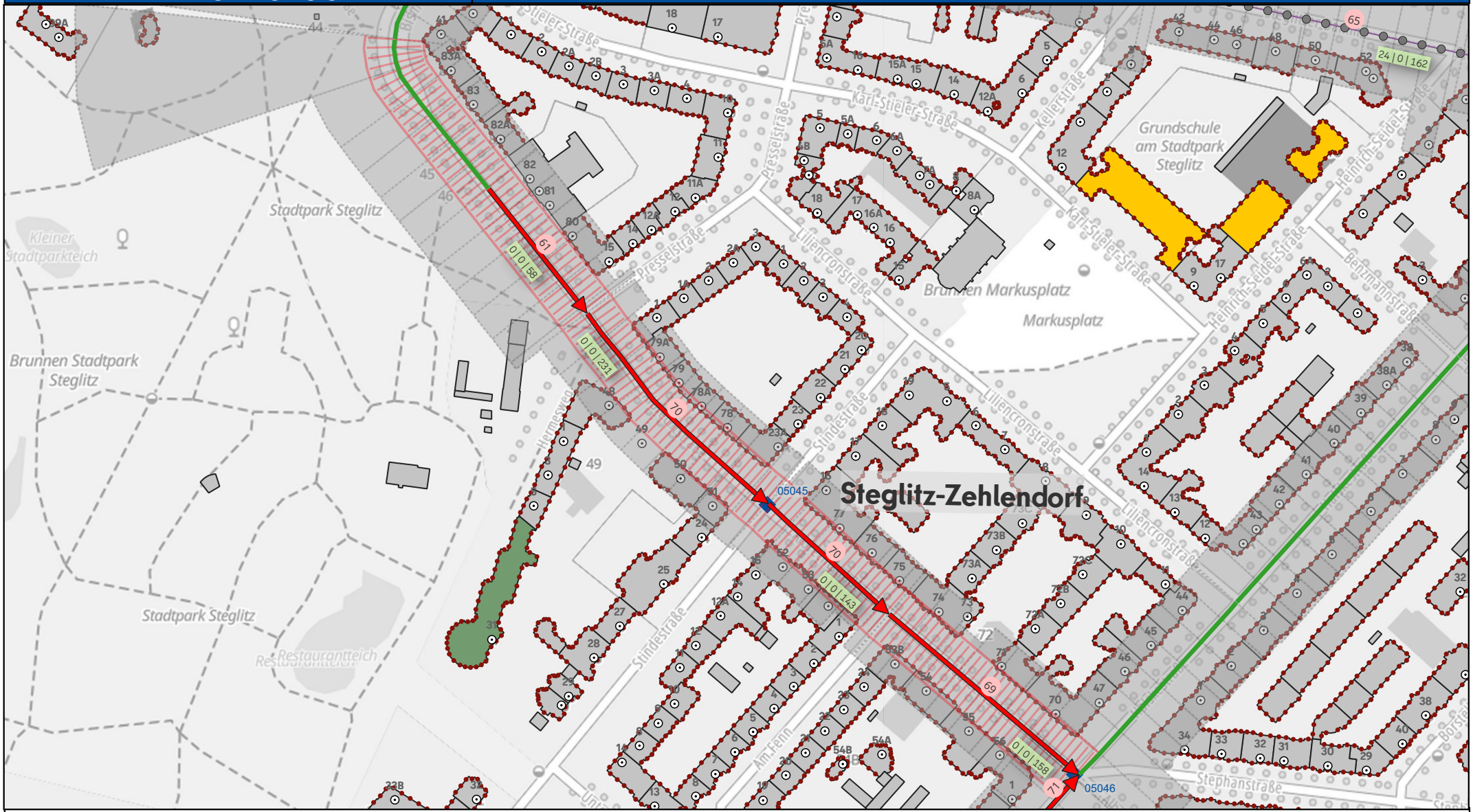
3. Abwägung (Seite 3366 und gegebenenfalls Seite 3367 des Steckbriefs)

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 420: Albrechtstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

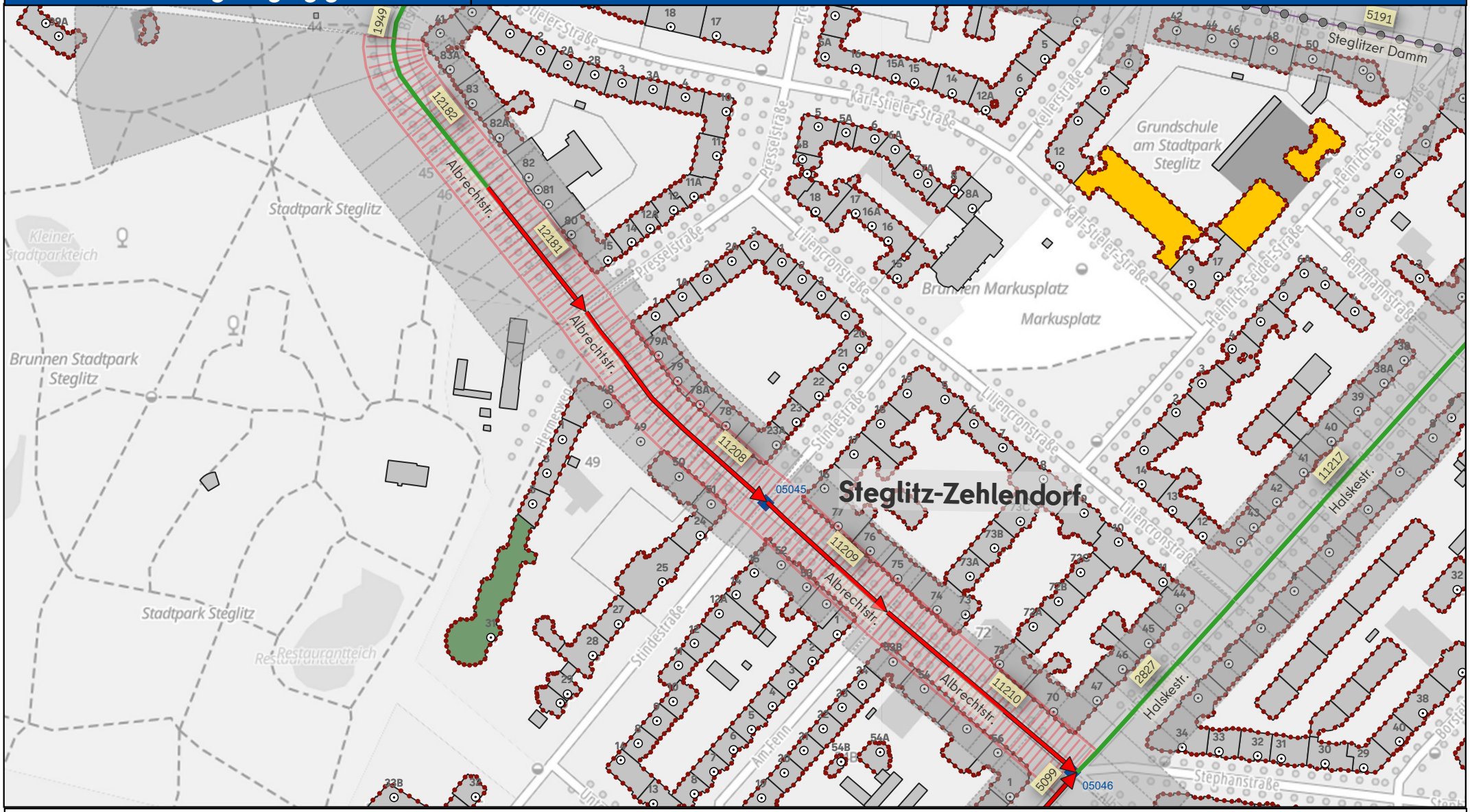
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3369 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 420: Albrechtstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
11208	131	0	0	231	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
11209	81	0	0	143	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
11210	123	0	0	158	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
12181	79	0	0	58	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****
11208	131	0	0	231	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,380,M82 | M82 | X83,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11209	81	0	0	143	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,X83,M82 | M82 | 380,X83,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11210	123	0	0	158	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,X83,M82 | M82 | 380,X83,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12181	79	0	0	58	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X83,380,M82 | M82 | X83,380,M82	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 3372

***) 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 3372
***) 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 3374 bzw. 3375 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3372 und gegebenenfalls Seite 3373 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.

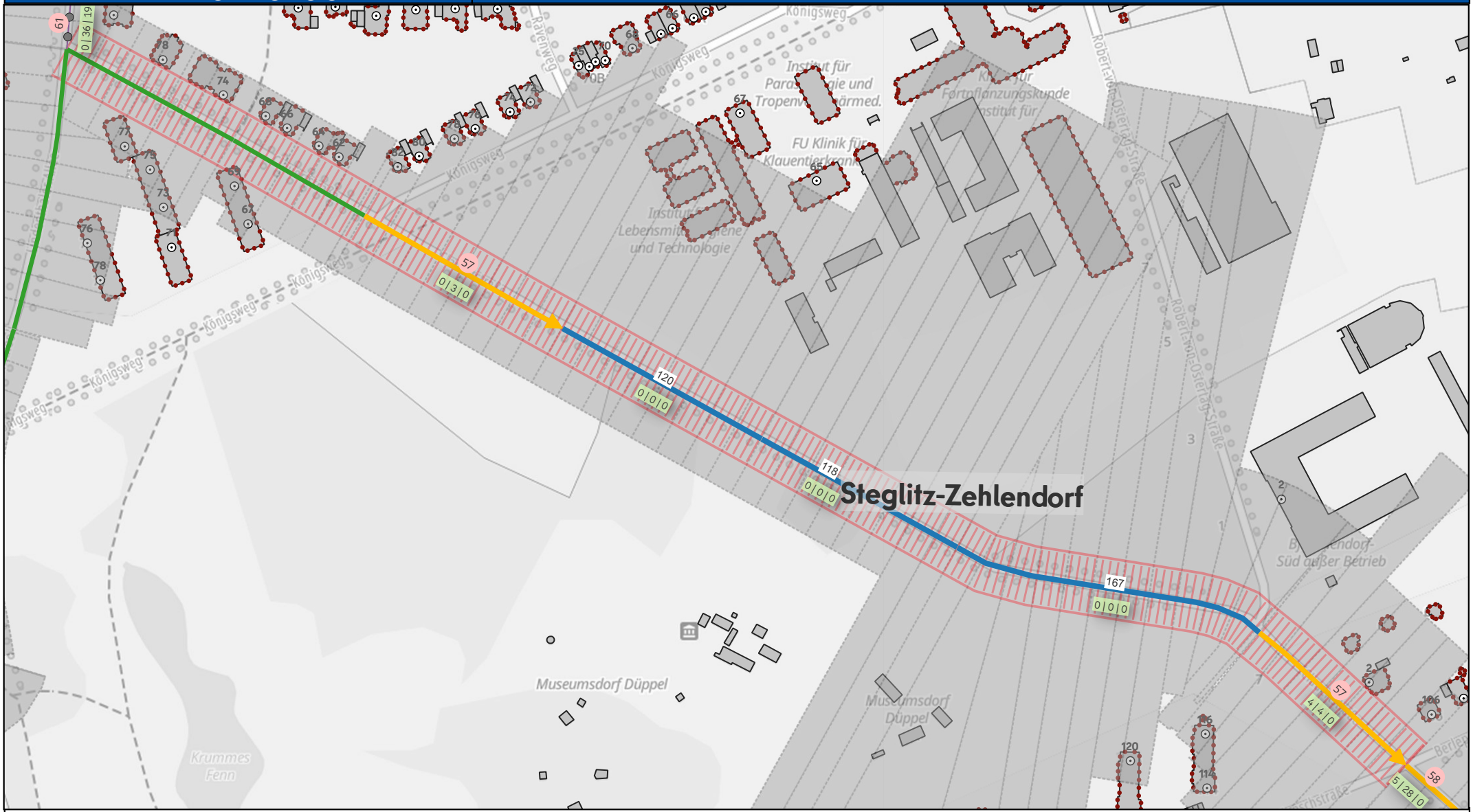
3. Abwägung (Seite 3374 und gegebenenfalls Seite 3375 des Steckbriefs)

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 421: Clauertstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

<= 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

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.

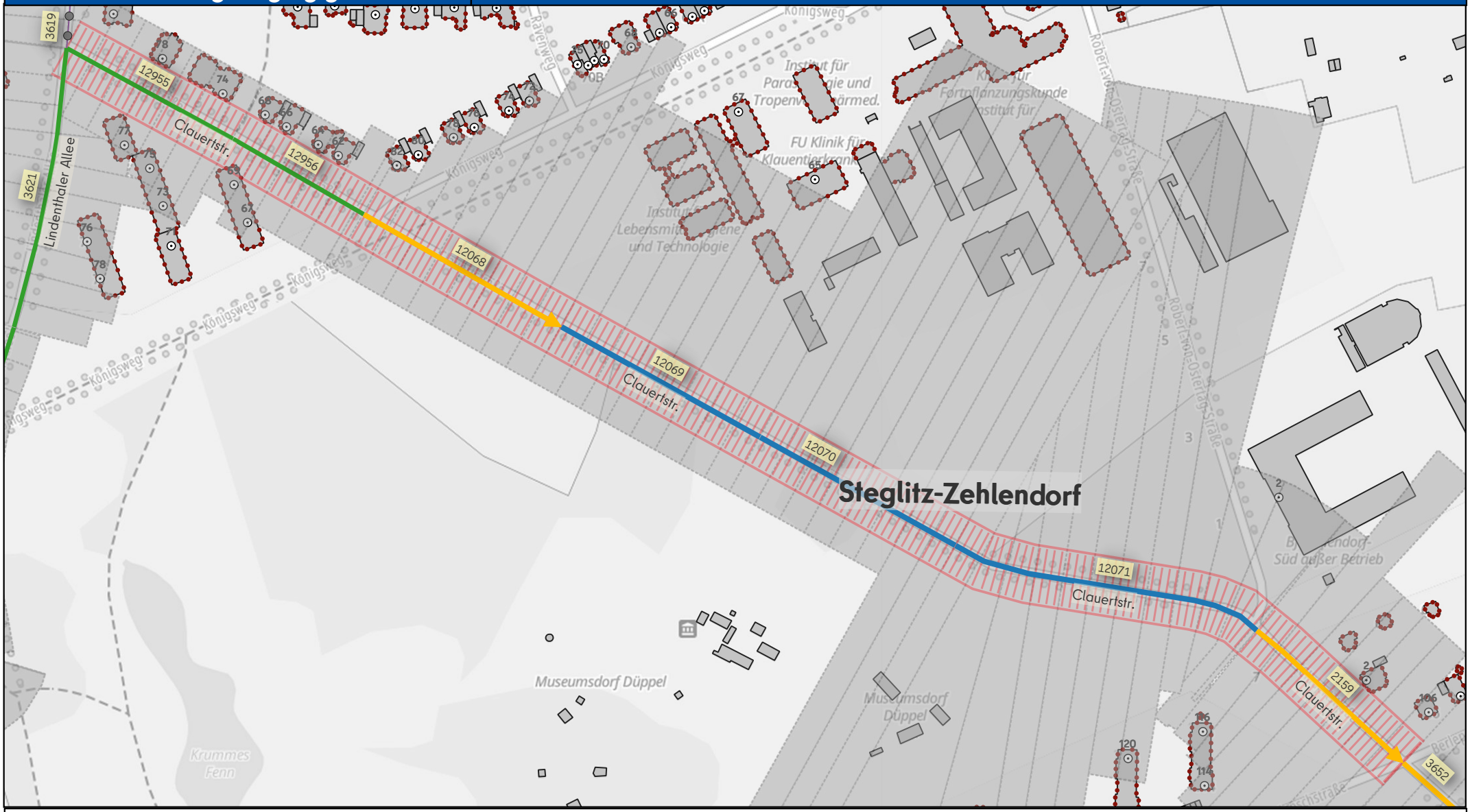
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3377 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 421: Clauertstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
2159	104	4	4	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
12068	120	0	3	0	Standard-Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	Standard-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****
2159	104	4	4	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12068	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 3380

***) 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 3380
***) 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 3382 bzw. 3383 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3380 und gegebenenfalls Seite 3381 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 3382 und gegebenenfalls Seite 3383 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 422: Curtiusstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

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 3385 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 422: Curtiusstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
13451	88	0	14	19	Standard-Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	Standard-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
13452	120	83	63	0	Standard-Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	Standard-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
13453	137	35	34	0	Standard-Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	Standard-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****
13451	88	0	14	19	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13452	120	83	63	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
13453	137	35	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

*) Aus 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 3388

***) 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 3388
***) 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 3390 bzw. 3391 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3388 und gegebenenfalls Seite 3389 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.

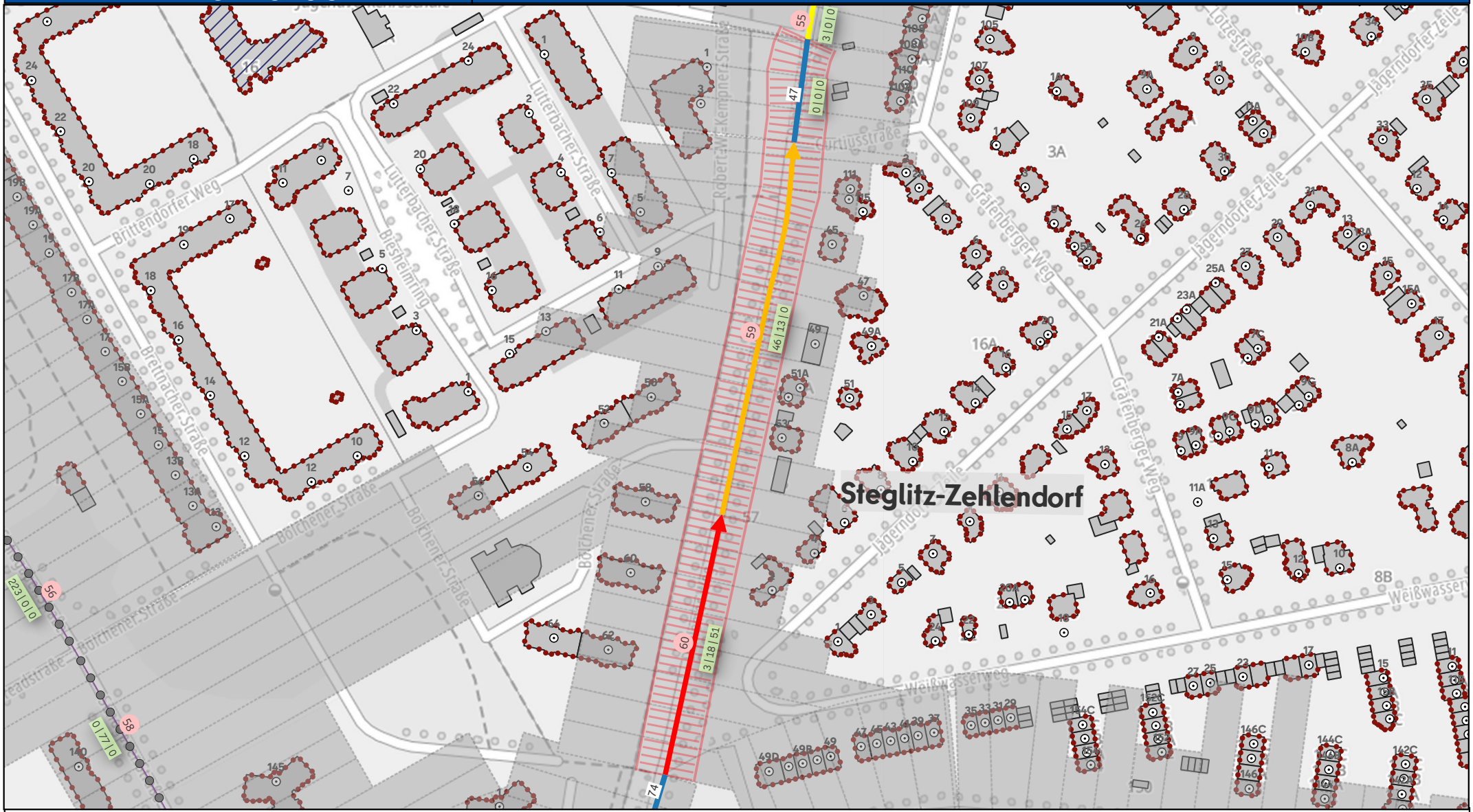
3. Abwägung (Seite 3390 und gegebenenfalls Seite 3391 des Steckbriefs)

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 423: Dahlemer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

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

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.

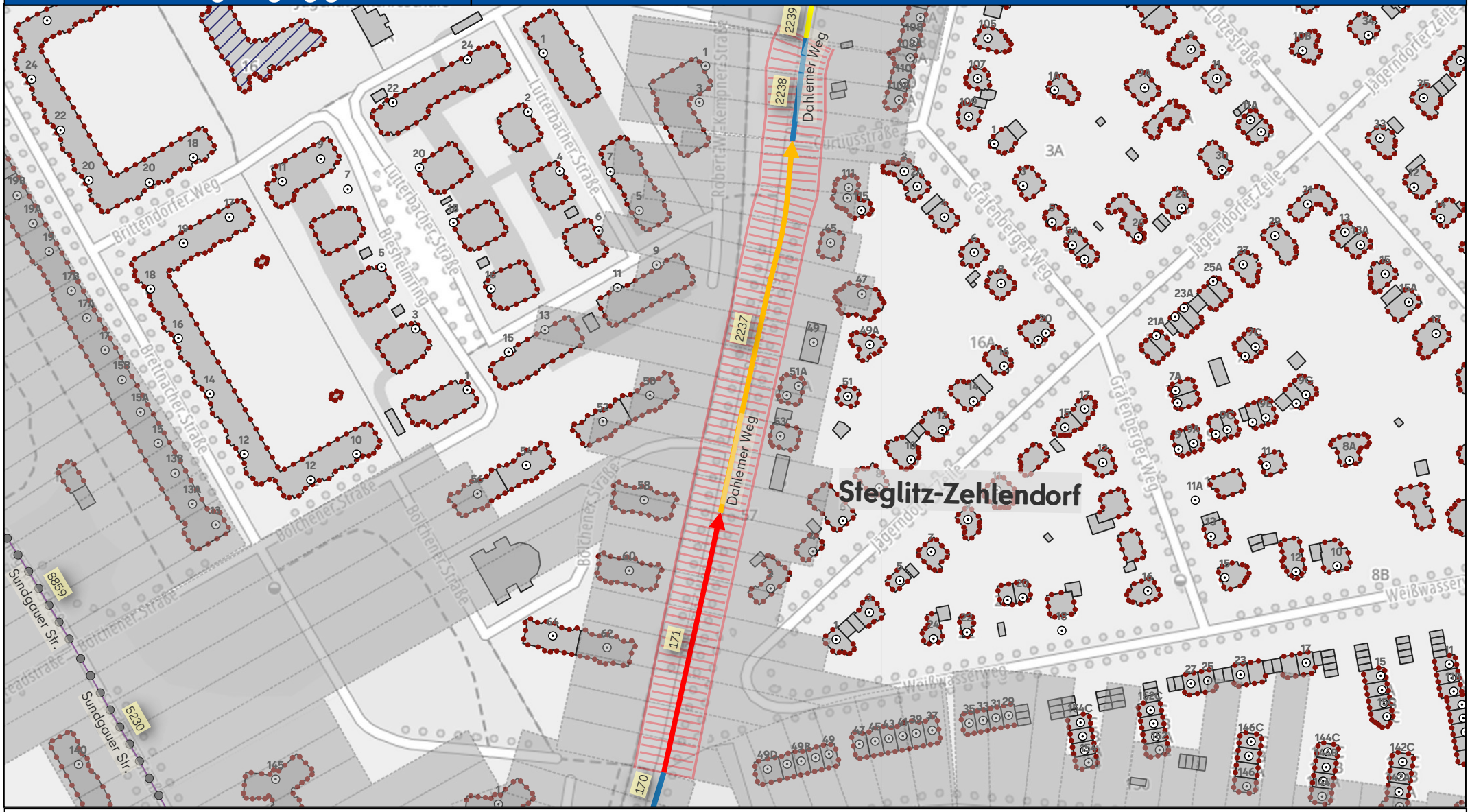
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3393 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 423: Dahlemer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
171	120	3	18	51	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
2237	171	46	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
2239	120	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

*) Aus 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****
171	120	3	18	51	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2237	171	46	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
2239	120	3	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Aus 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 3396

***) 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 3396
***) 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 3398 bzw. 3399 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3396 und gegebenenfalls Seite 3397 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.

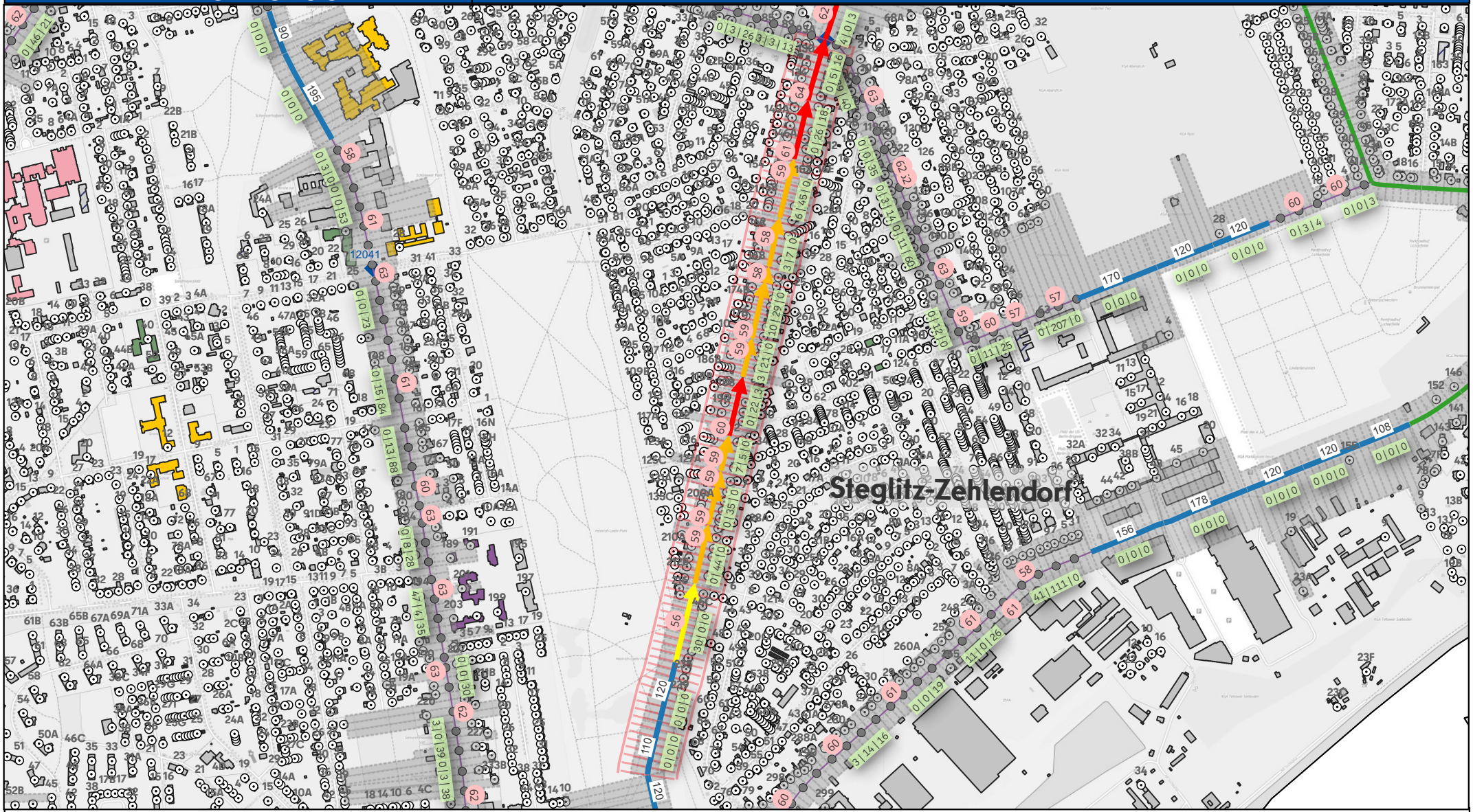
3. Abwägung (Seite 3398 und gegebenenfalls Seite 3399 des Steckbriefs)

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 424: Dahlemer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

<= 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

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.

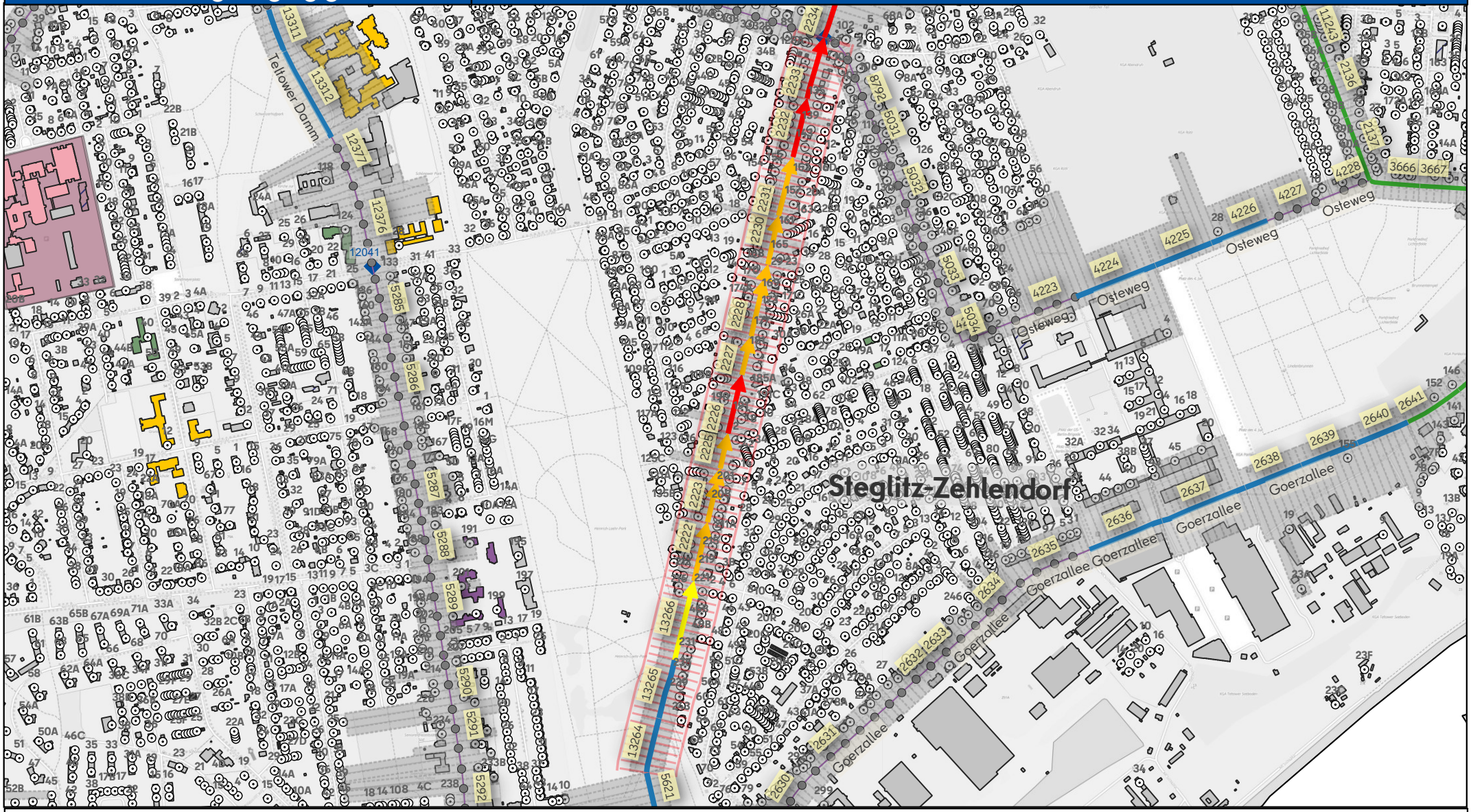
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3401 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 424: Dahlemer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - Abschnittsnummern



0 500 1.000 1.500 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
2222	120	0	44	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2223	82	0	35	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
2224	27	3	4	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
2225	71	7	5	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2226	120	0	22	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
2227	79	3	21	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
2228	117	10	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
2229	29	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
2230	99	3	7	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit 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*

2231	120	6	45	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2232	120	0	26	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
2233	126	0	5	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
2234	120	4	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
13266	162	30	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.

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****
2222	120	0	44	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2223	82	0	35	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
2224	27	3	4	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2225	71	7	5	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
2226	120	0	22	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
2227	79	3	21	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
2228	117	10	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
2229	29	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
2230	99	3	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

*) Aus 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 3404

***) 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*

2231	120	6	45	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2232	120	0	26	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2233	126	0	5	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2234	120	4	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13266	162	30	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 3404

***) 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 3406 bzw. 3407 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3404 und gegebenenfalls Seite 3405 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.

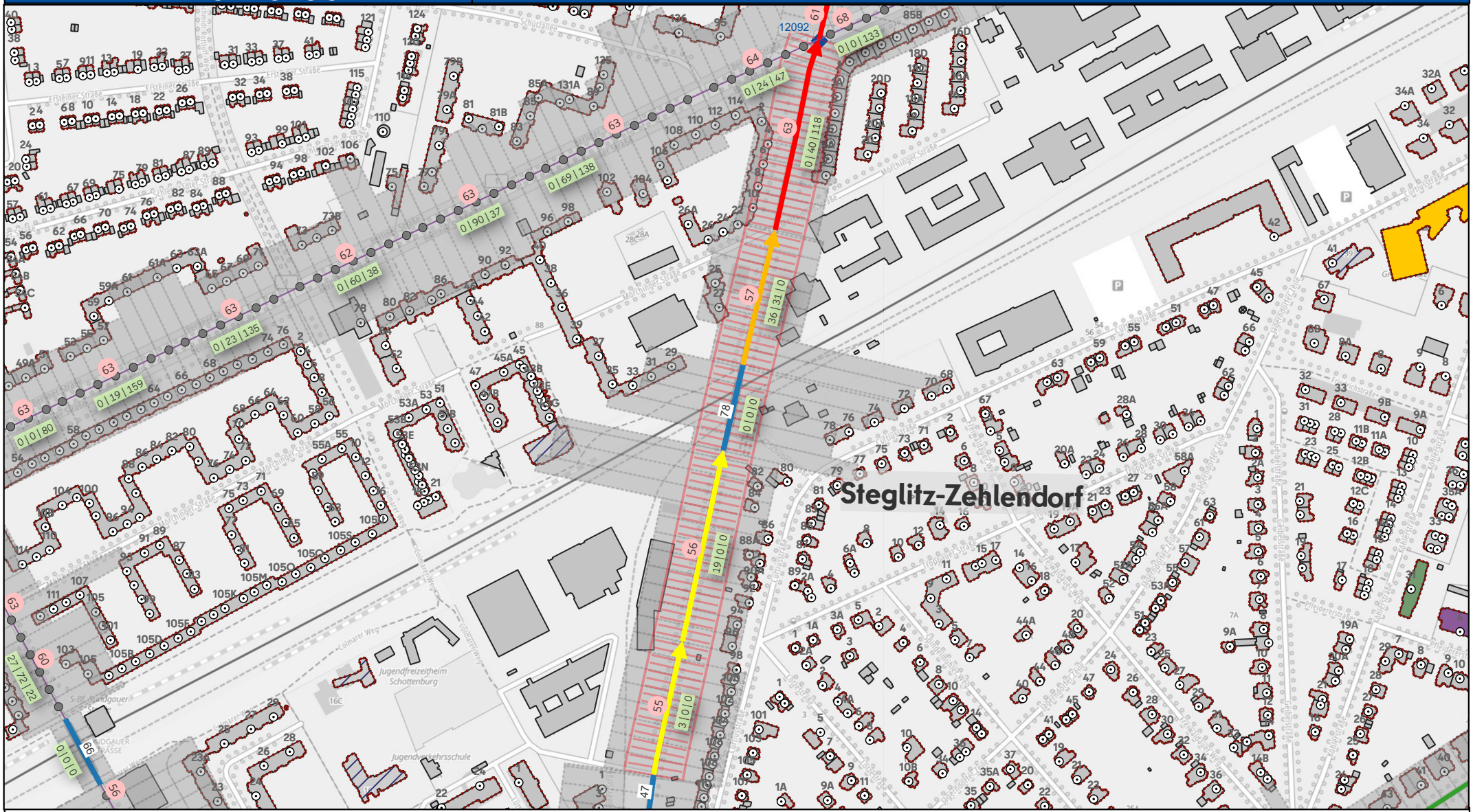
3. Abwägung (Seite 3406 und gegebenenfalls Seite 3407 des Steckbriefs)

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

Grundlagendaten

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

Lärm

- Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

- Seniorenheim
- Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation
- Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule
- Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte
- alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

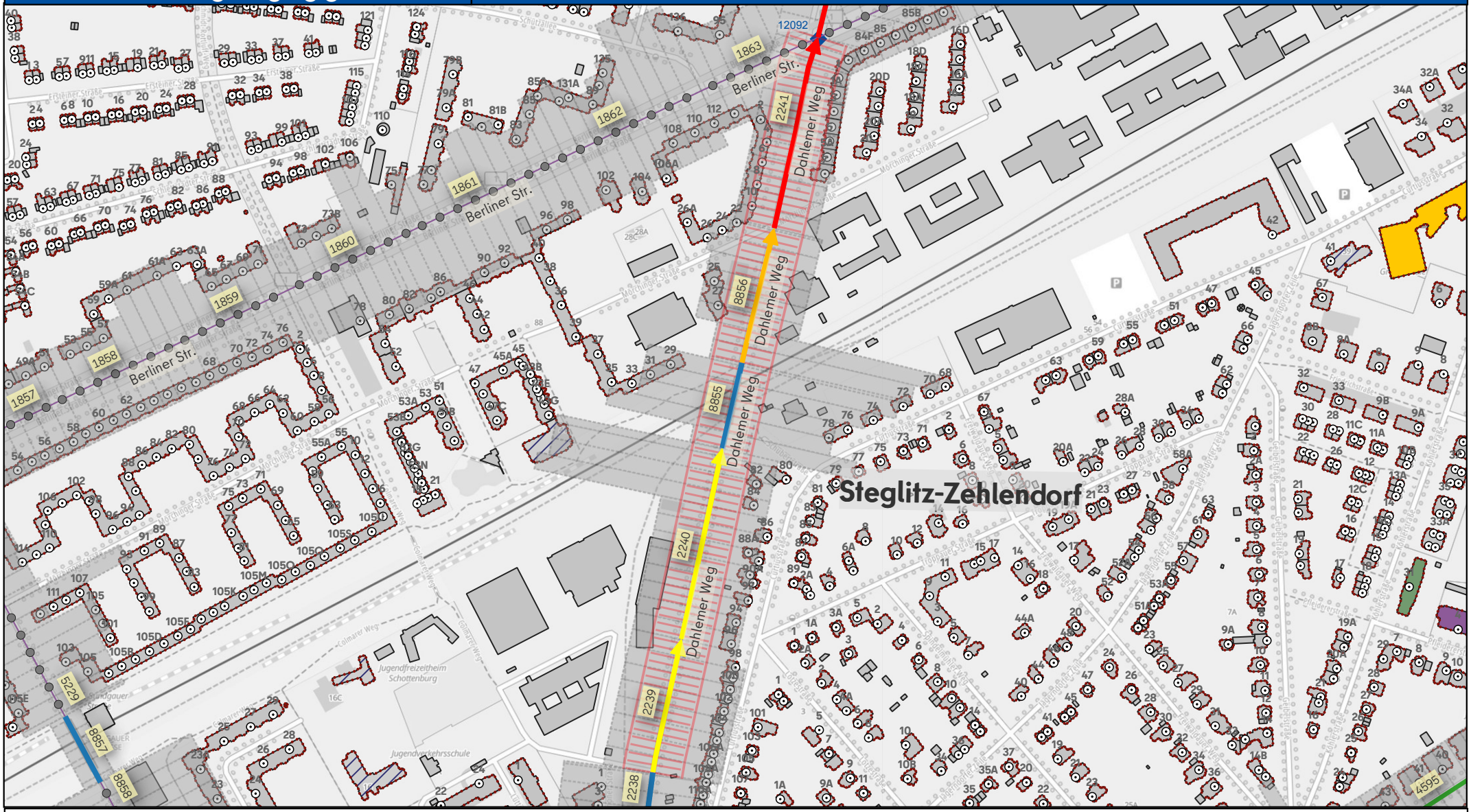
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3409 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 425: Dahlemer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
2239	120	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
2240	172	19	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
2241	173	0	40	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
8856	122	36	31	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****
2239	120	3	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2240	172	19	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2241	173	0	40	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
8856	122	36	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

*) Aus 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 3412

***) 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 3412
***) 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 3414 bzw. 3415 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3412 und gegebenenfalls Seite 3413 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.

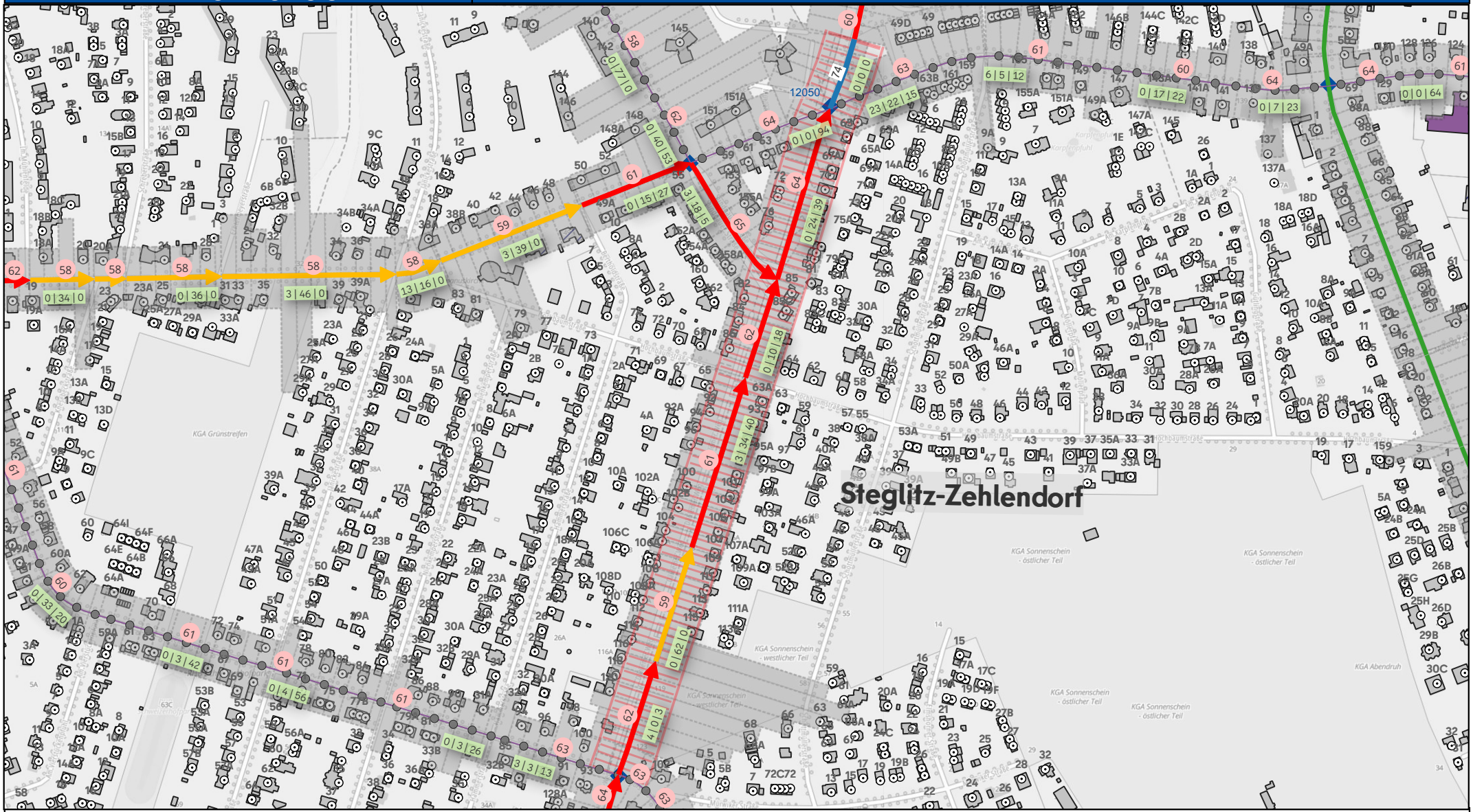
3. Abwägung (Seite 3414 und gegebenenfalls Seite 3415 des Steckbriefs)

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 426: Dahlemer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

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

Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation

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.

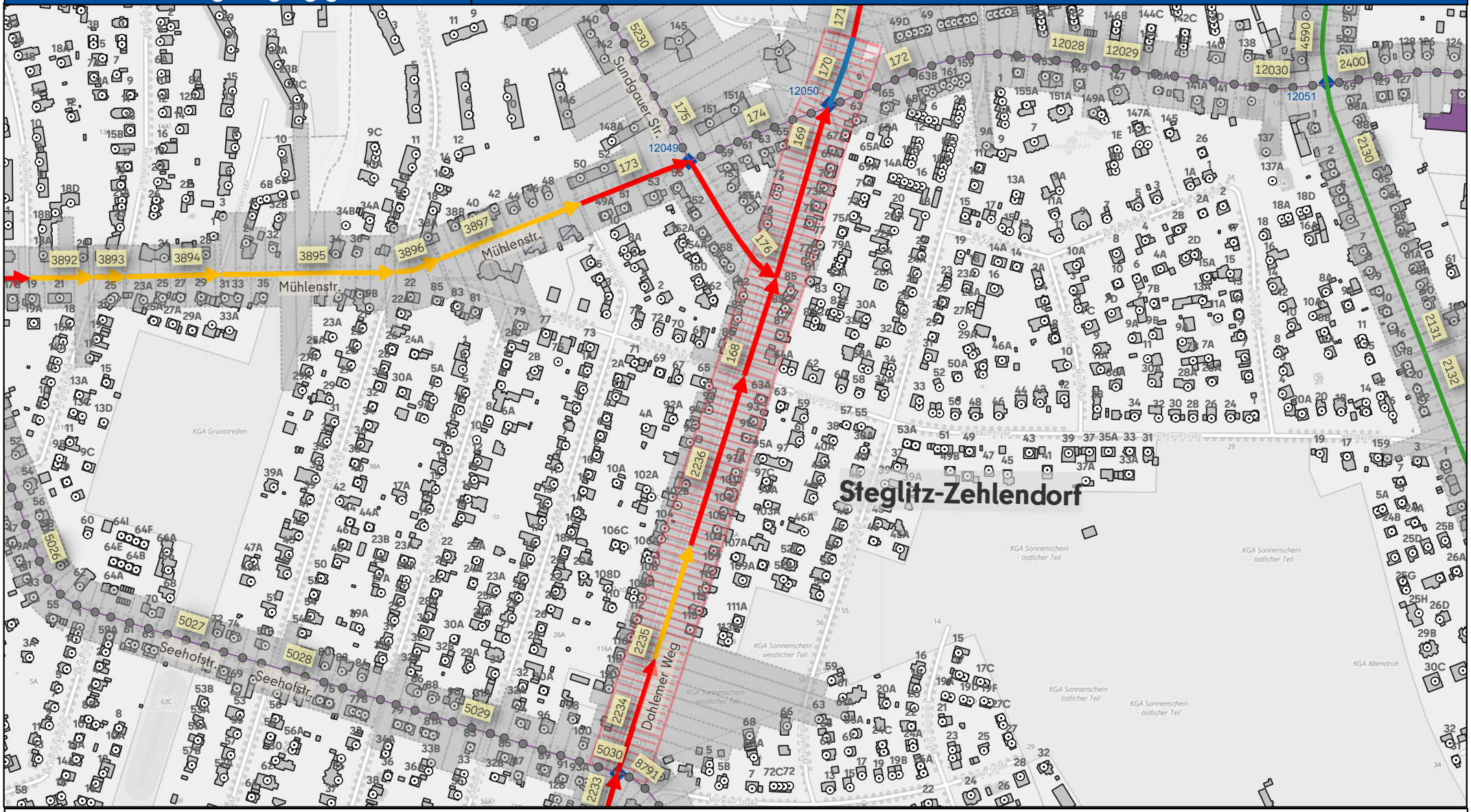
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3417 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 426: Dahlemer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
2233	126	0	5	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
2234	120	4	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
2235	120	0	62	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2236	179	3	34	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
168	104	0	10	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
169	179	0	24	39	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
171	120	3	18	51	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****
2233	126	0	5	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2234	120	4	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2235	120	0	62	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
2236	179	3	34	40	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
168	104	0	10	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
169	179	0	24	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
171	120	3	18	51	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 3420

***) 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 3420
****) 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 3422 bzw. 3423 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3420 und gegebenenfalls Seite 3421 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.

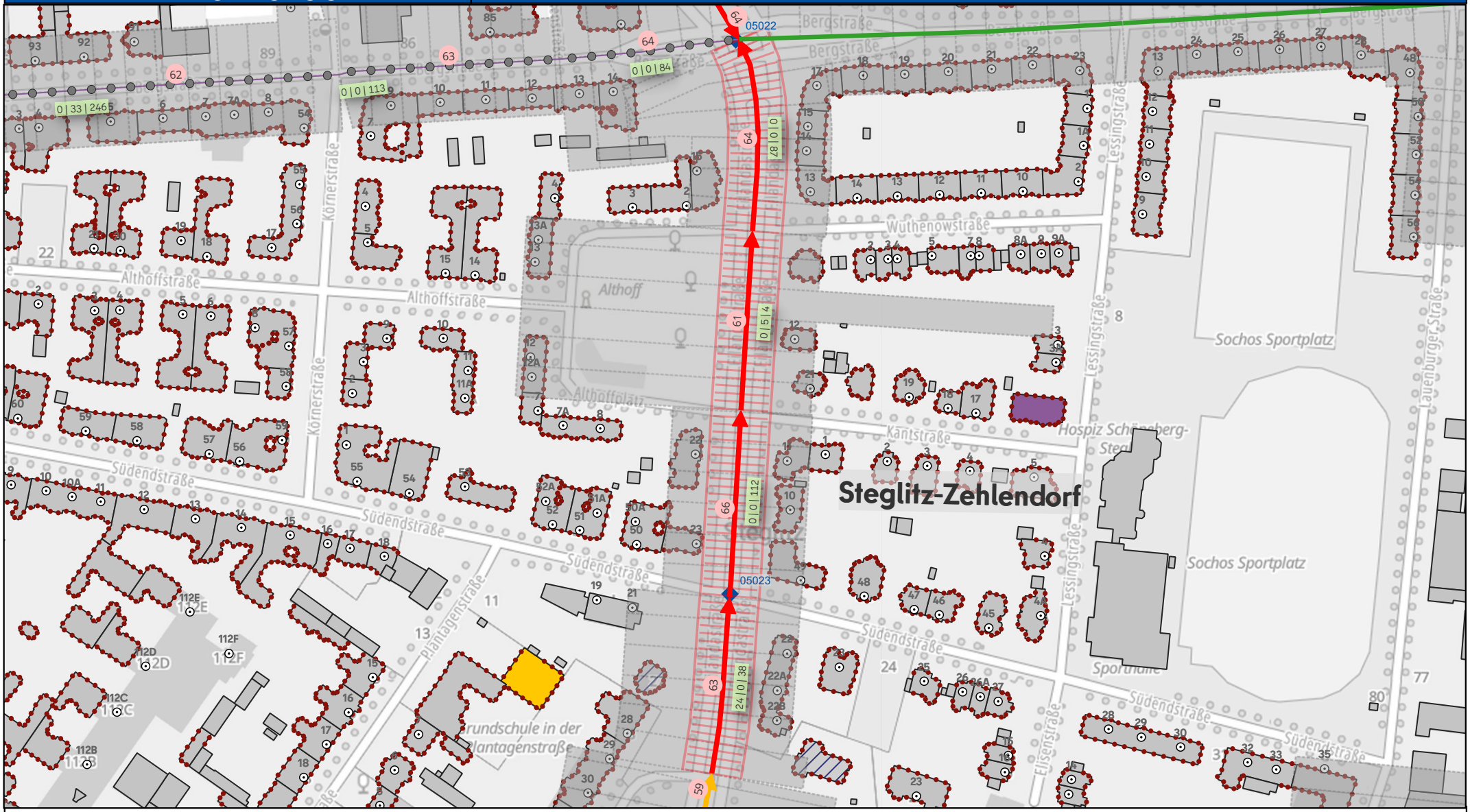
3. Abwägung (Seite 3422 und gegebenenfalls Seite 3423 des Steckbriefs)

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 427: Filandastraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

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.

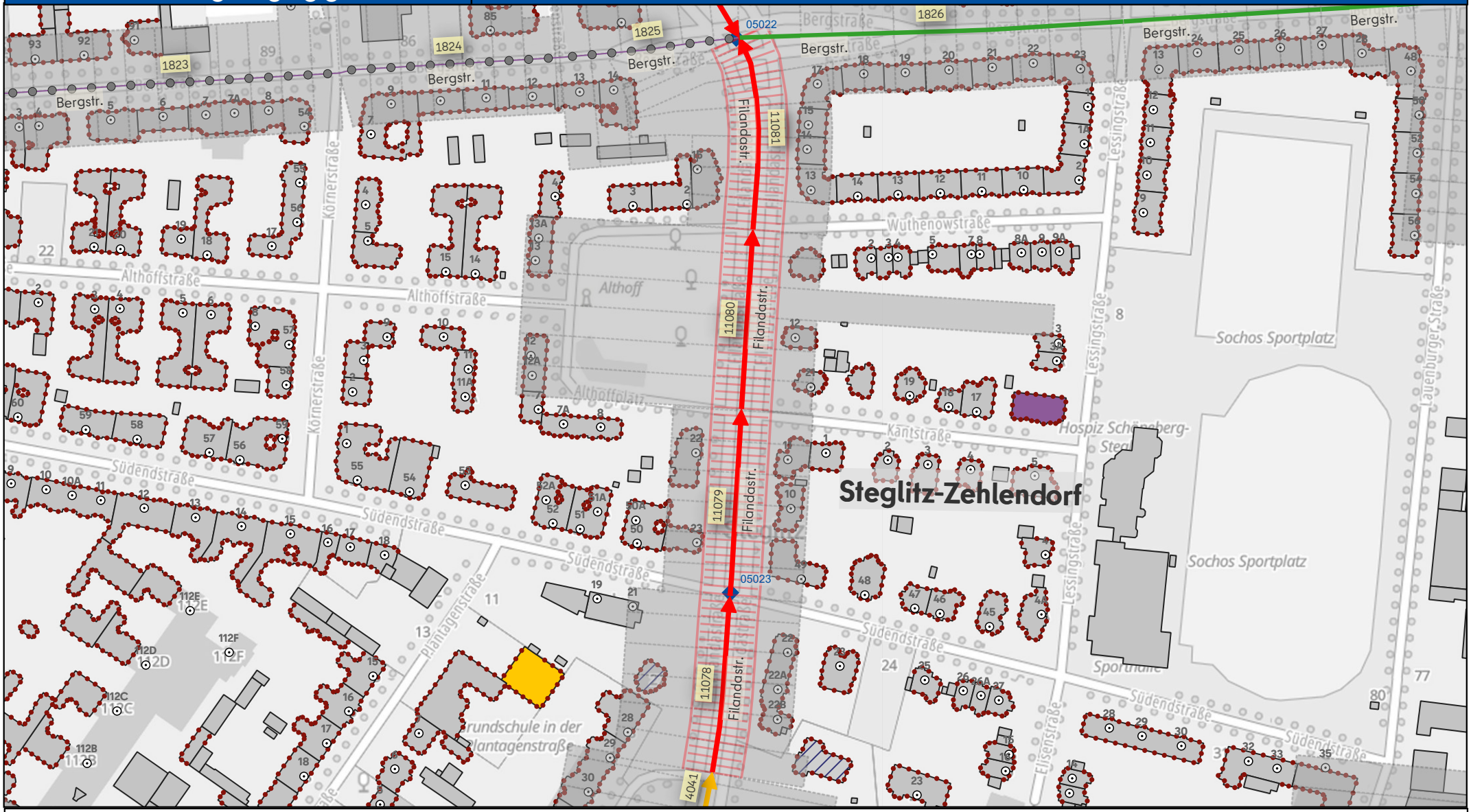
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3425 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 427: Filandastraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
11078	86	24	0	38	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
11079	91	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
11080	87	0	5	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
11081	95	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*

*) Aus 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****
11078	86	24	0	38	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11079	91	0	0	112	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11080	87	0	5	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
11081	95	0	0	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Aus 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 3428

***) 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 3428
***) 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 3430 bzw. 3431 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3428 und gegebenenfalls Seite 3429 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.

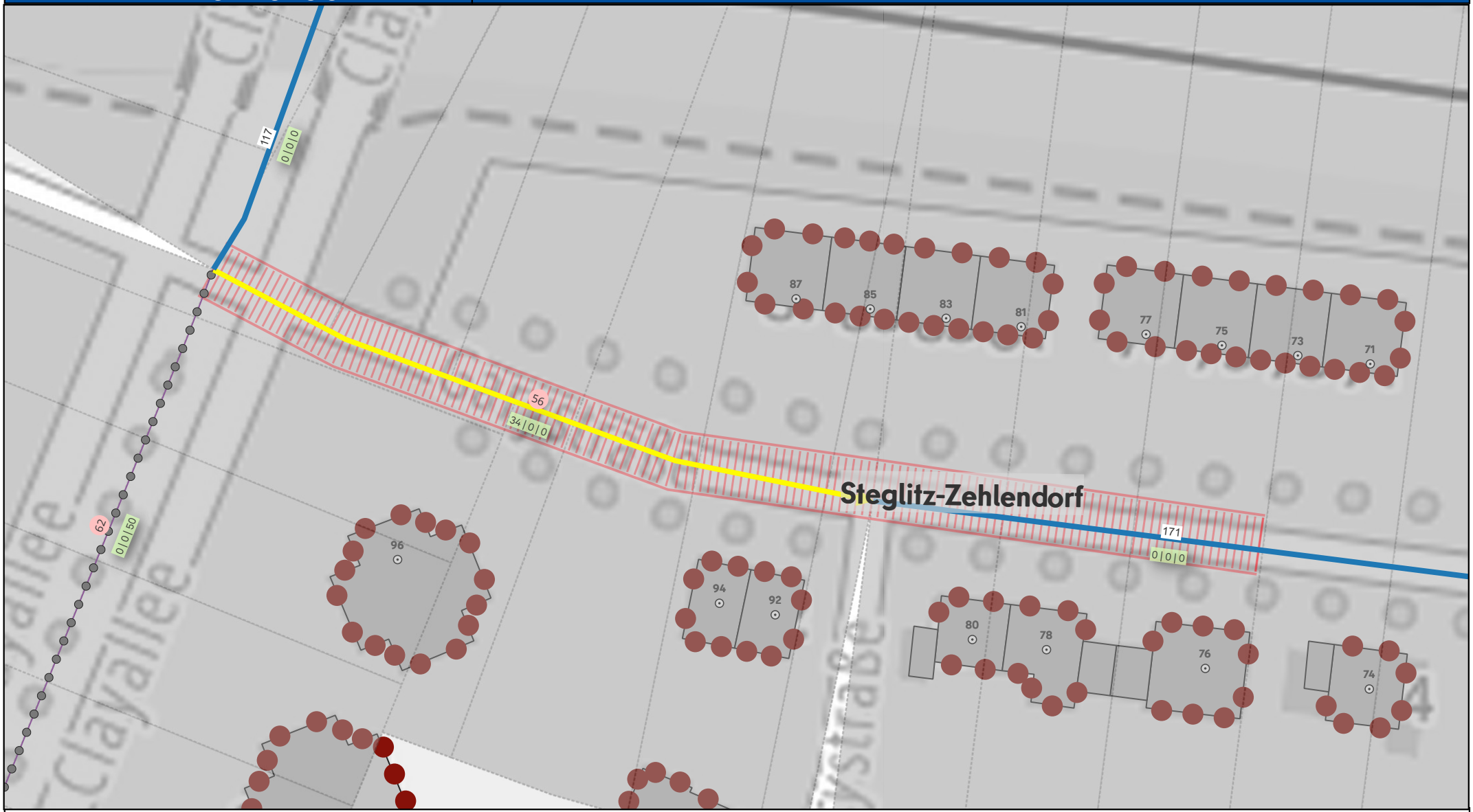
3. Abwägung (Seite 3430 und gegebenenfalls Seite 3431 des Steckbriefs)

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 428: Garystraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Dahlem - 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* >= 55 bis < 57 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

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.

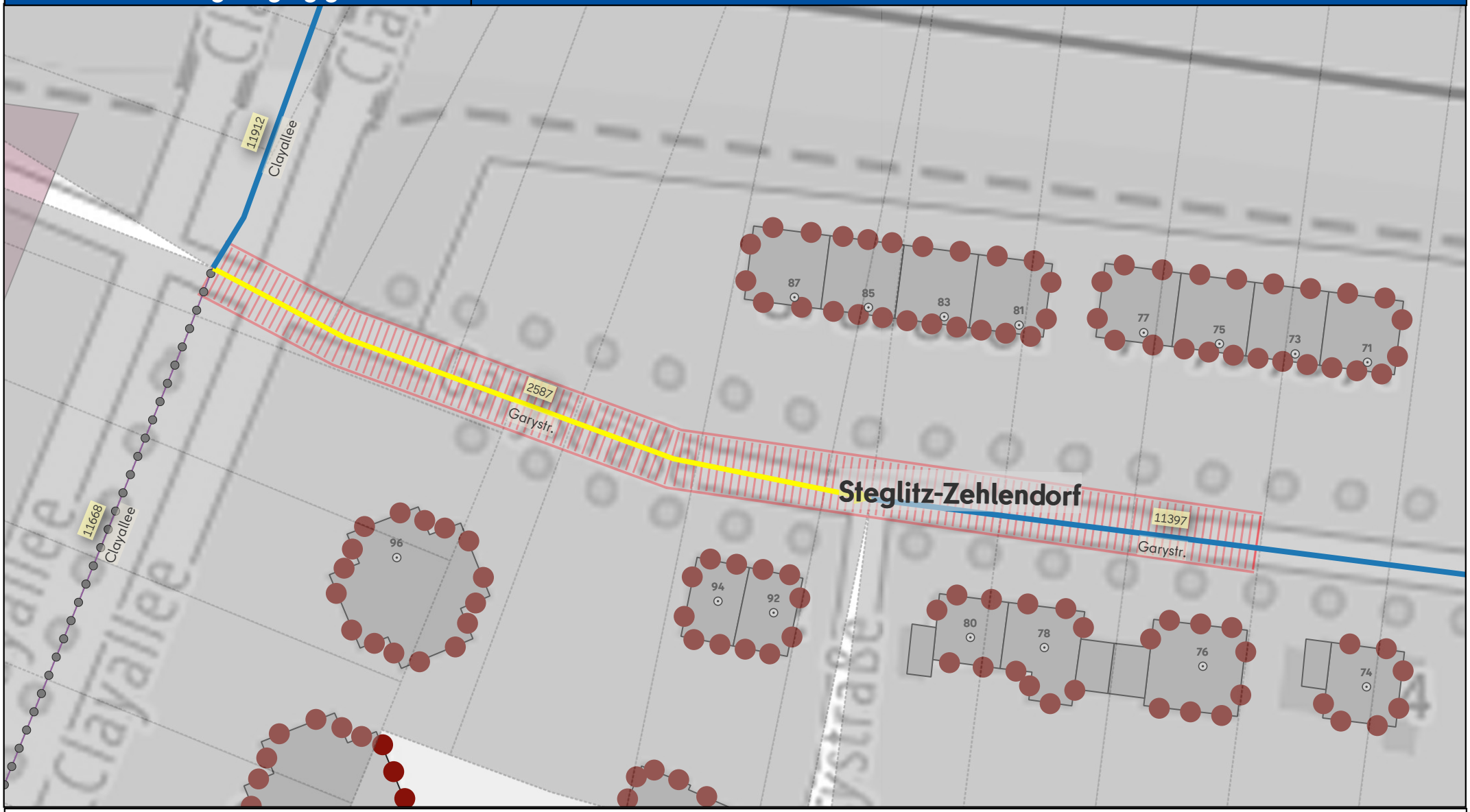
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3433 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 428: Garystraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Dahlem - 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
2587	80	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

*) Aus 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****
2587	80	34	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 3436

***) 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 3436
***) 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 3438 bzw. 3439 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3436 und gegebenenfalls Seite 3437 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.

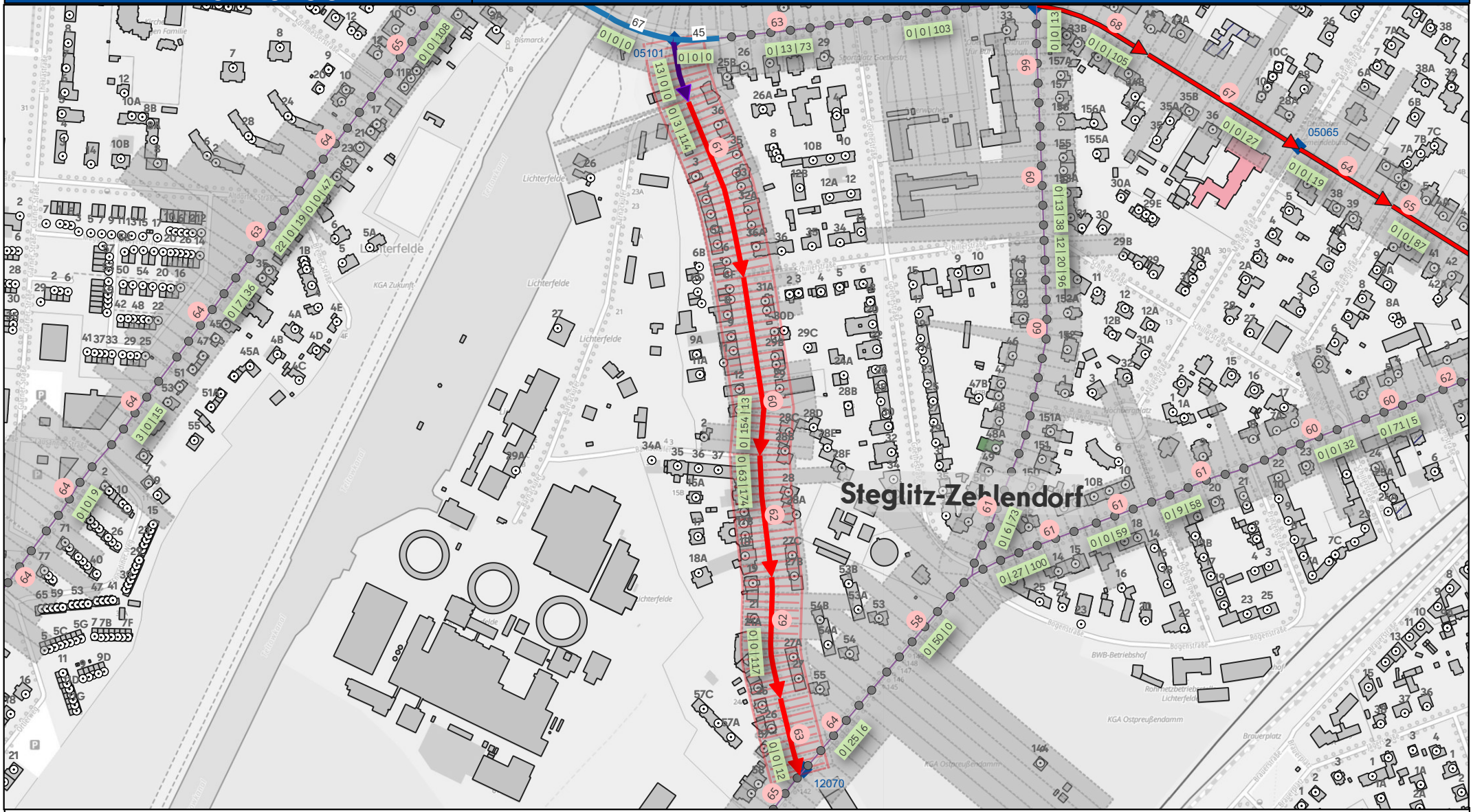
3. Abwägung (Seite 3438 und gegebenenfalls Seite 3439 des Steckbriefs)

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 429: Giesensdorfer Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen
- EW mit LB* >= 55 dB(A) | Alternative Maßnahmen in Umsetzung oder bereits umgesetzt (LSA-Nachtabschaltung)
- 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
- Krankenhaus
- 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.

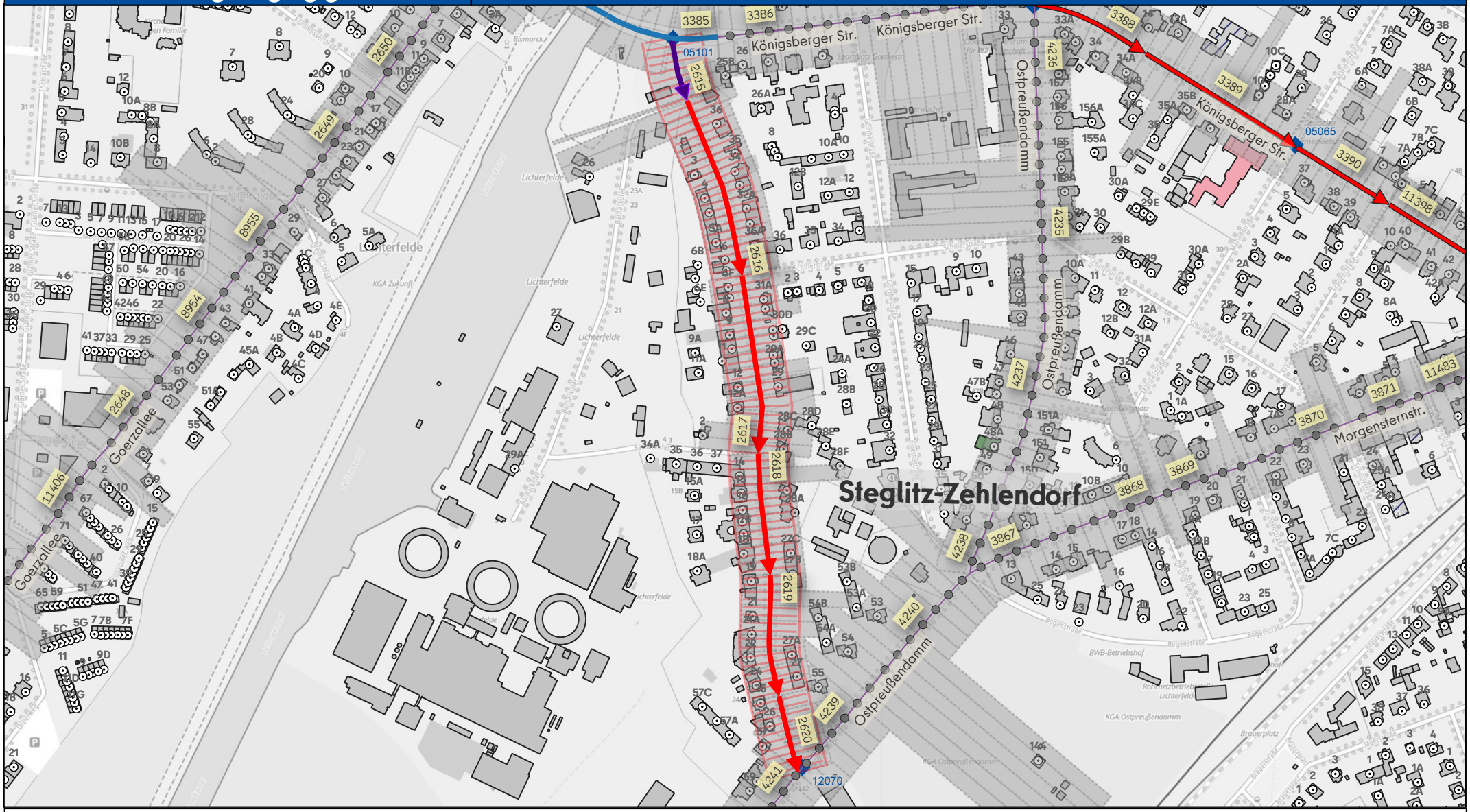
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3441 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 429: Giesensdorfer Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
2616	181	0	3	114	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
2617	177	0	154	13	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
2618	120	0	63	174	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2619	120	0	0	117	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
2620	78	0	0	12	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****
2616	181	0	3	114	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2617	177	0	154	13	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2618	120	0	63	174	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2619	120	0	0	117	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
2620	78	0	0	12	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 3444

***) 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 3444
***) 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 3446 bzw. 3447 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3444 und gegebenenfalls Seite 3445 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.

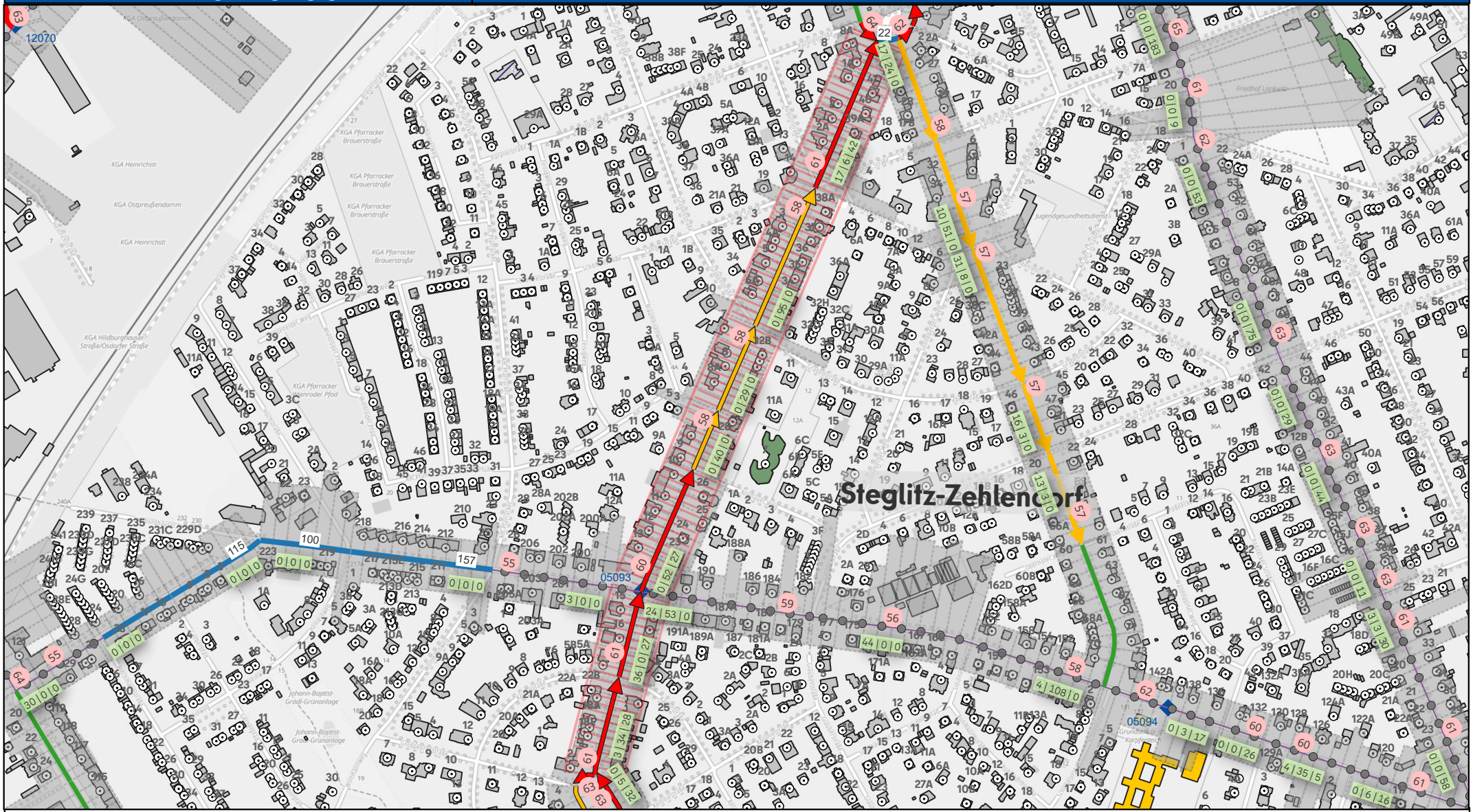
3. Abwägung (Seite 3446 und gegebenenfalls Seite 3447 des Steckbriefs)

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 430: Heinersdorfer Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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.

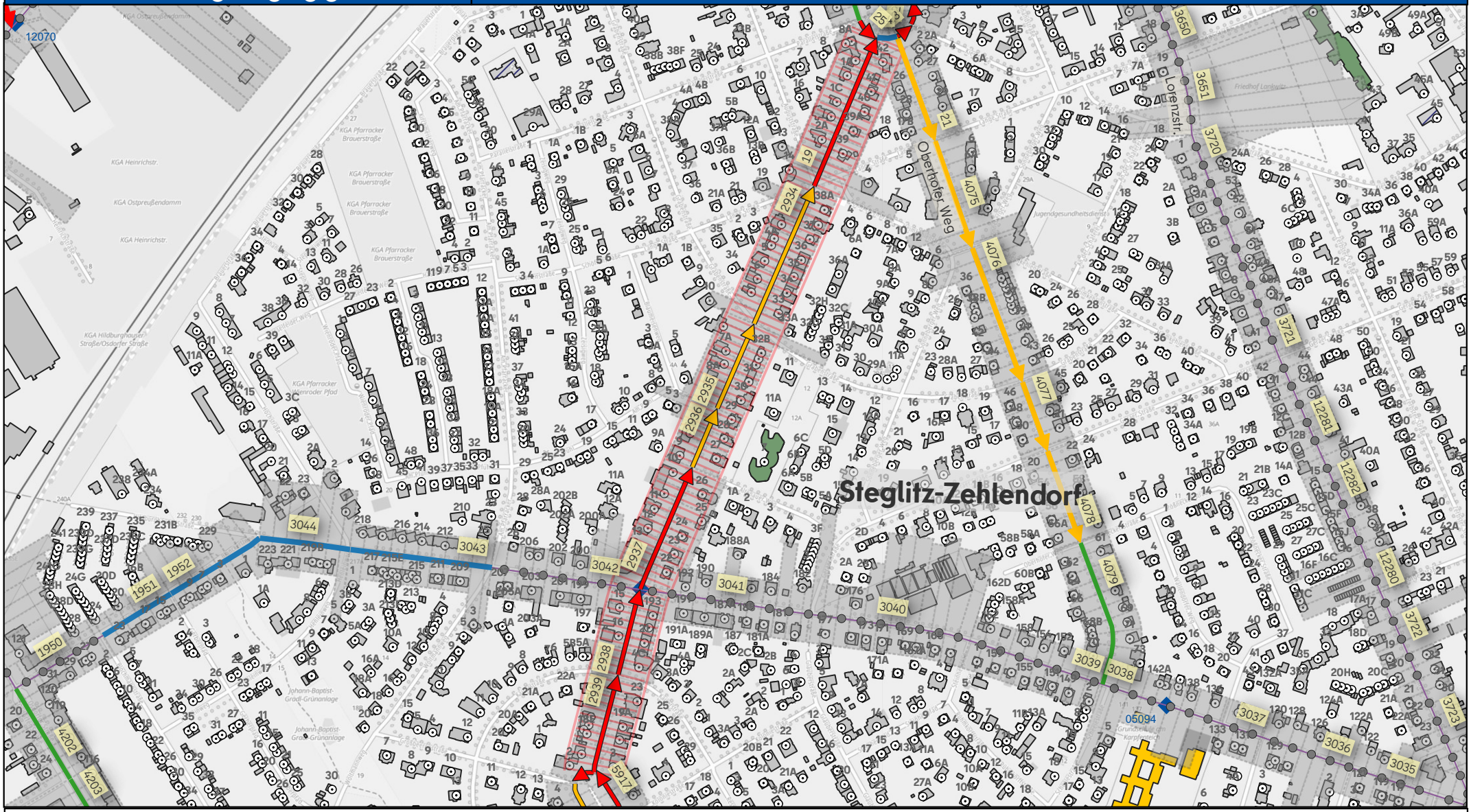
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3449 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 430: Heinersdorfer Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
19	177	17	6	42	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
2934	165	0	95	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2935	101	0	29	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2936	70	0	40	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2937	146	0	52	27	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
2938	97	36	0	27	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) 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
2939	110	3	34	28	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Abschnitts-Nr.	Abschnittslänge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
19	177	17	6	42	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2934	165	0	95	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2935	101	0	29	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2936	70	0	40	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2937	146	0	52	27	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2938	97	36	0	27	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,284 | keine | 380,284	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2939	110	3	34	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,284 | keine | 380,284	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 3452

***) 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 3452
***) 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 3454 bzw. 3455 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3452 und gegebenenfalls Seite 3453 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.

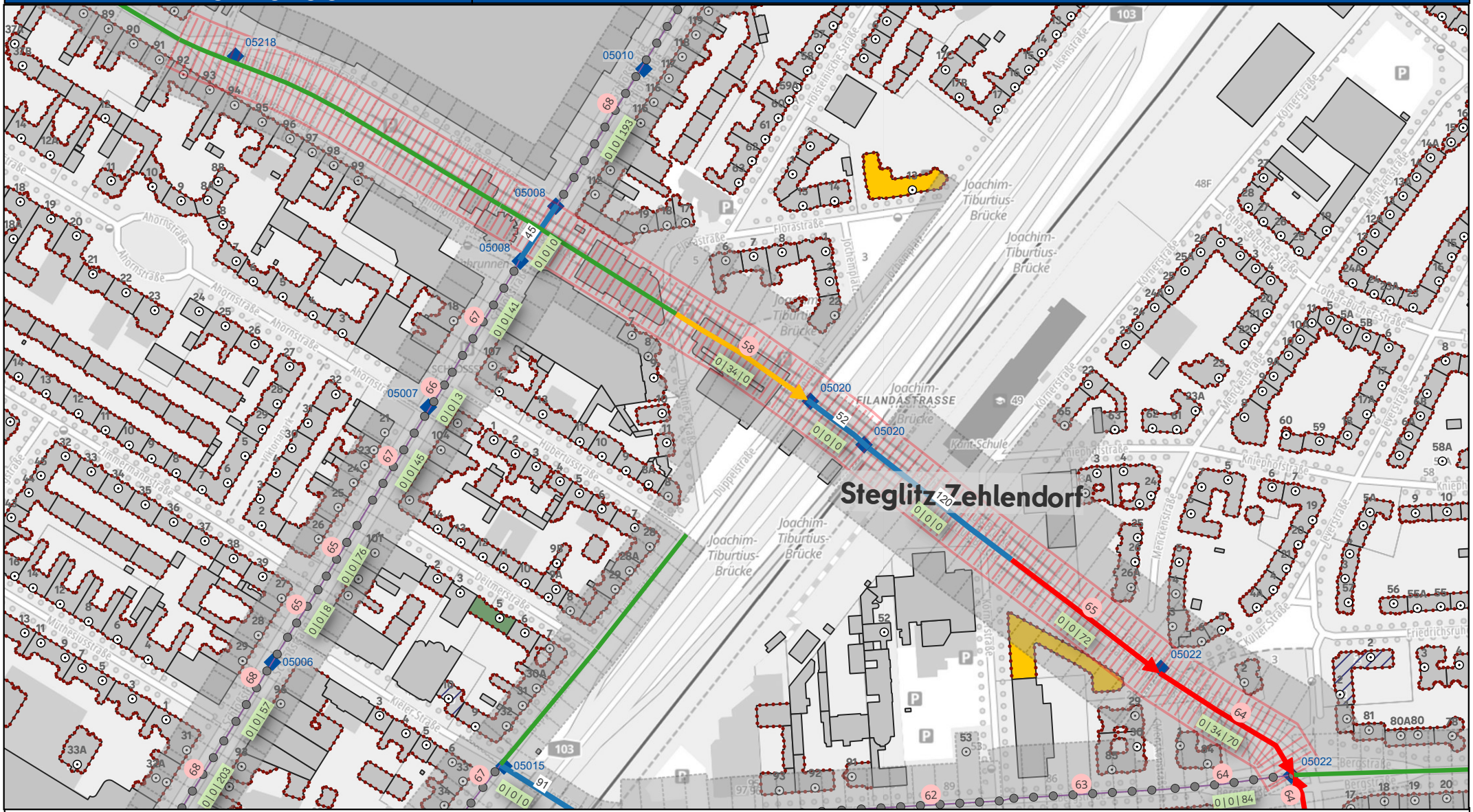
3. Abwägung (Seite 3454 und gegebenenfalls Seite 3455 des Steckbriefs)

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 431: Joachim-Tiburtius-Brücke in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

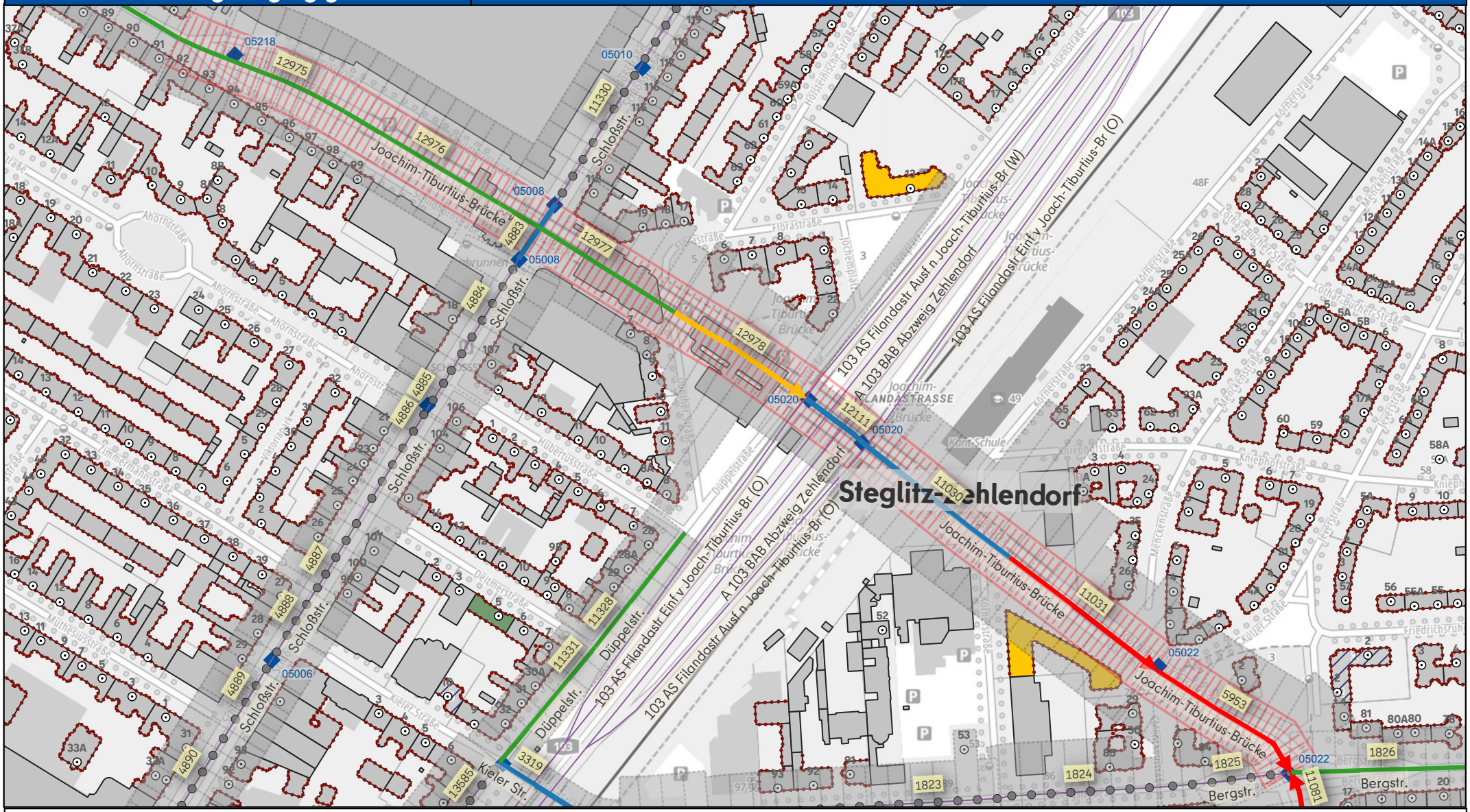
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3457 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 431: Joachim-Tiburtius-Brücke in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
5953	114	0	34	70	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) 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
11031	124	0	0	72	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
12978	104	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

*) Aus 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****
5953	114	0	34	70	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11031	124	0	0	72	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12978	104	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

*) Aus 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 3460

***) 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 3460
****) 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 3462 bzw. 3463 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3460 und gegebenenfalls Seite 3461 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.

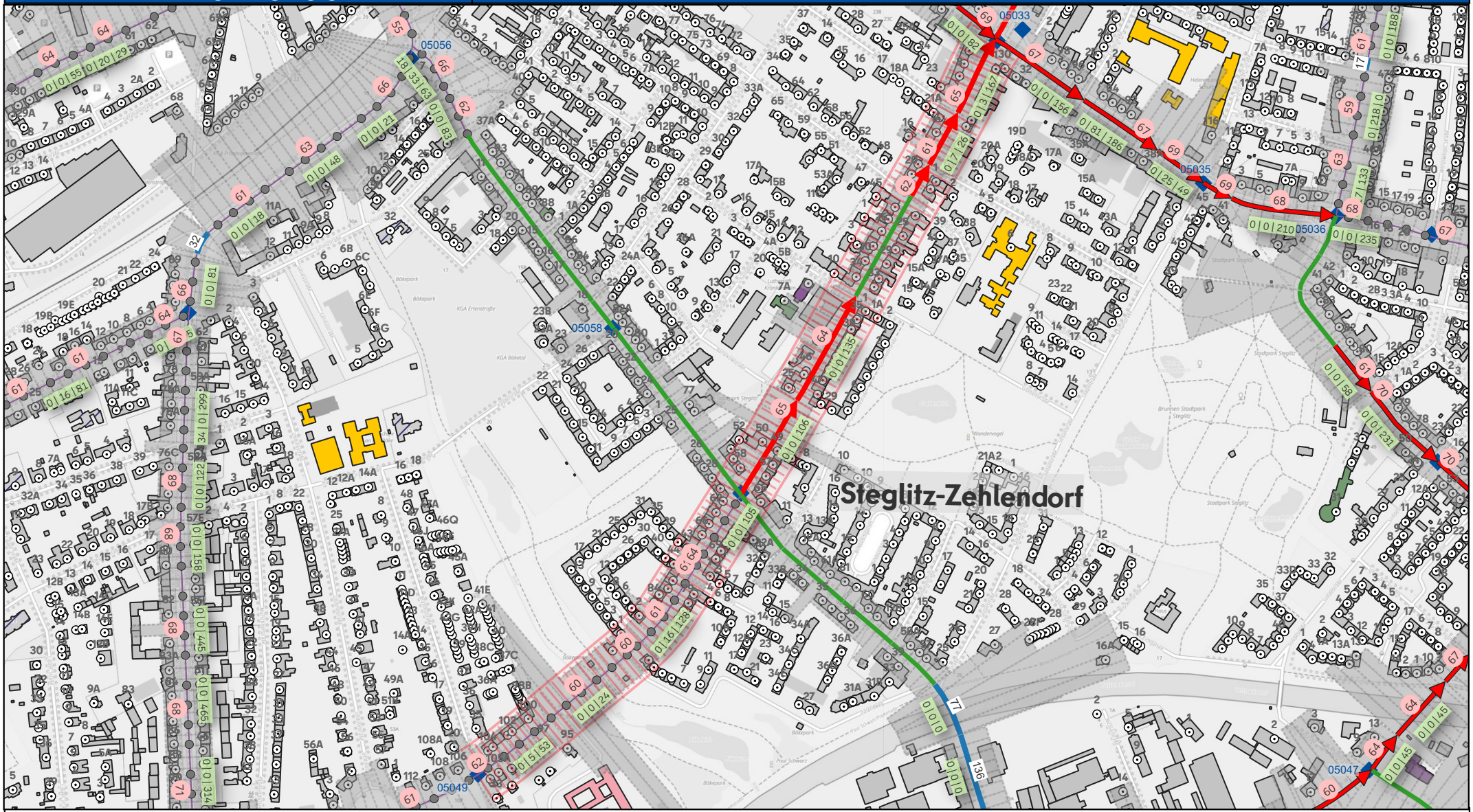
3. Abwägung (Seite 3462 und gegebenenfalls Seite 3463 des Steckbriefs)

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 432: Klingsorstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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)

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.

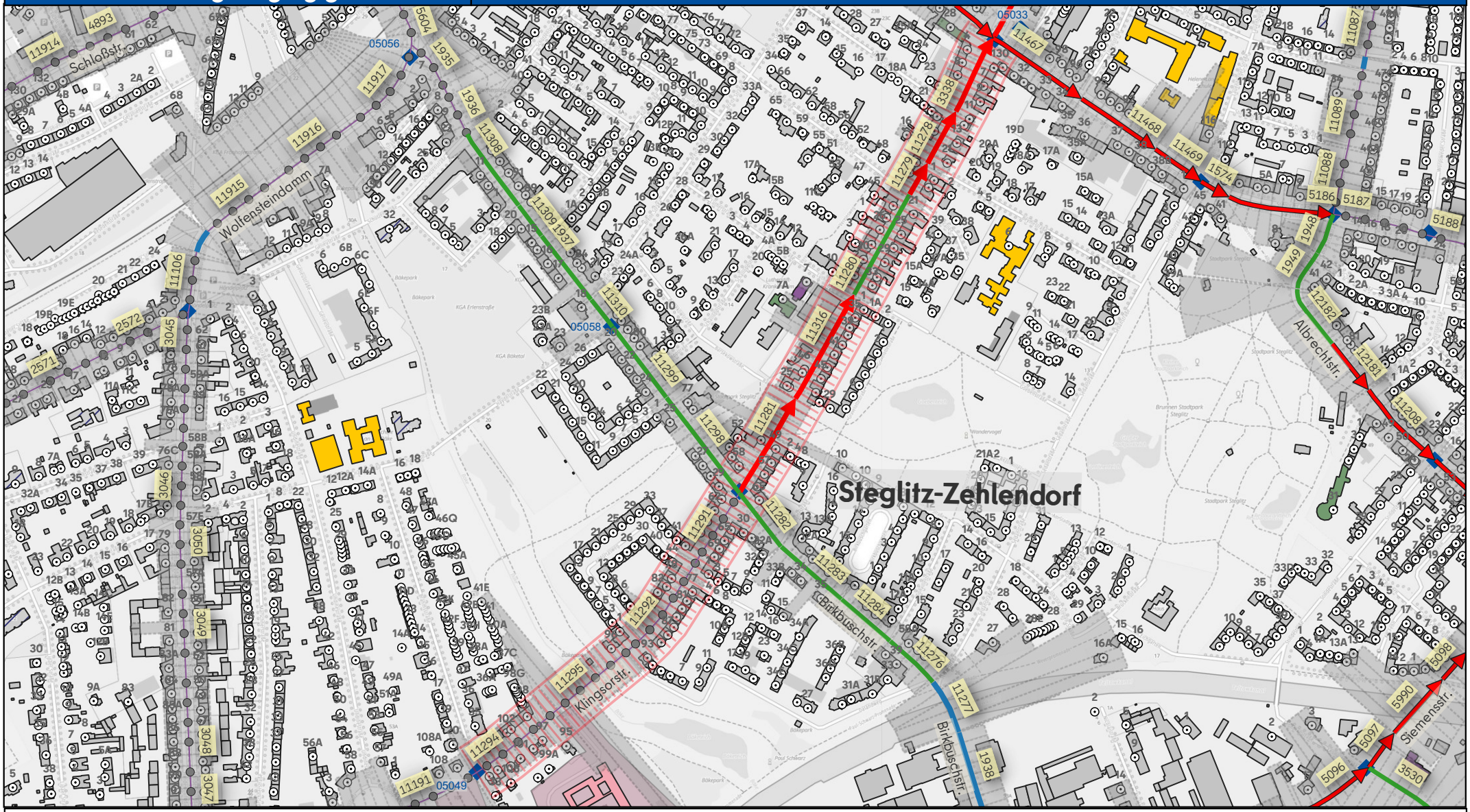
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3465 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 432: Klingsorstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
3338	111	0	3	167	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11278	80	0	7	26	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
11279	48	0	0	69	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
11281	147	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
11316	161	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

*) Aus 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****
3338	111	0	3	167	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11278	80	0	7	26	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11279	48	0	0	69	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11281	147	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
11316	161	0	0	135	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 3468

***) 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 3468
***) 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 3470 bzw. 3471 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3468 und gegebenenfalls Seite 3469 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.

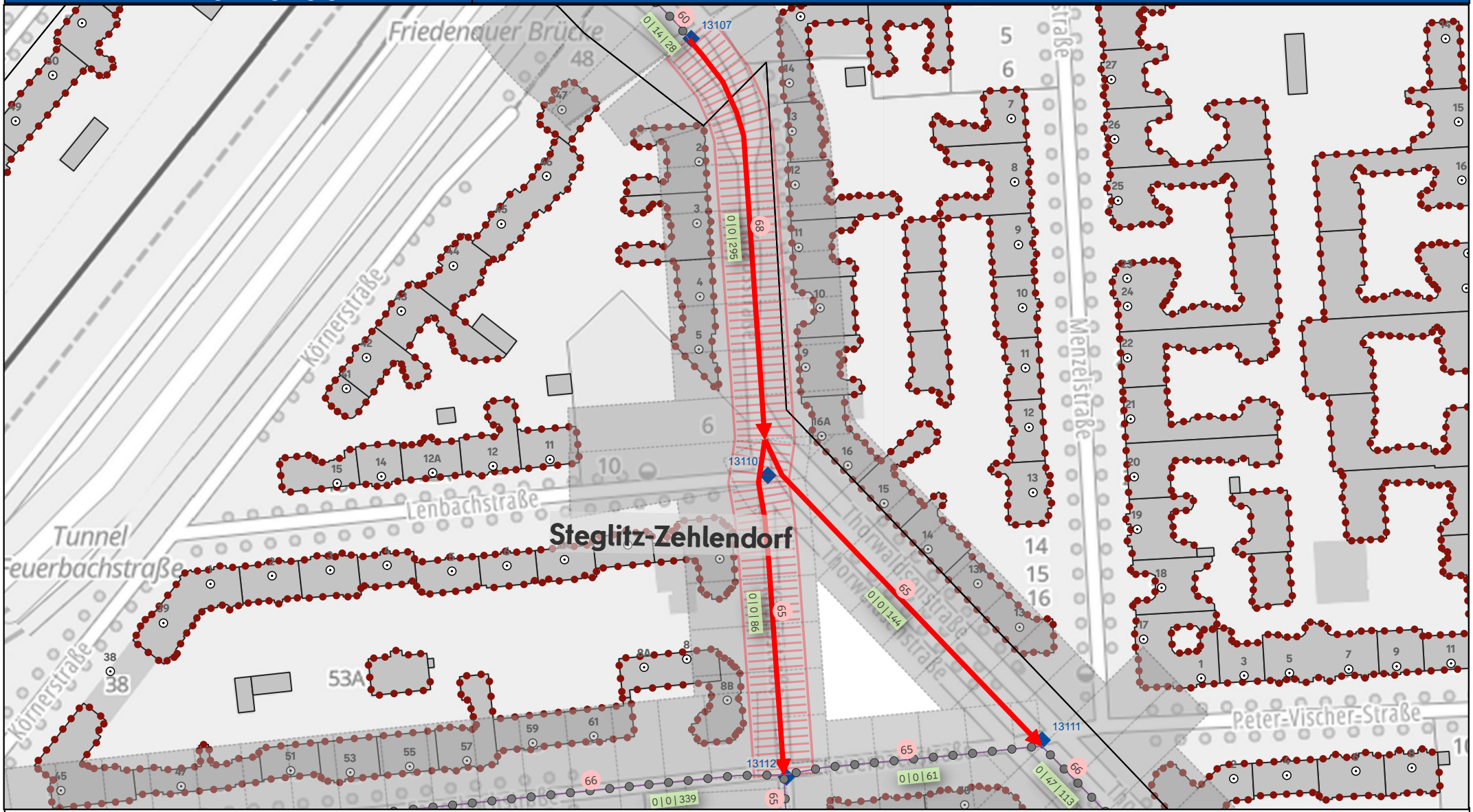
3. Abwägung (Seite 3470 und gegebenenfalls Seite 3471 des Steckbriefs)

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 433: Knausstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - Lärmbetroffenheit



0 80 160 240 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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.

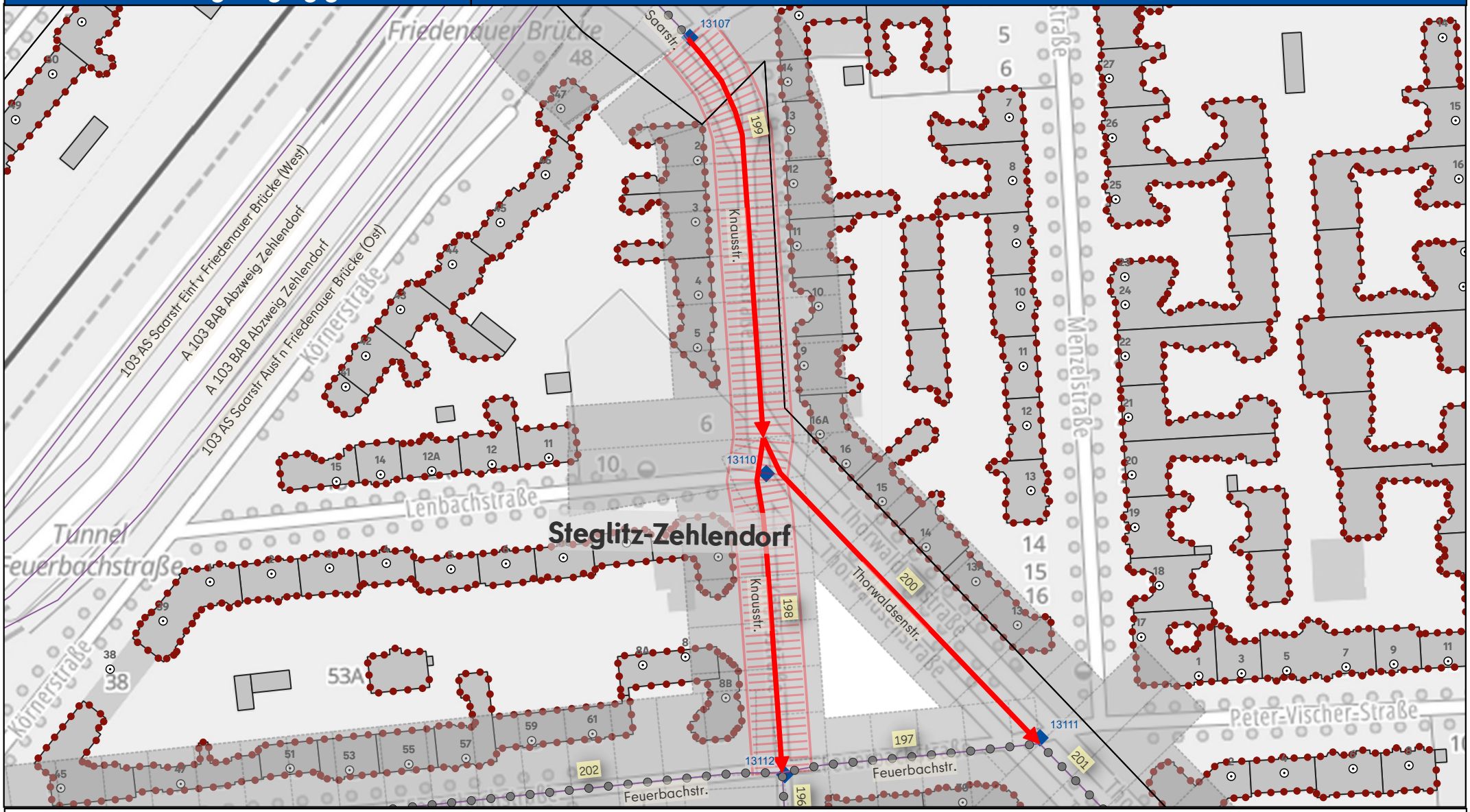
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3473 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 433: Knausstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
198	109	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
199	134	0	0	295	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****
198	109	0	0	86	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
199	134	0	0	295	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 3476

***) 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 3476
***) 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 3478 bzw. 3479 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3476 und gegebenenfalls Seite 3477 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.

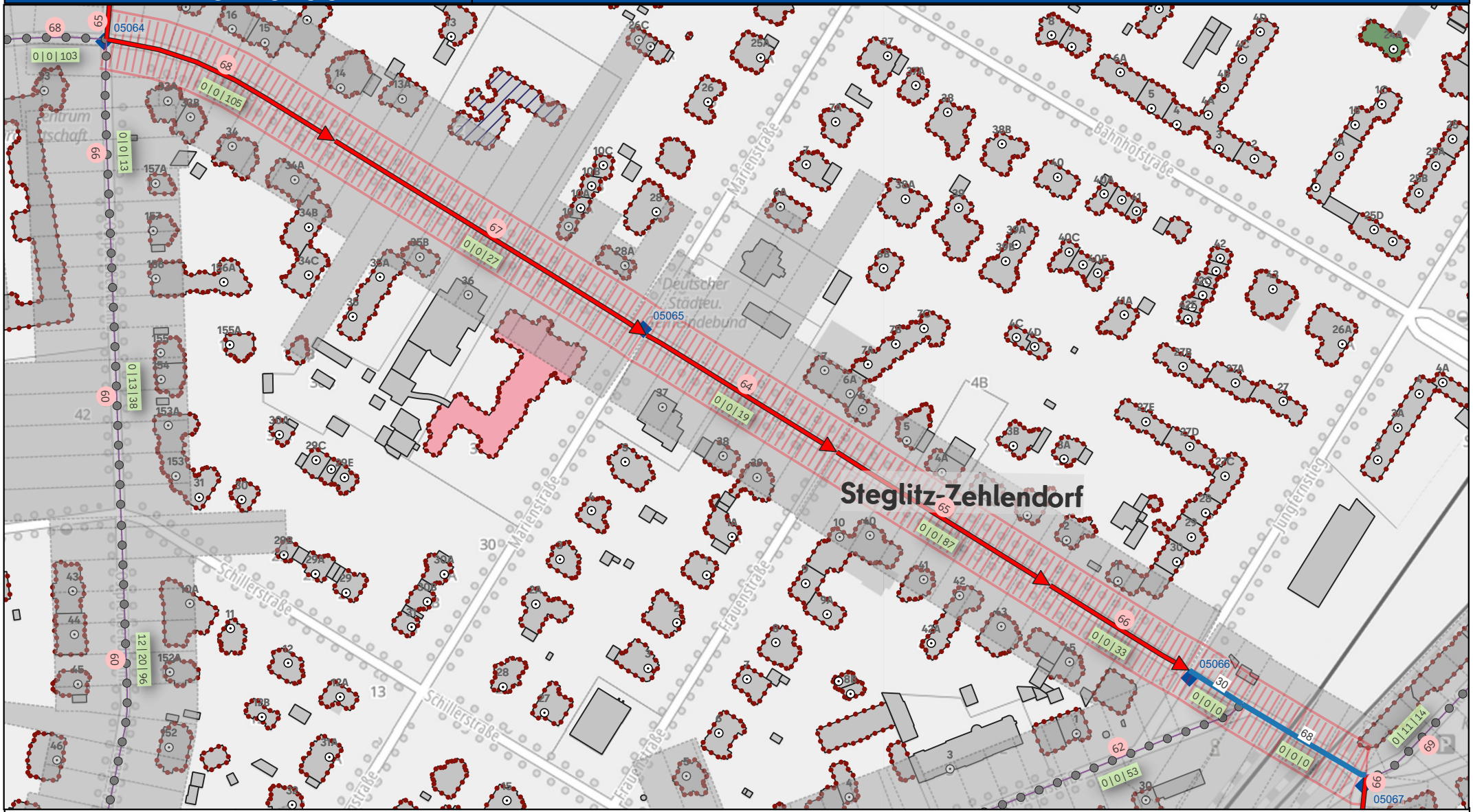
3. Abwägung (Seite 3478 und gegebenenfalls Seite 3479 des Steckbriefs)

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 434: Königsberger Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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

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

Krankenhaus

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.

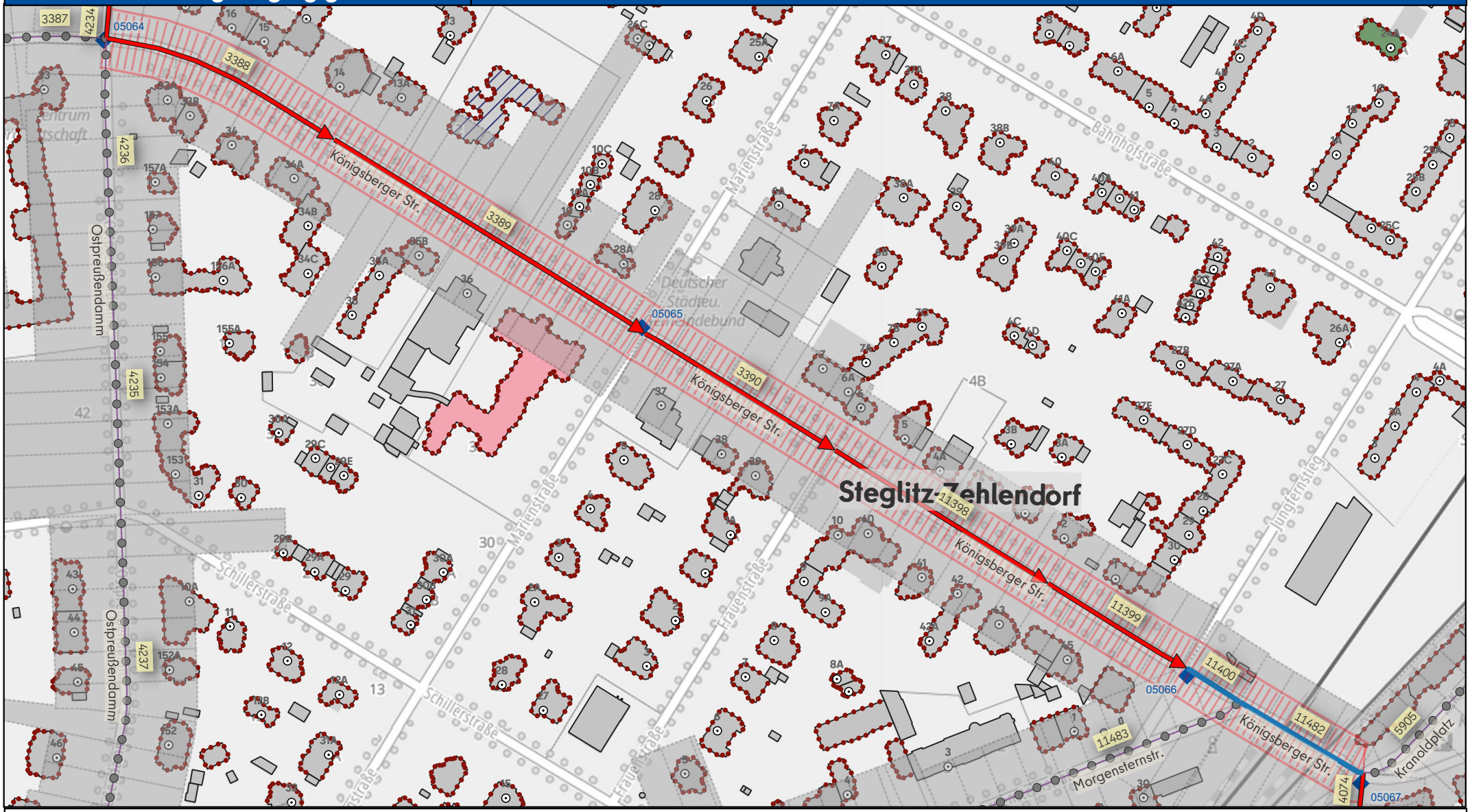
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3481 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 434: Königsberger Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
3388	120	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
3389	175	0	0	27	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3390	106	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
11398	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
11399	78	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****
3388	120	0	0	105	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X11,380,M11 | M11 | X11,380,M11	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3389	175	0	0	27	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X11,380,M11 | M11 | X11,380,M11	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3390	106	0	0	19	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X11,380,M11 | M11 | X11,380,M11	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11398	120	0	0	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	X11,380,M11 | M11 | X11,380,M11	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11399	78	0	0	33	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,X11,M11 | M11 | 380,X11,M11	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 3484

***) 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 3484
****) 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 3486 bzw. 3487 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3484 und gegebenenfalls Seite 3485 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.

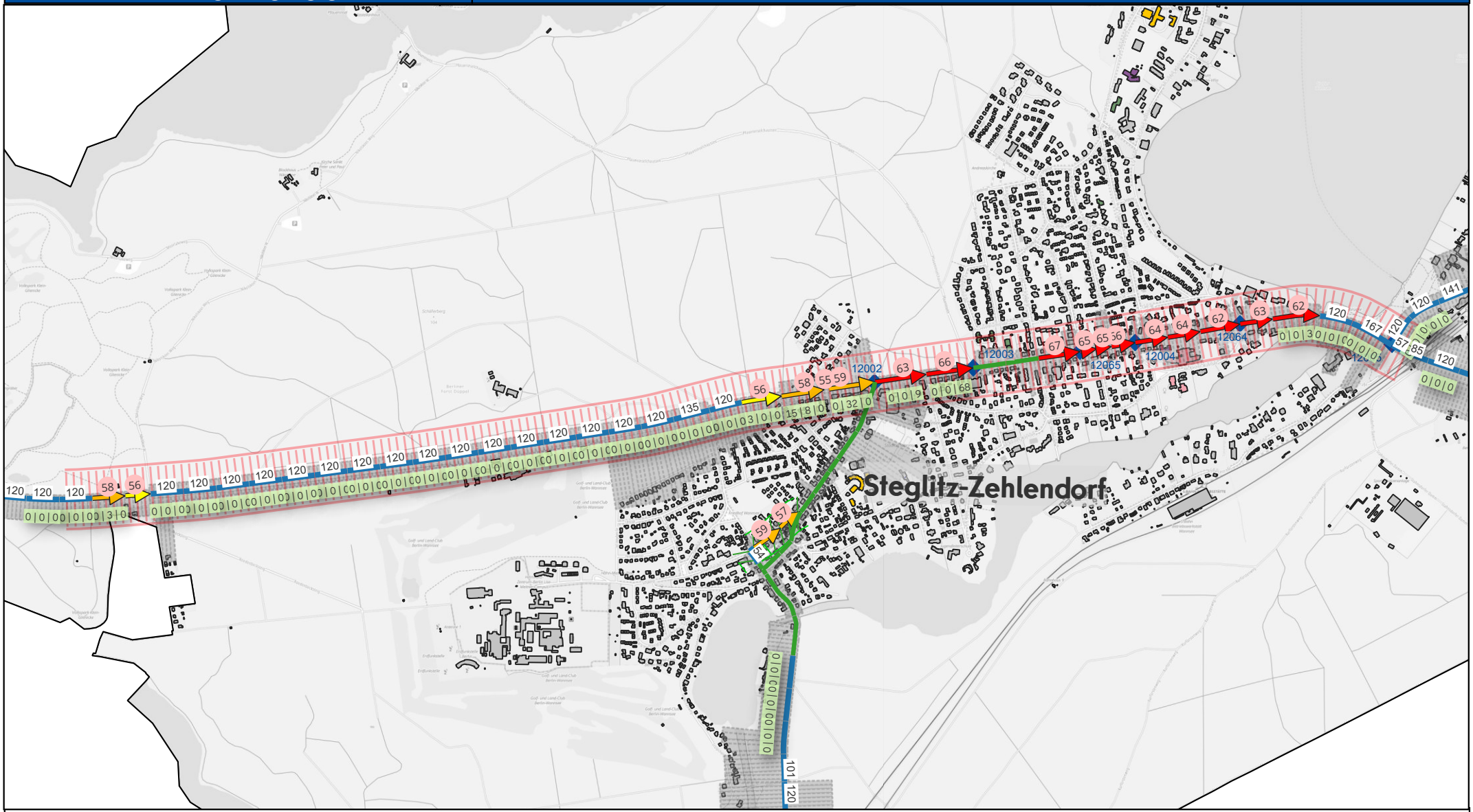
3. Abwägung (Seite 3486 und gegebenenfalls Seite 3487 des Steckbriefs)

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 435: Königstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - 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

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)

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)

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Krankenhaus

Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

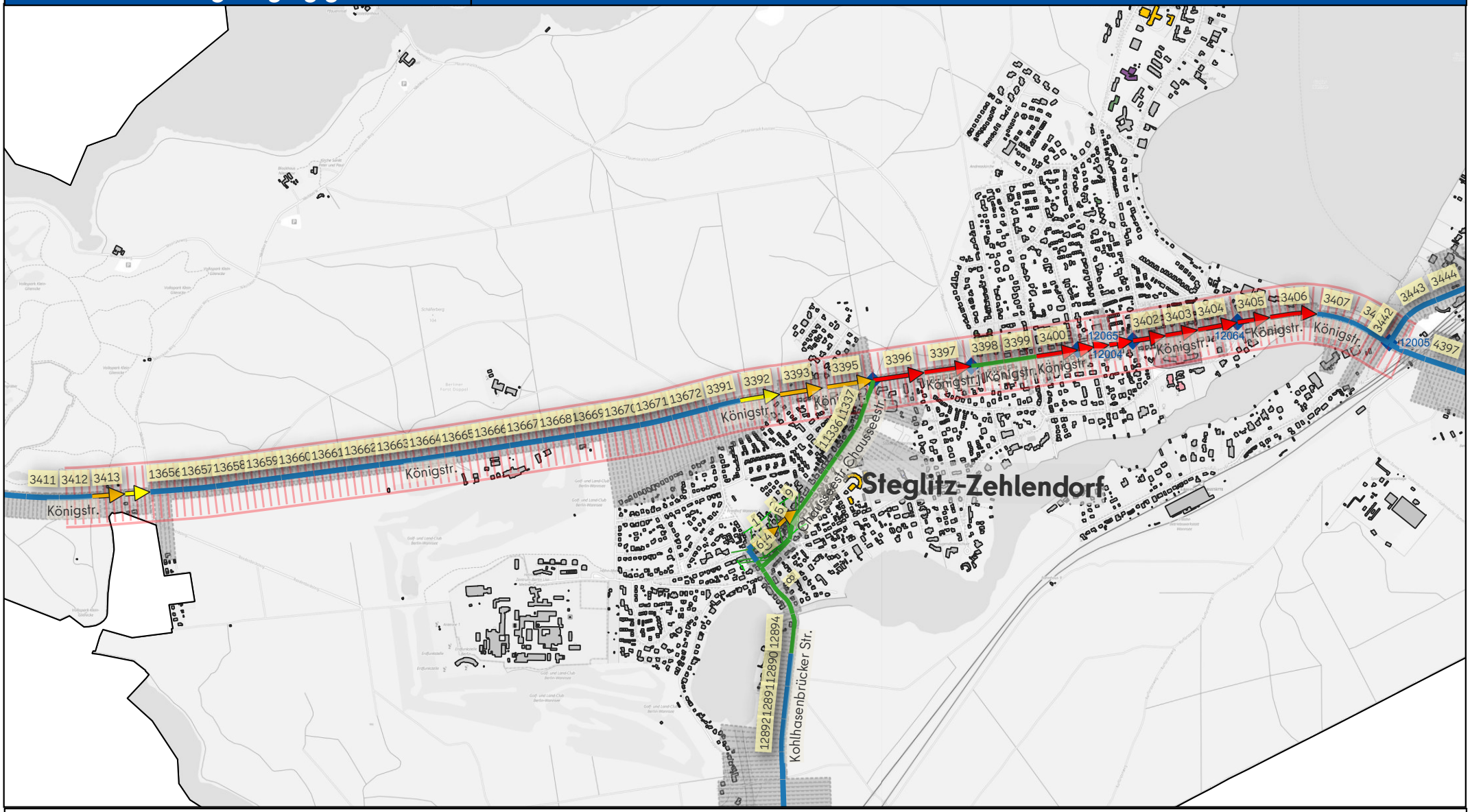
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3489 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 435: Königstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - Abschnittsnummern



0 900 1.800 2.700 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
3392	146	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
3393	158	15	8	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
3394	16	5	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
3395	170	0	32	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
3396	188	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
3397	172	0	0	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
3400	153	22	0	38	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
3401	87	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
3402	120	7	0	45	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*

3403	120	5	31	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
3404	147	0	13	30	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
3405	120	7	5	79	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
3406	172	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
3413	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
3414	92	4	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
11314	62	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) 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
11315	53	0	0	20	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

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****
3392	146	3	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	316 | keine | 316	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3393	158	15	8	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	316 | keine | 316	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3394	16	5	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	316 | keine | 316	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3395	170	0	32	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	316 | keine | 316	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3396	188	0	0	9	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,316,318 | keine | 118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3397	172	0	0	68	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,316,318 | keine | 118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3400	153	22	0	38	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,316,318 | keine | 118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3401	87	0	0	35	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,316,318 | keine | 118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3402	120	7	0	45	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	114,118,316,318 | keine | 114,118,316,318	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 3492

***) 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*

3403	120	5	31	40	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	114,118,316,318 | keine | 114,118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3404	147	0	13	30	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	114,118,316,318 | keine | 114,118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3405	120	7	5	79	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	114,118,316,318 | keine | 114,118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3406	172	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	114,118,316,318 | keine | 114,118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3413	120	0	3	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	316 | keine | 316	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
3414	92	4	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	316 | keine | 316	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11314	62	0	3	22	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,316,318 | keine | 118,316,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11315	53	0	0	20	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,316,318 | keine | 118,316,318	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 3492
***) 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 3494 bzw. 3495 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3492 und gegebenenfalls Seite 3493 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.

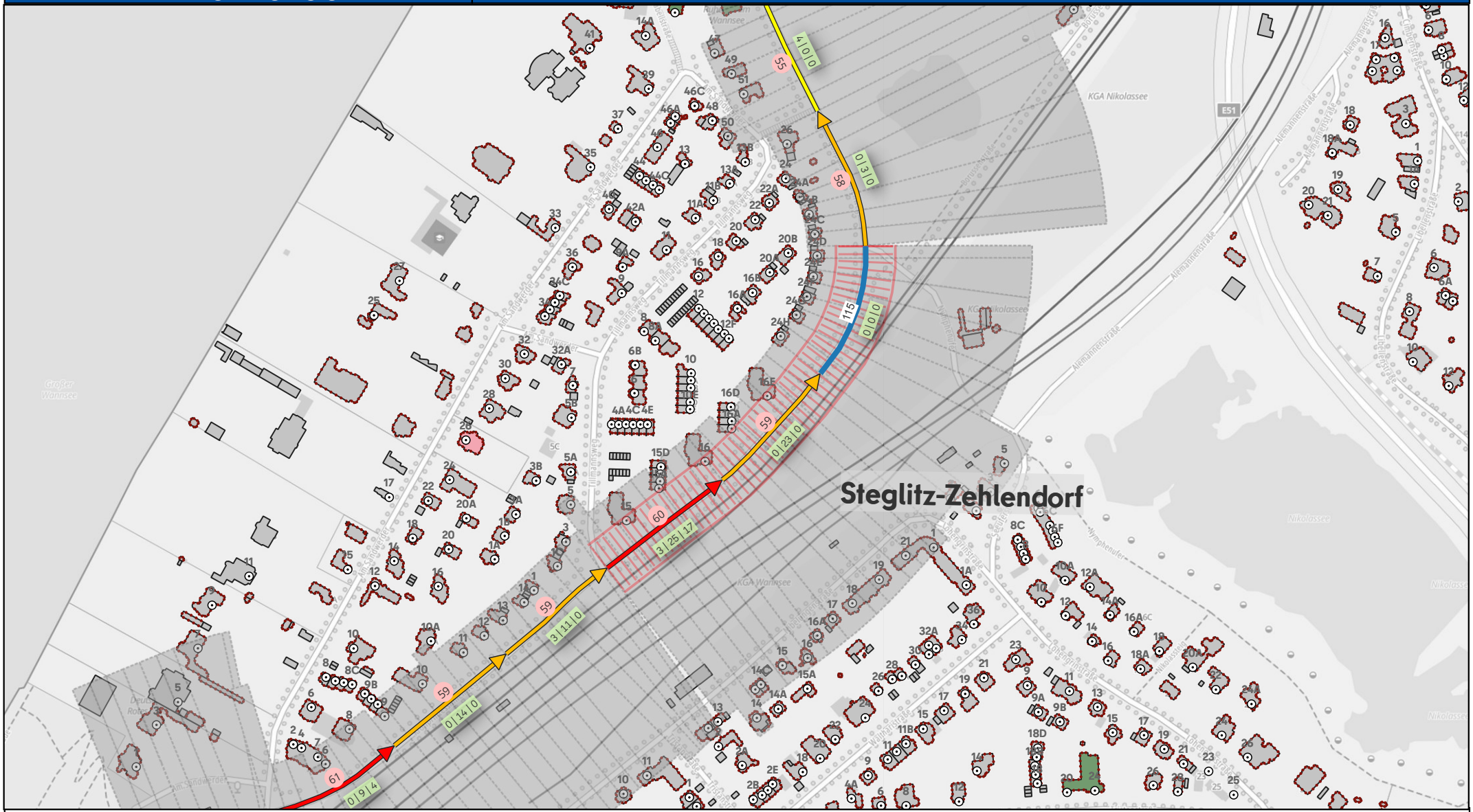
3. Abwägung (Seite 3494 und gegebenenfalls Seite 3495 des Steckbriefs)

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 436: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Nikolassee - Lärmbetroffenheit


Steglitz-Zehlendorf
KGA Nikolassee
KGA Wannsee
E51
Großer Wannsee
Nikolassee
Wannsee
Kronprinzessinnenweg
Klemannstraße
Am Sandwerder
Am Rondell
Am Schwarzen Steg
Am Sandwerder
Am Rondell
Am Schwarzen Steg
Am Sandwerder
Am Rondell
Am Schwarzen Steg

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

Grundlagendaten

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

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

Lärm

● Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Krankenhaus

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.

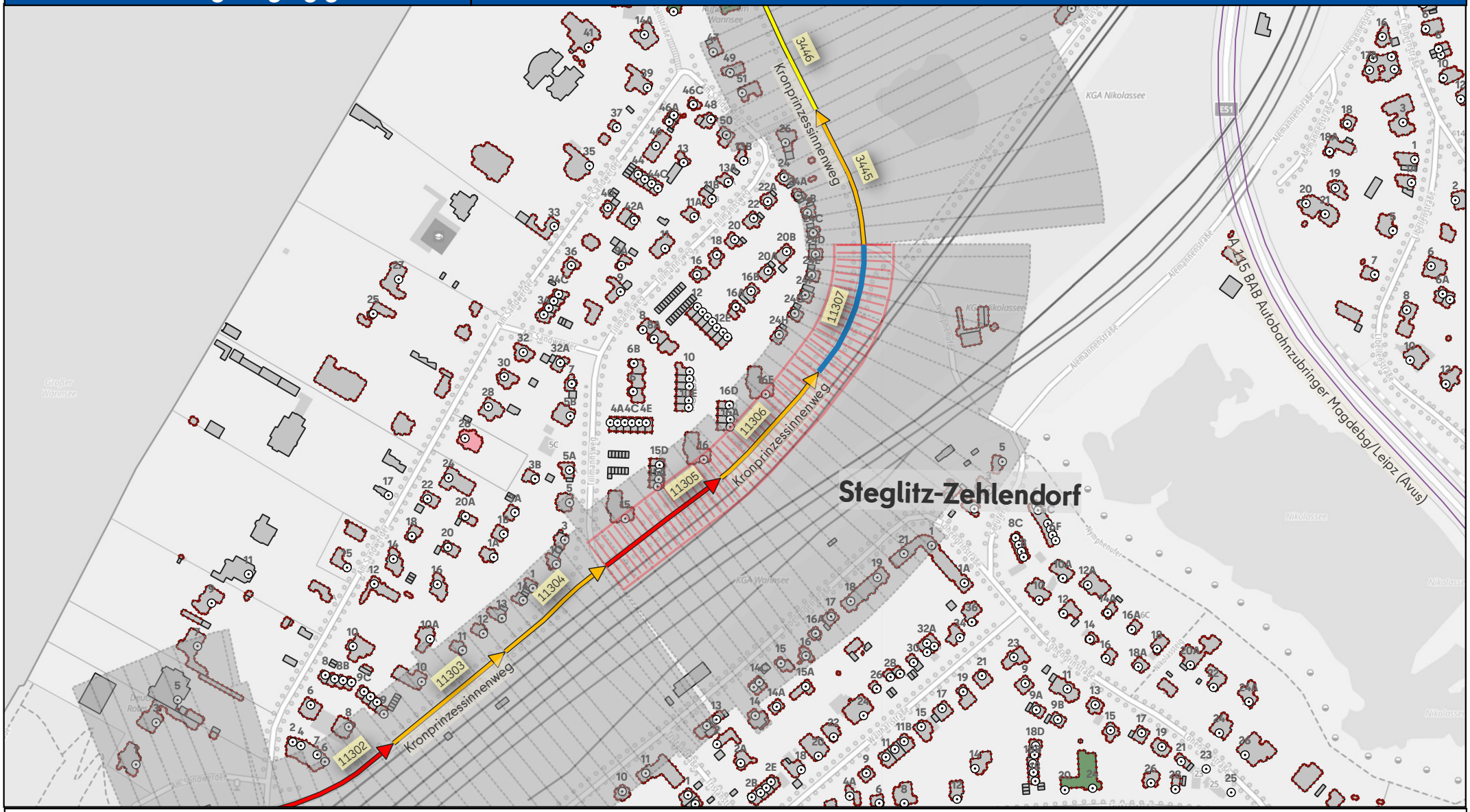
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3497 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 436: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Nikolassee - 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
3445	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
3446	120	4	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
11302	120	0	9	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
11303	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
11304	110	3	11	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
11305	120	3	25	17	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
11306	120	0	23	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****
3445	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
3446	120	4	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
11302	120	0	9	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
11303	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
11304	110	3	11	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11305	120	3	25	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
11306	120	0	23	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Aus 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 3500

***) 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 3500
***) 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 3502 bzw. 3503 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3500 und gegebenenfalls Seite 3501 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.

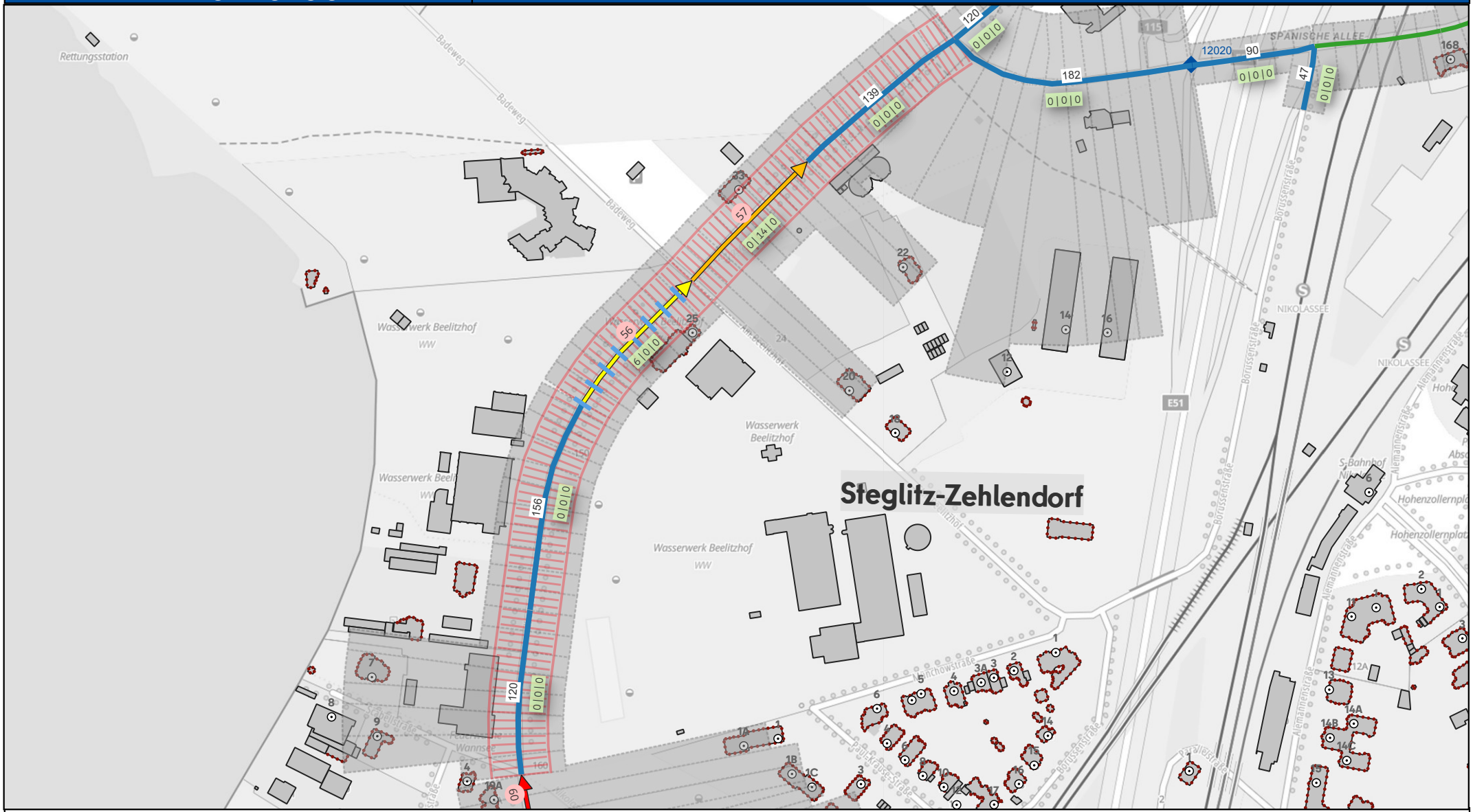
3. Abwägung (Seite 3502 und gegebenenfalls Seite 3503 des Steckbriefs)

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 437: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Nikolassee - 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

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

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.

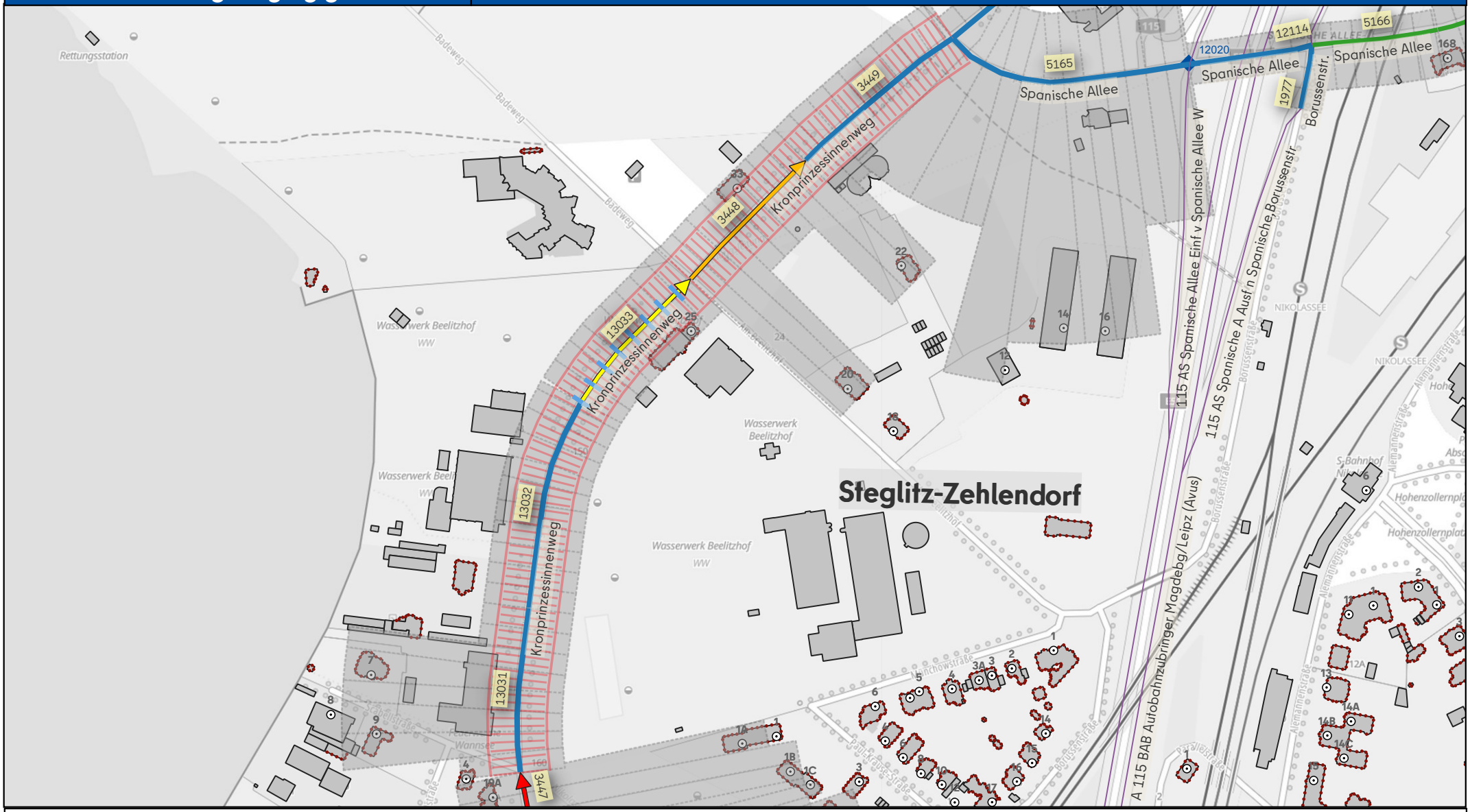
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3505 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 437: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Nikolassee - 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
3447	90	0	27	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
3448	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
13033	120	6	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****
3447	90	0	27	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
3448	120	0	14	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine | N18 | keine	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
13033	120	6	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 3508

***) 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 3508
***) 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 3510 bzw. 3511 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3508 und gegebenenfalls Seite 3509 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.

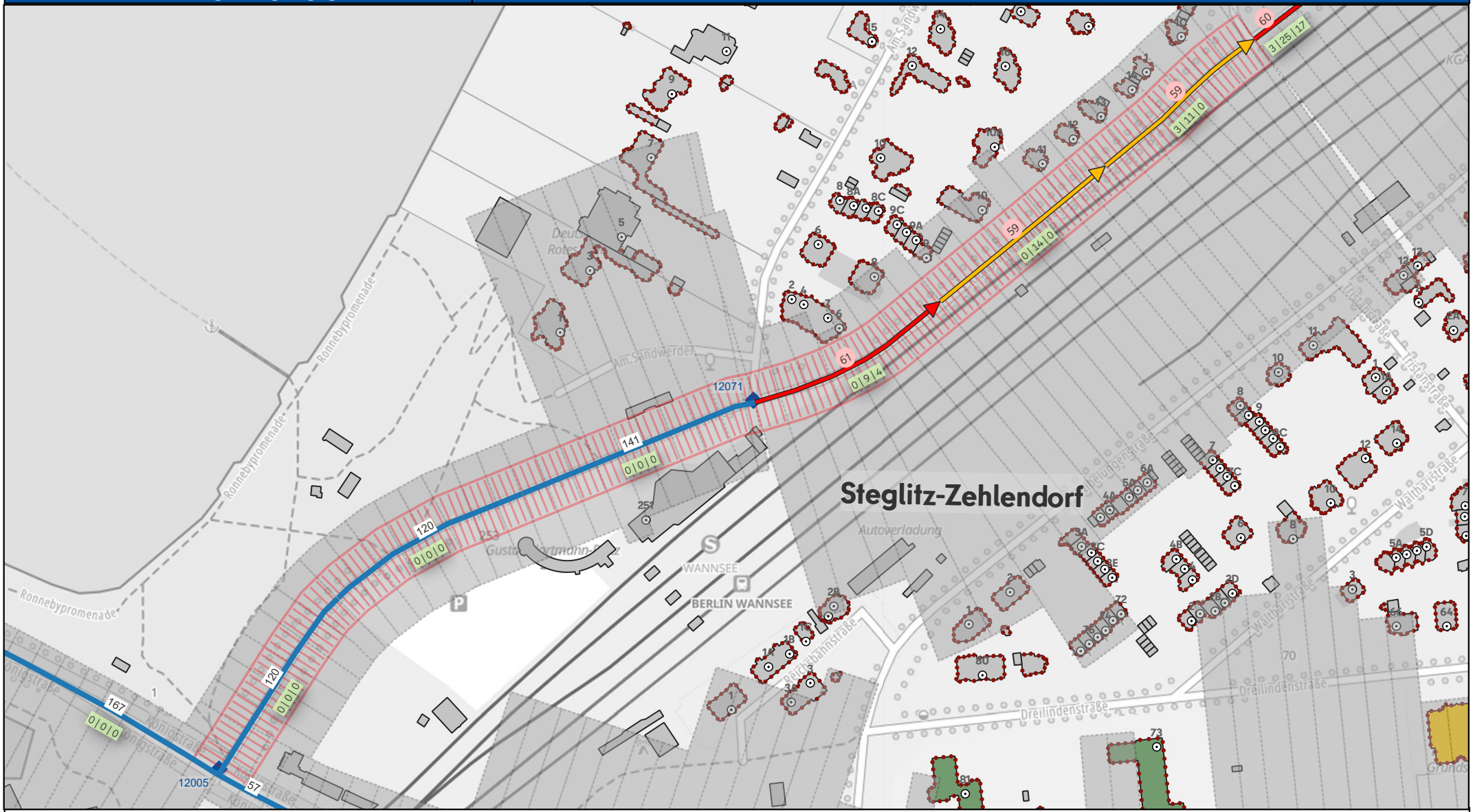
3. Abwägung (Seite 3510 und gegebenenfalls Seite 3511 des Steckbriefs)

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 438: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - 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

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

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.

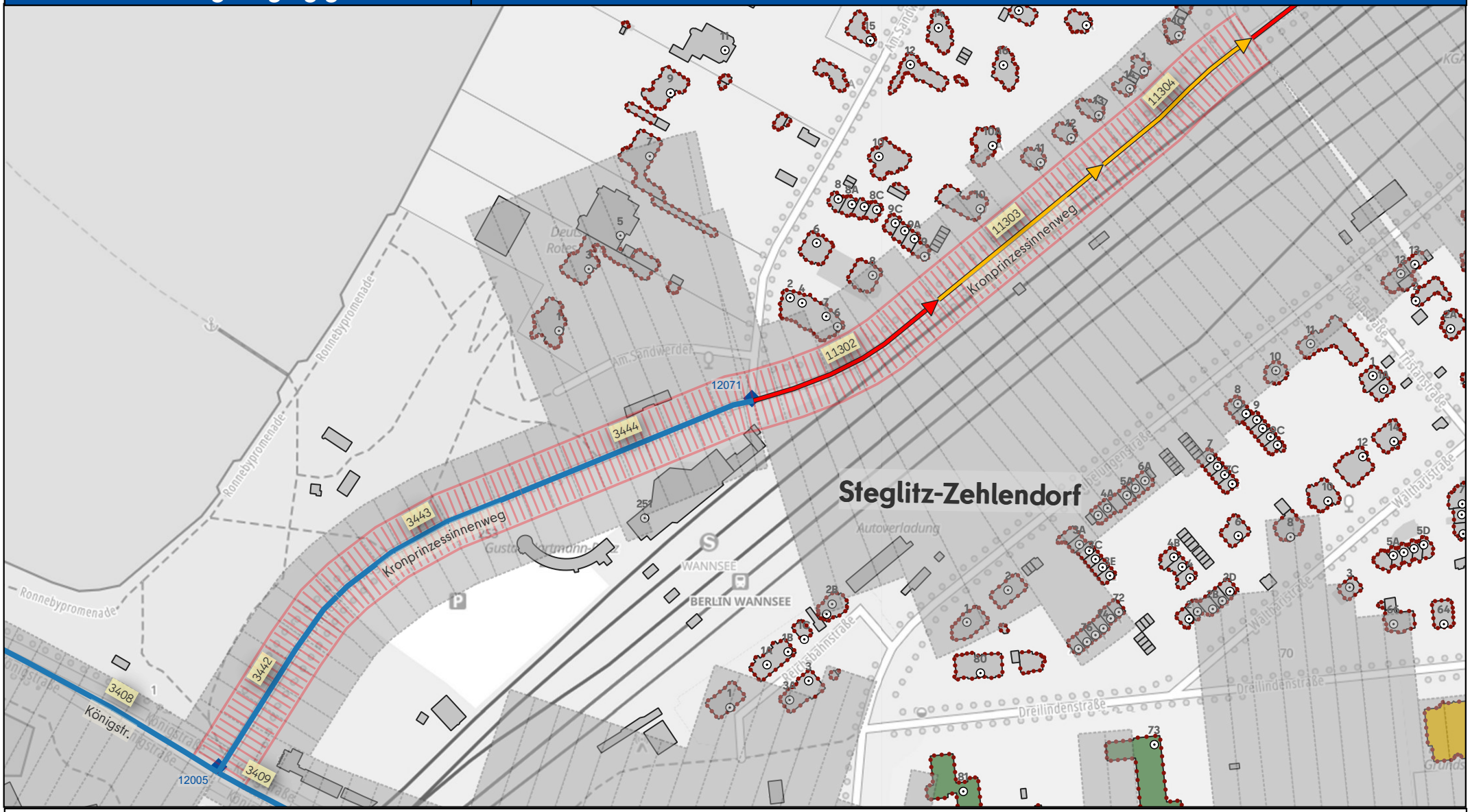
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3513 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 438: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - 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
11302	120	0	9	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
11303	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
11304	110	3	11	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
11305	120	3	25	17	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****
11302	120	0	9	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
11303	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
11304	110	3	11	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11305	120	3	25	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

*) Aus 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 3516

***) 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 3516
***) 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 3518 bzw. 3519 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3516 und gegebenenfalls Seite 3517 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.

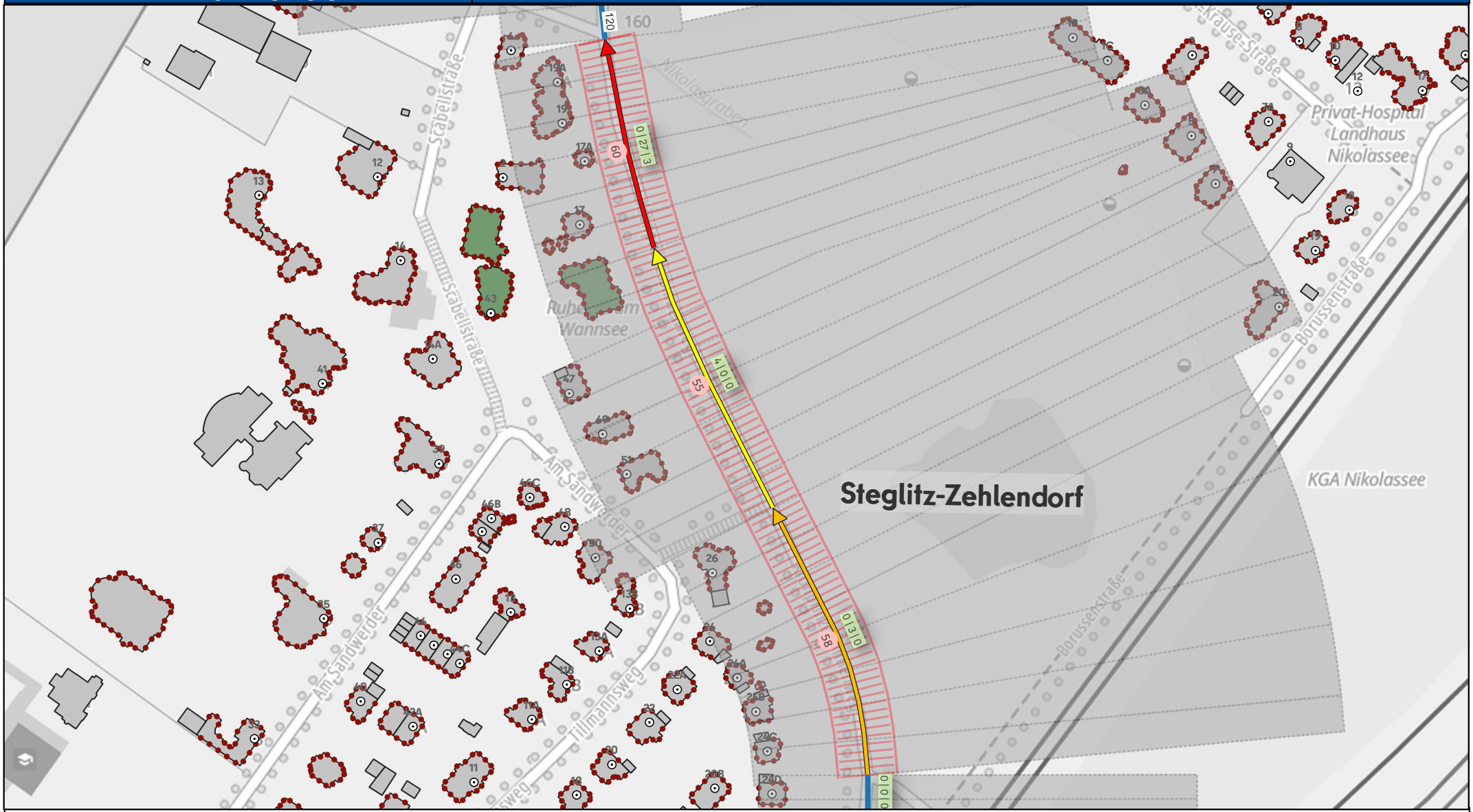
3. Abwägung (Seite 3518 und gegebenenfalls Seite 3519 des Steckbriefs)

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 439: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - Lärmbetroffenheit



0 100 200 300 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

Grundlagendaten

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

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

Lärm

● Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

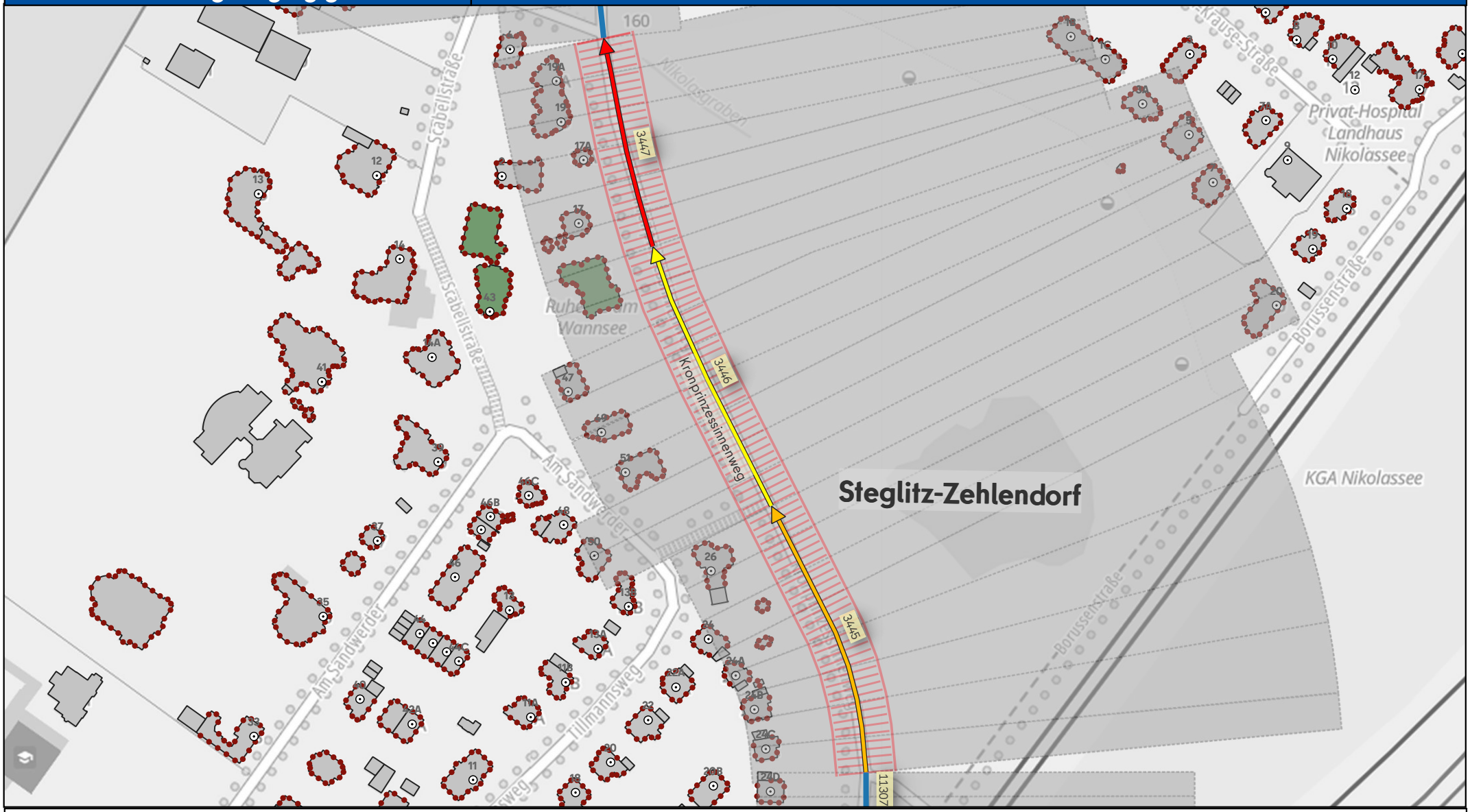
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3521 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 439: Kronprinzessinnenweg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - 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
3445	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
3446	120	4	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
3447	90	0	27	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****
3445	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
3446	120	4	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
3447	90	0	27	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

*) Aus 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 3524

***) 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 3524
***) 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 3526 bzw. 3527 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3524 und gegebenenfalls Seite 3525 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.

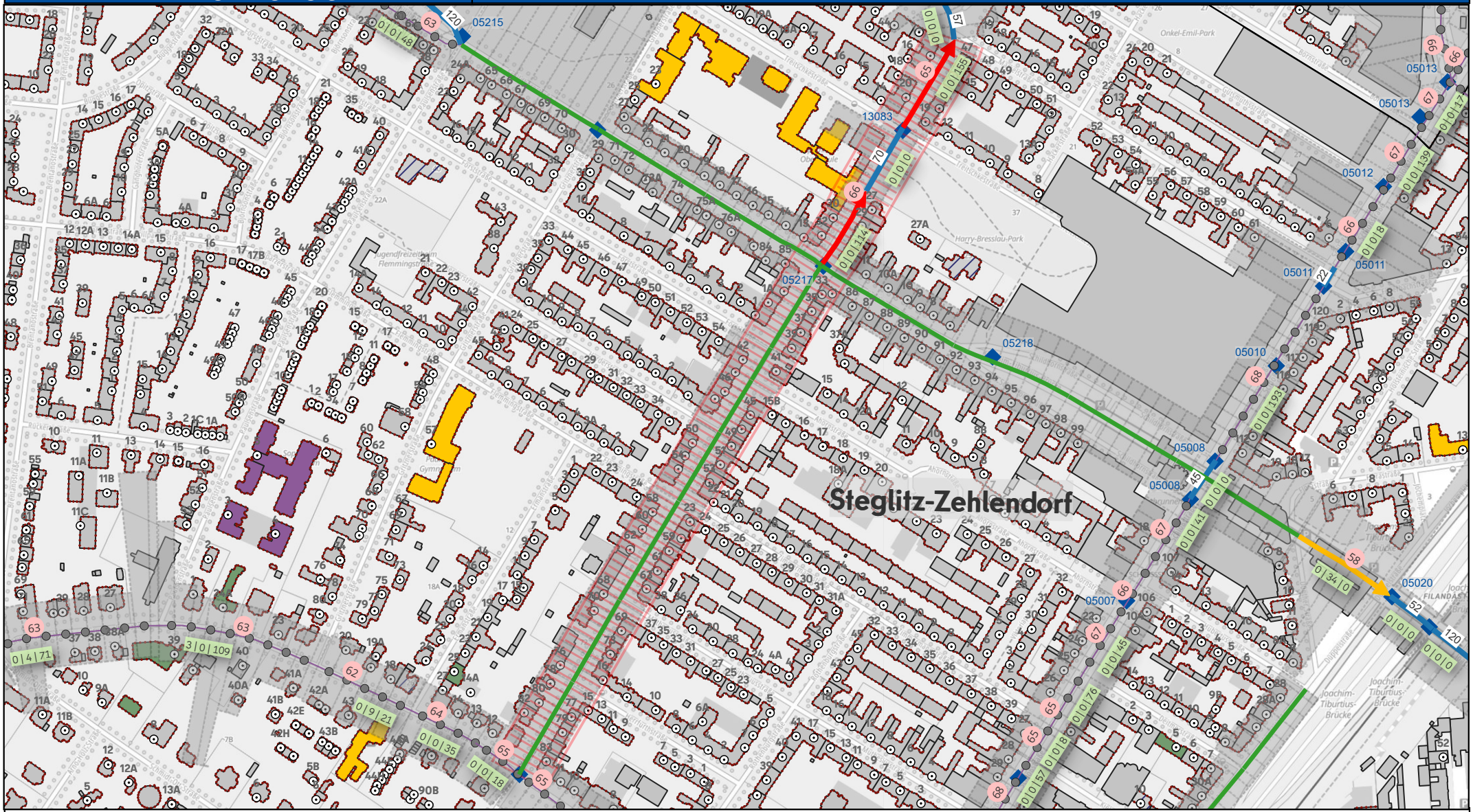
3. Abwägung (Seite 3526 und gegebenenfalls Seite 3527 des Steckbriefs)

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 440: Lepsiusstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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

<= 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

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.

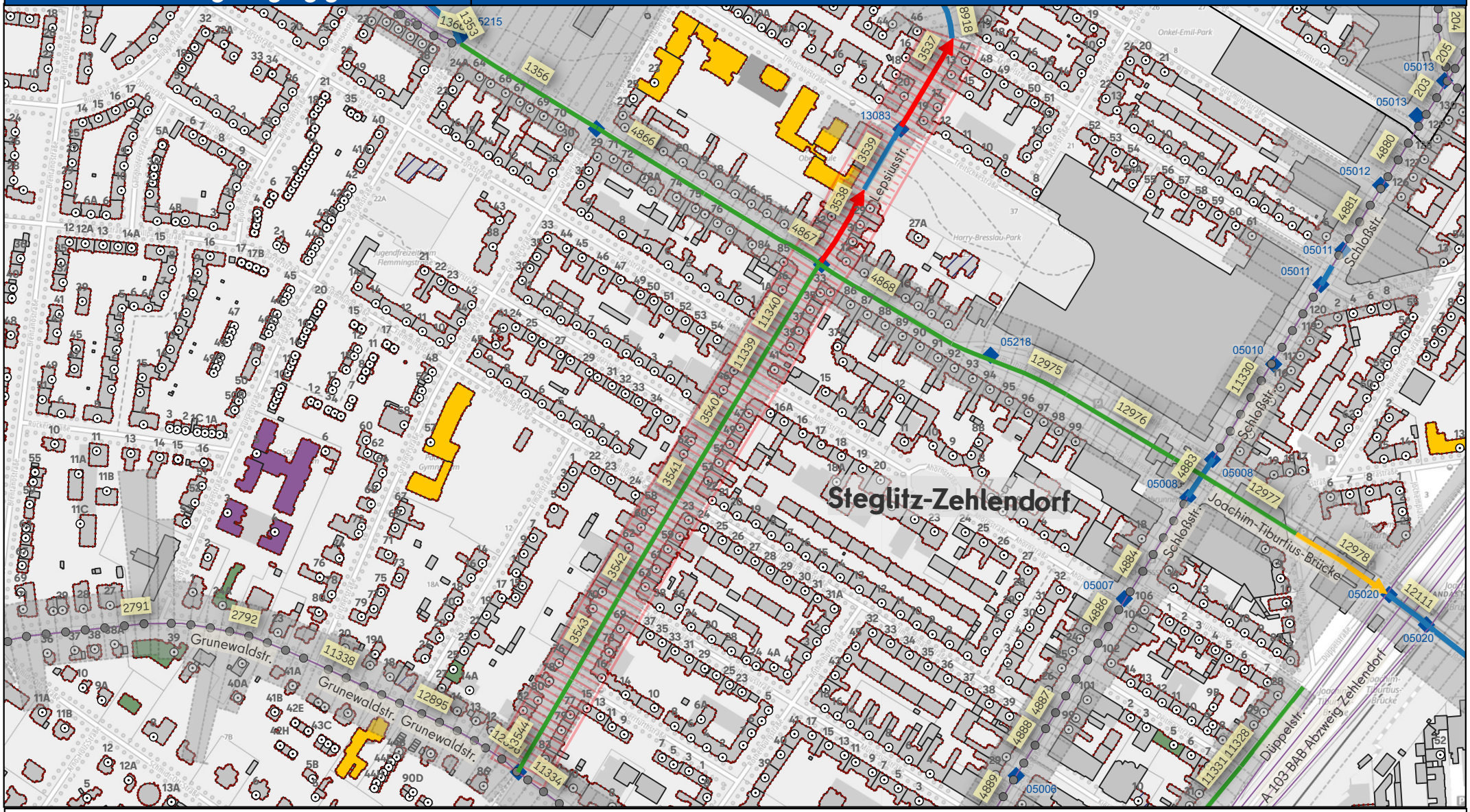
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3529 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 440: Lepsiusstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
3537	98	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
3538	83	0	0	114	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****
3537	98	0	0	155	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3538	83	0	0	114	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 3532

***) 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 3532
****) 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 3534 bzw. 3535 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3532 und gegebenenfalls Seite 3533 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.

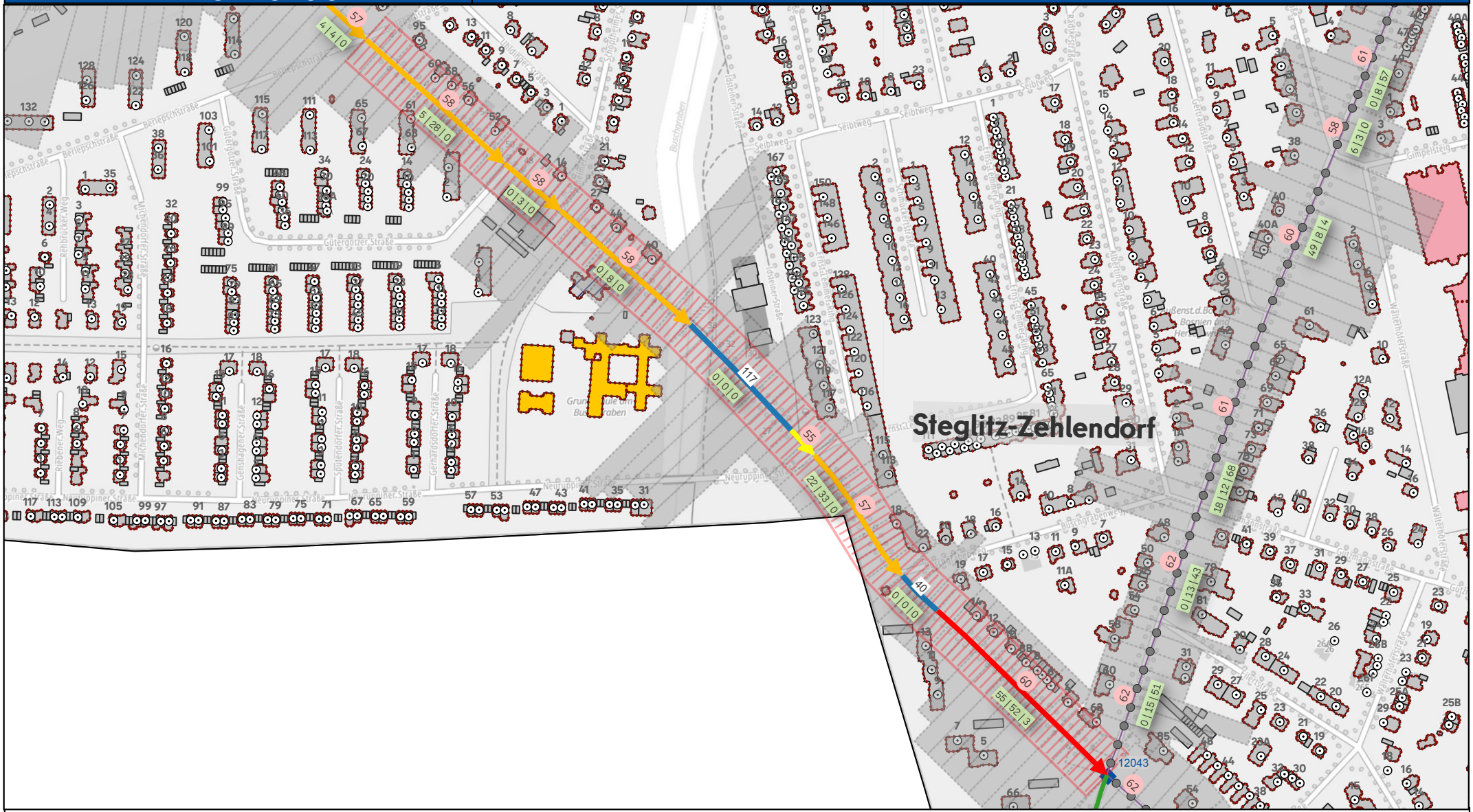
3. Abwägung (Seite 3534 und gegebenenfalls Seite 3535 des Steckbriefs)

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 441: Ludwigsfelder Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

<= 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

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.

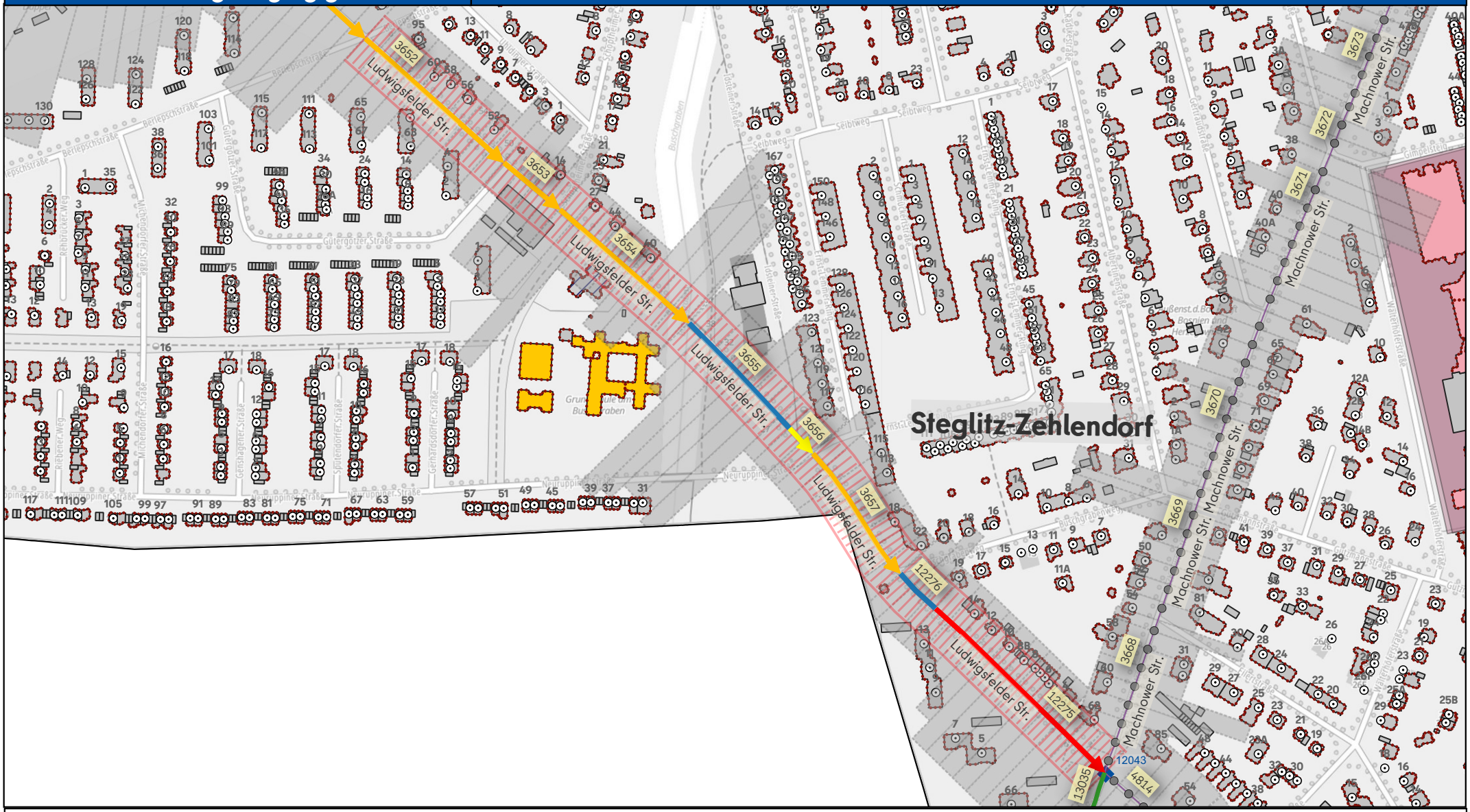
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3537 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 441: Ludwigsfelder Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
3652	149	5	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
3653	59	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
3654	138	0	8	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
3656	27	28	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
3657	119	22	33	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
12275	189	55	52	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.

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****
3652	149	5	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
3653	59	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
3654	138	0	8	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
3656	27	28	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
3657	119	22	33	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
12275	189	55	52	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

*) Aus 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 3540

***) 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 3540
***) 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 3542 bzw. 3543 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3540 und gegebenenfalls Seite 3541 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 3542 und gegebenenfalls Seite 3543 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 442: Maßmannstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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

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

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.

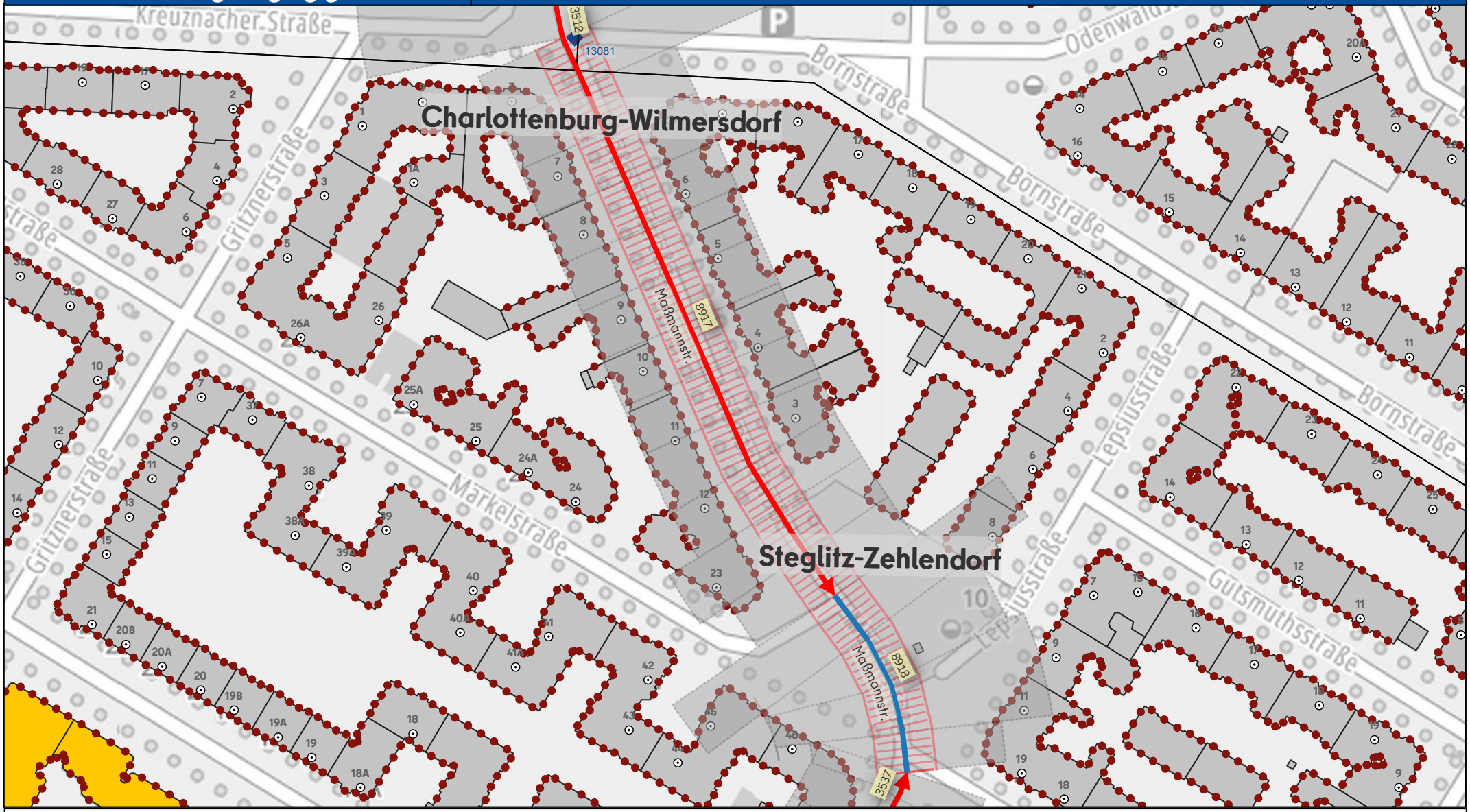
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3545 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 442: Maßmannstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
8917	180	0	52	331	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****
8917	180	0	52	331	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 3548

***) 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 3548
***) 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 3550 bzw. 3551 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3548 und gegebenenfalls Seite 3549 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.

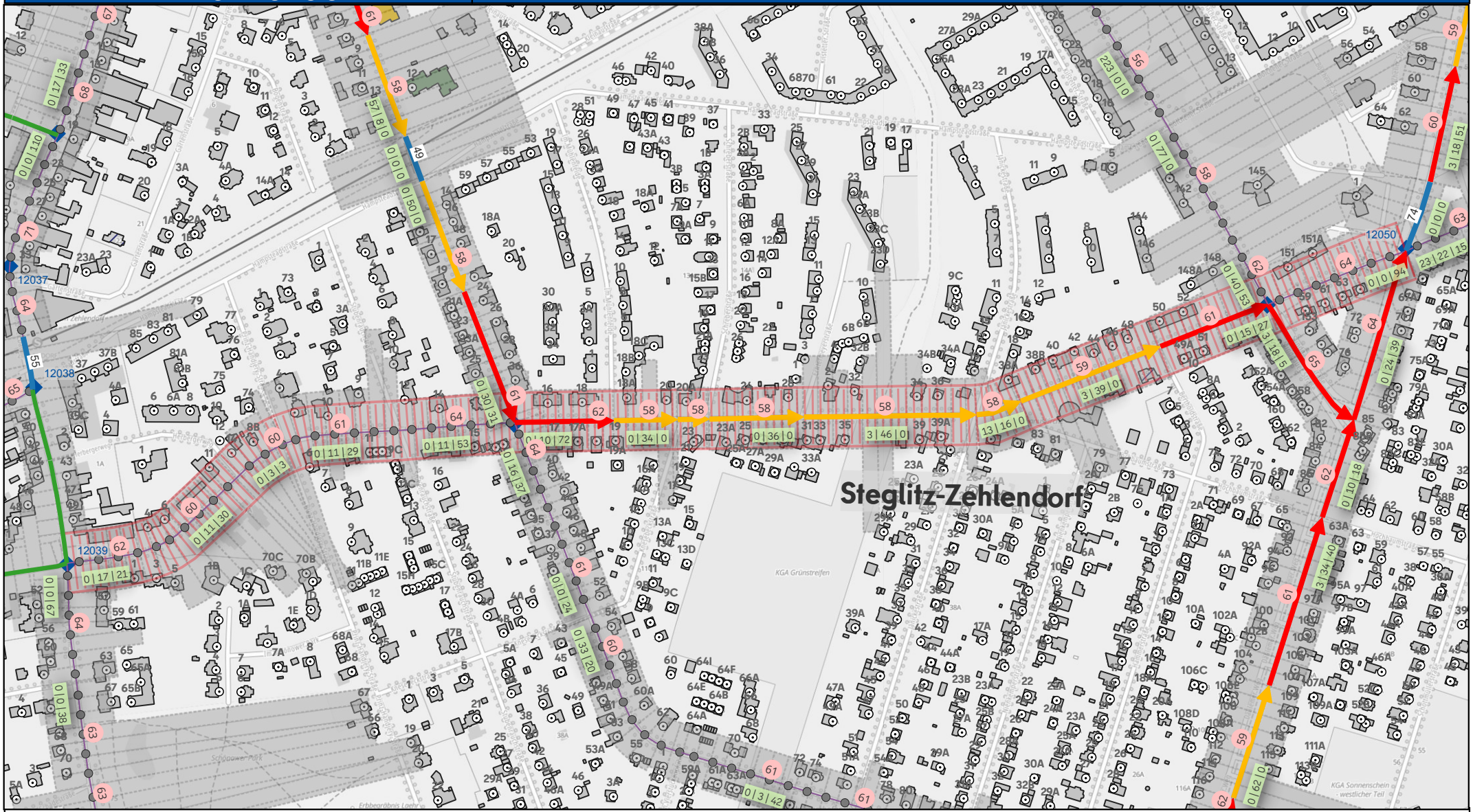
3. Abwägung (Seite 3550 und gegebenenfalls Seite 3551 des Steckbriefs)

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 443: Mühlenstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

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.

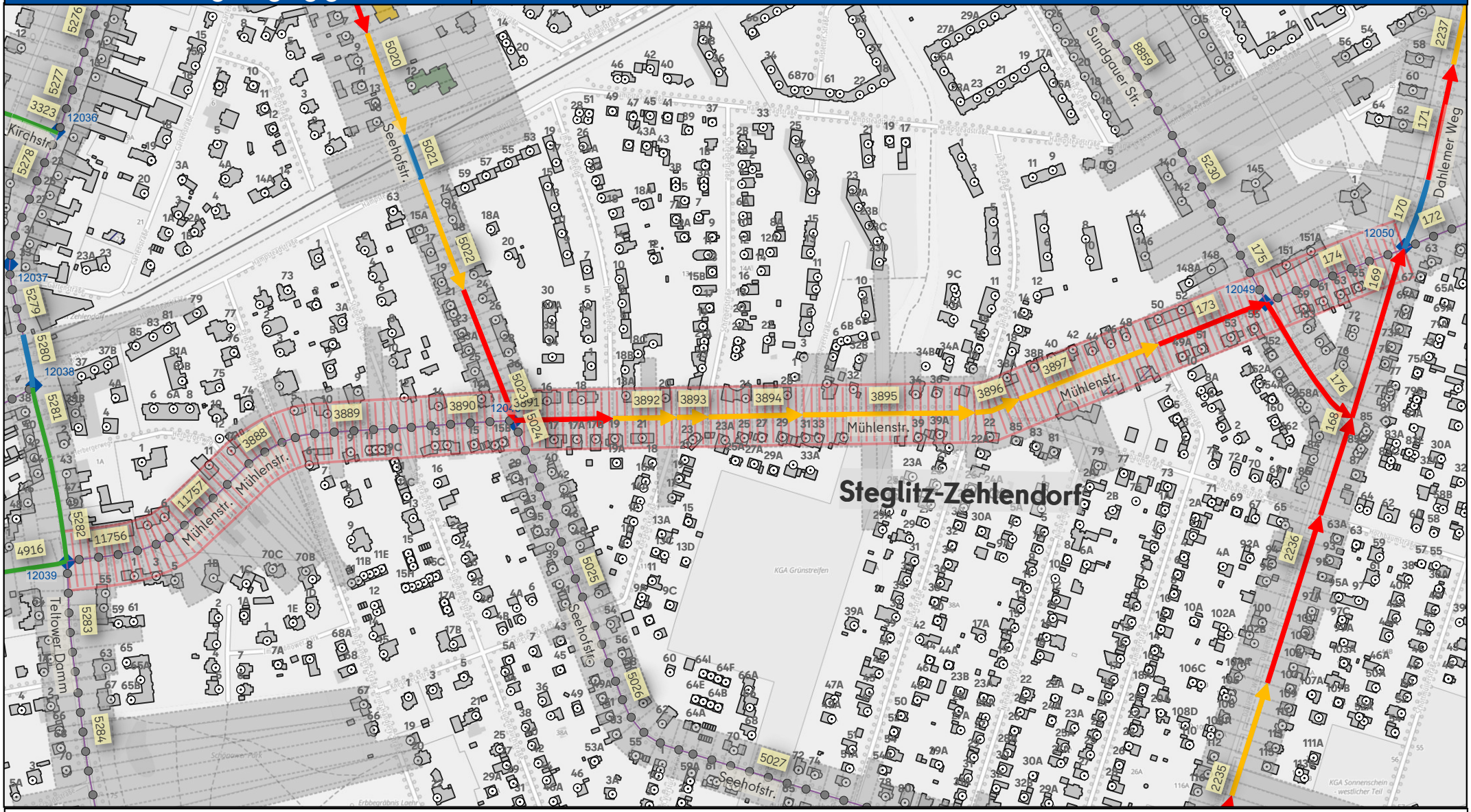
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3553 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 443: Mühlenstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
3891	100	0	10	72	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
3892	65	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
3893	32	3	25	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3894	96	0	36	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3895	175	3	46	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
3896	47	13	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
3897	152	3	39	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
173	117	0	15	27	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
3891	100	0	10	72	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3892	65	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
3893	32	3	25	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
3894	96	0	36	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
3895	175	3	46	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
3896	47	13	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
3897	152	3	39	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
173	117	0	15	27	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

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

**) Anzahl der mit Hauptwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW). Weitere Informationen hierzu siehe Fusszeile Seite 3556

***) 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 3556
***) 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 3558 bzw. 3559 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3556 und gegebenenfalls Seite 3557 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 3558 und gegebenenfalls Seite 3559 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 444: Neue Filandastraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - Lärmbetroffenheit



0 70 140 210 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

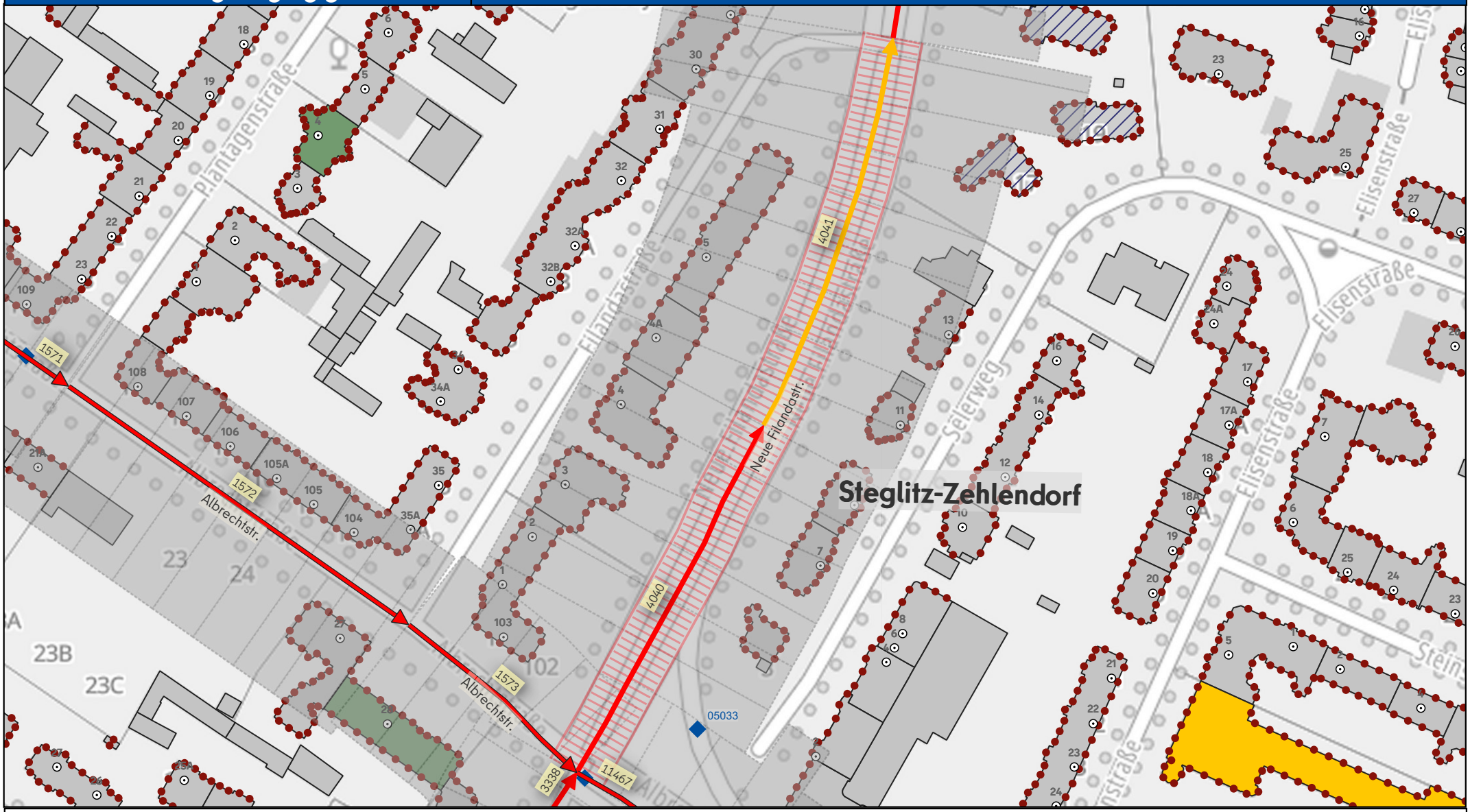
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3561 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 444: Neue Filandastraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
4040	120	0	65	38	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4041	125	0	100	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****
4040	120	0	65	38	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4041	125	0	100	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 3564

***) 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 3564
***) 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 3566 bzw. 3567 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3564 und gegebenenfalls Seite 3565 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.

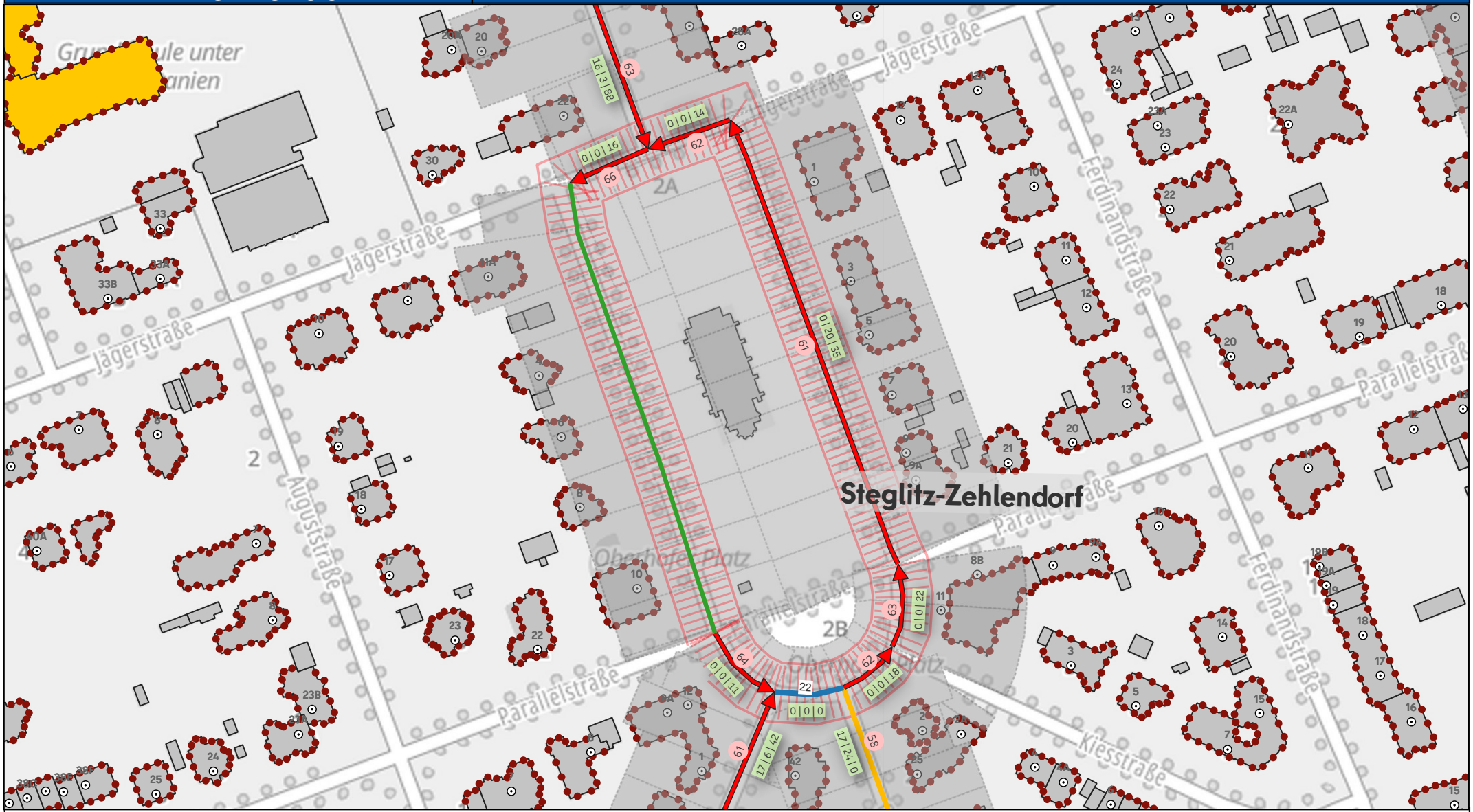
3. Abwägung (Seite 3566 und gegebenenfalls Seite 3567 des Steckbriefs)

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 445: Oberhofer Platz in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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

<= 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

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.

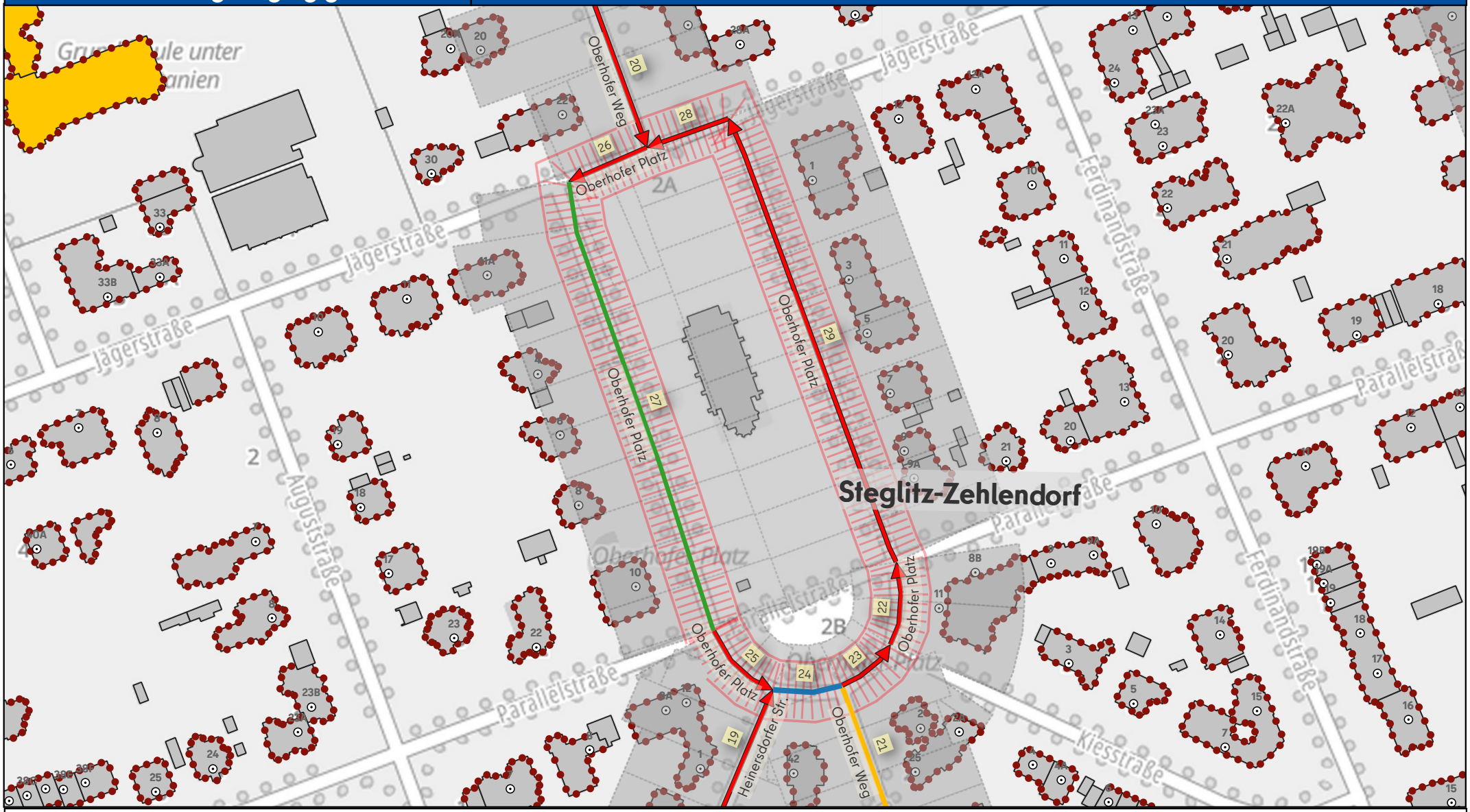
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3569 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 445: Oberhofer Platz in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
22	27	0	0	22	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
23	21	0	0	18	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
25	28	0	0	11	Standard-Asphalt Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Standard-Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
26	27	0	0	16	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
28	28	0	0	14	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
29	152	0	20	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

*) Aus 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****
22	27	0	0	22	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
23	21	0	0	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
25	28	0	0	11	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
26	27	0	0	16	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
28	28	0	0	14	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
29	152	0	20	35	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	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 3572

***) 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 3572
***) 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 3574 bzw. 3575 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3572 und gegebenenfalls Seite 3573 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.

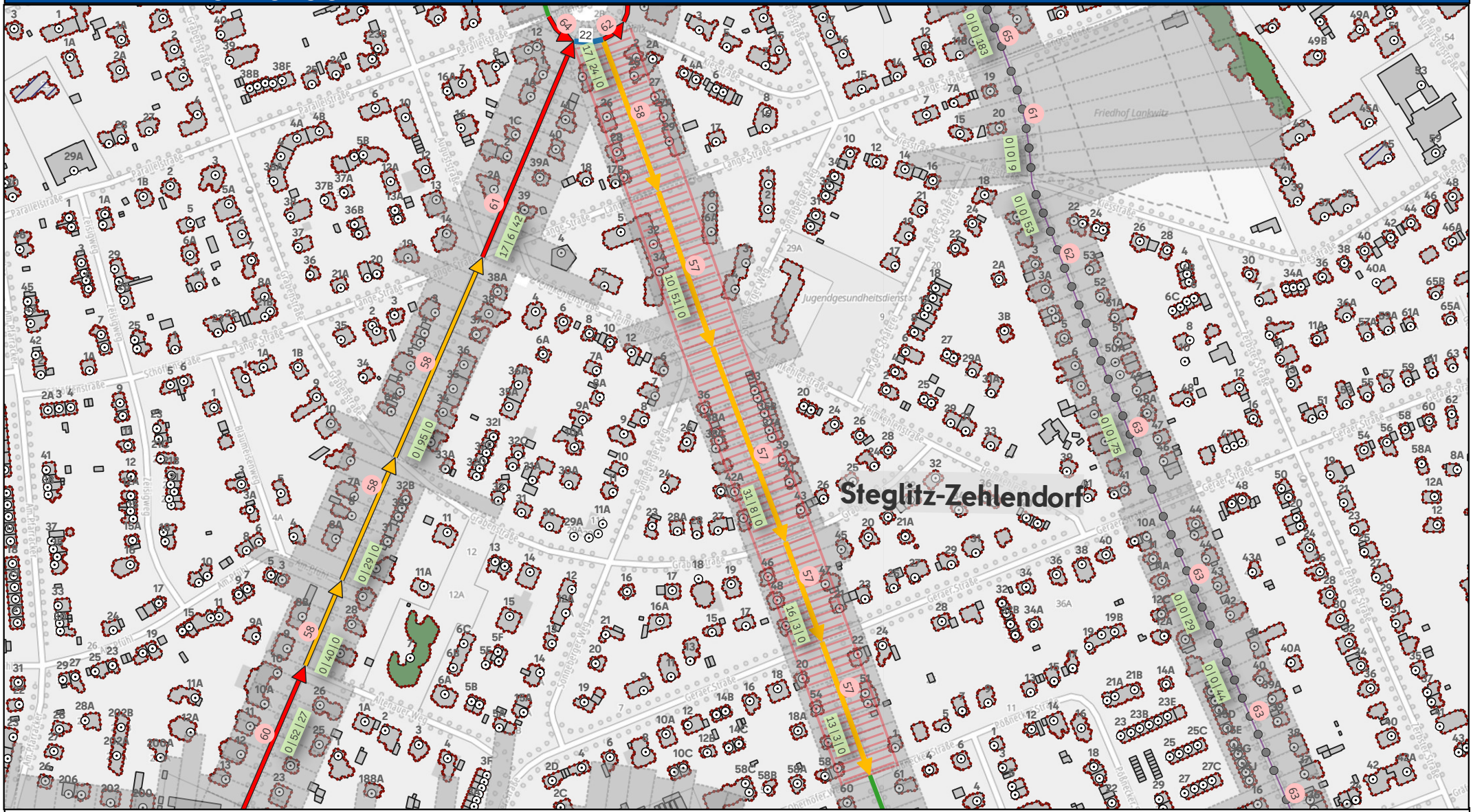
3. Abwägung (Seite 3574 und gegebenenfalls Seite 3575 des Steckbriefs)

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 446: Oberhofer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

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

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Kinderkrippe, Kindergarten, Kindertagesstätte

alle anderen Gebäude

Erläuterungen zur Beschriftung unterhalb und oberhalb der untersuchten Streckenabschnitte



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

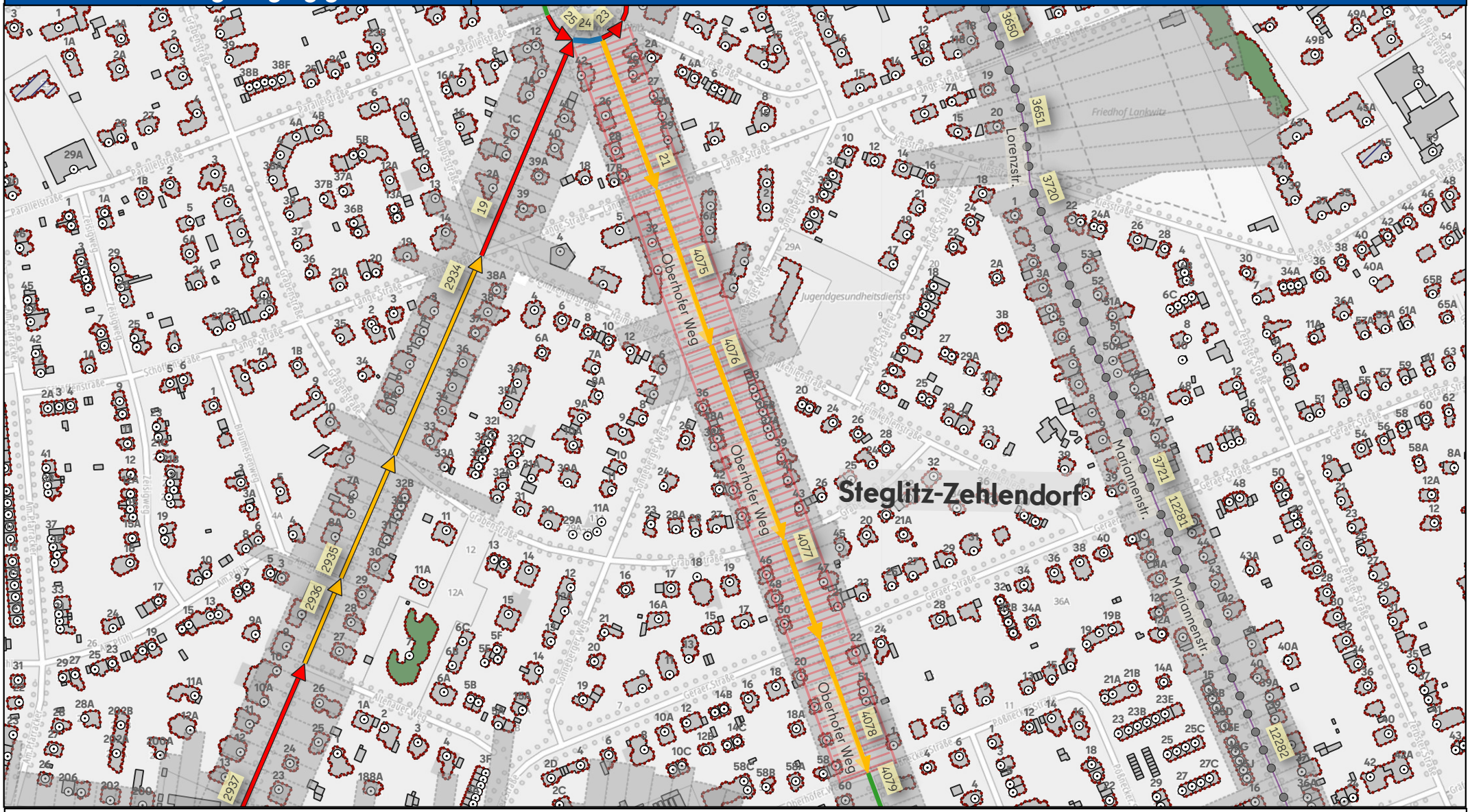
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3577 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 446: Oberhofer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
21	122	17	24	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
4075	125	10	51	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
4076	157	31	8	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
4077	81	16	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) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4078	107	13	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) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit 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****
21	122	17	24	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
4075	125	10	51	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4076	157	31	8	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
4077	81	16	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
4078	107	13	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 3580

***) 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 3580
***) 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 3582 bzw. 3583 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3580 und gegebenenfalls Seite 3581 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.

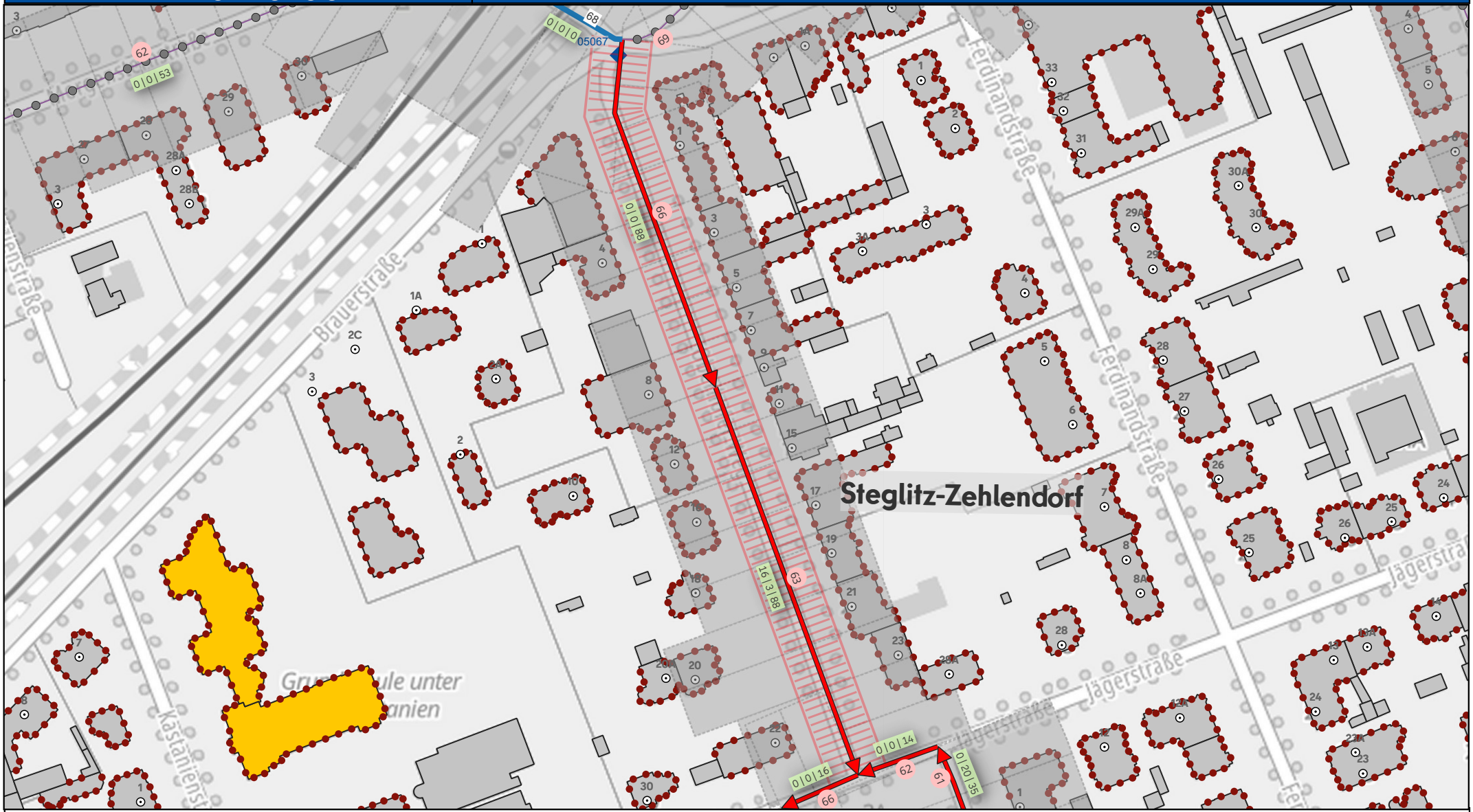
3. Abwägung (Seite 3582 und gegebenenfalls Seite 3583 des Steckbriefs)

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 447: Oberhofer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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)

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.

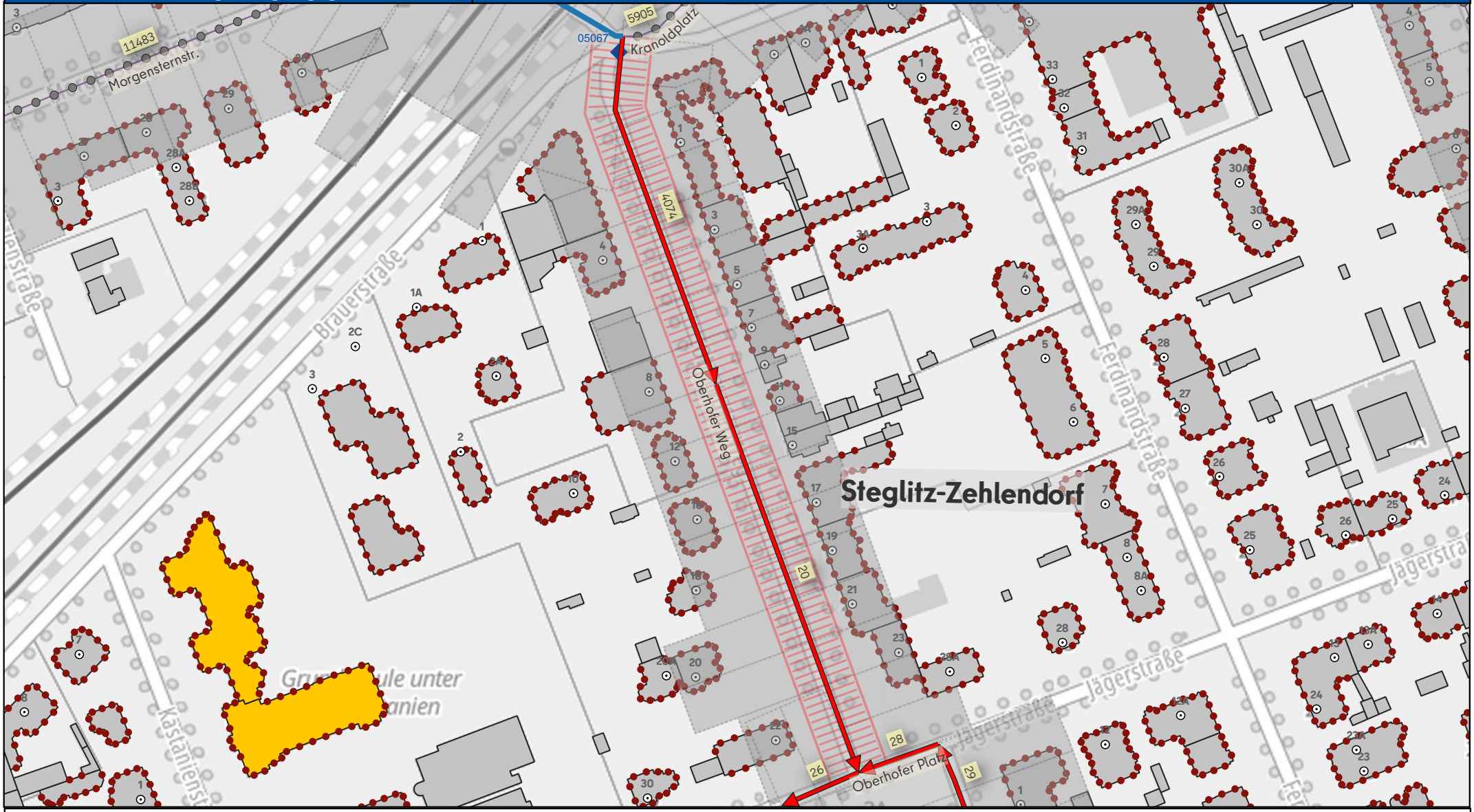
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3585 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 447: Oberhofer Weg in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
4074	120	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
20	135	16	3	88	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****
4074	120	0	0	88	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
20	135	16	3	88	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284,380 | keine | 284,380	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 3588

***) 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 3588
***) 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 3590 bzw. 3591 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3588 und gegebenenfalls Seite 3589 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.

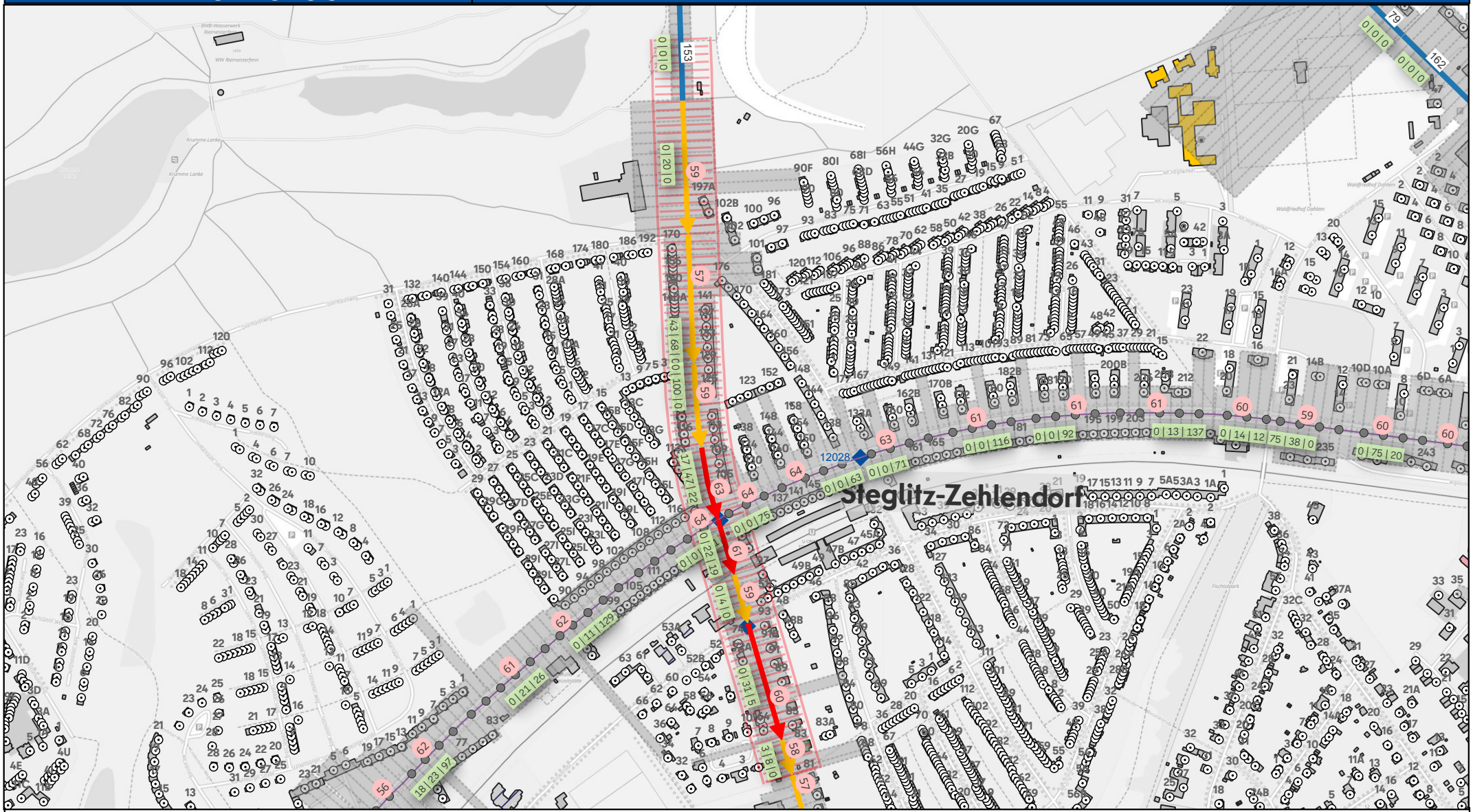
3. Abwägung (Seite 3590 und gegebenenfalls Seite 3591 des Steckbriefs)

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 448: Onkel-Tom-Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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)

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.

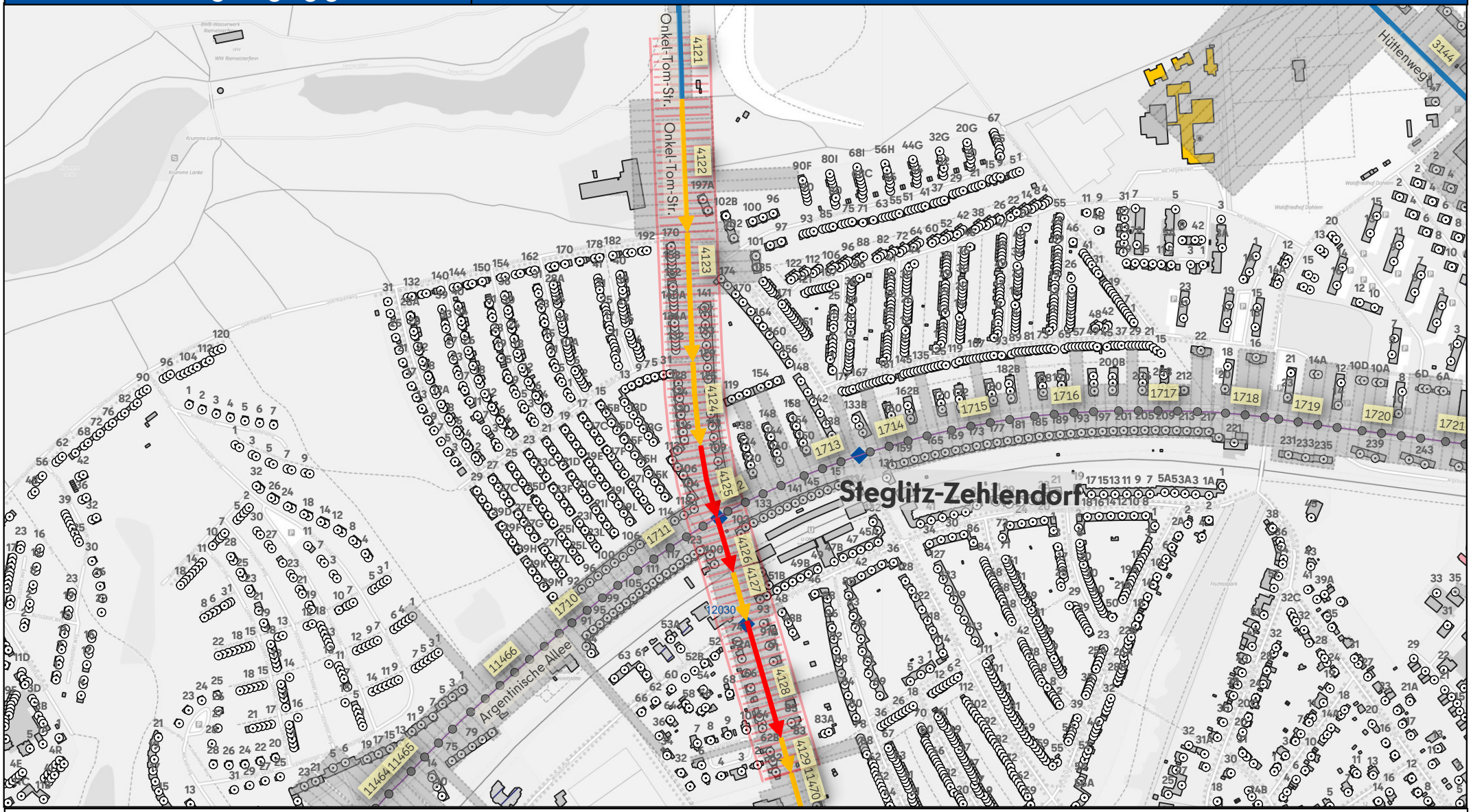
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3593 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 448: Onkel-Tom-Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
4122	190	0	20	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
4123	184	43	68	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4124	120	0	100	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4125	106	17	47	22	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) 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
4126	81	0	22	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
4127	72	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
4128	173	0	31	5	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
4129	52	3	8	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
11470	120	6	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) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit 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****
4122	190	0	20	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
4123	184	43	68	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
4124	120	0	100	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
4125	106	17	47	22	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4126	81	0	22	19	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4127	72	0	4	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4128	173	0	31	5	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4129	52	3	8	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
11470	120	6	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 3596

***) 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 3596
****) 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 3598 bzw. 3599 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3596 und gegebenenfalls Seite 3597 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.

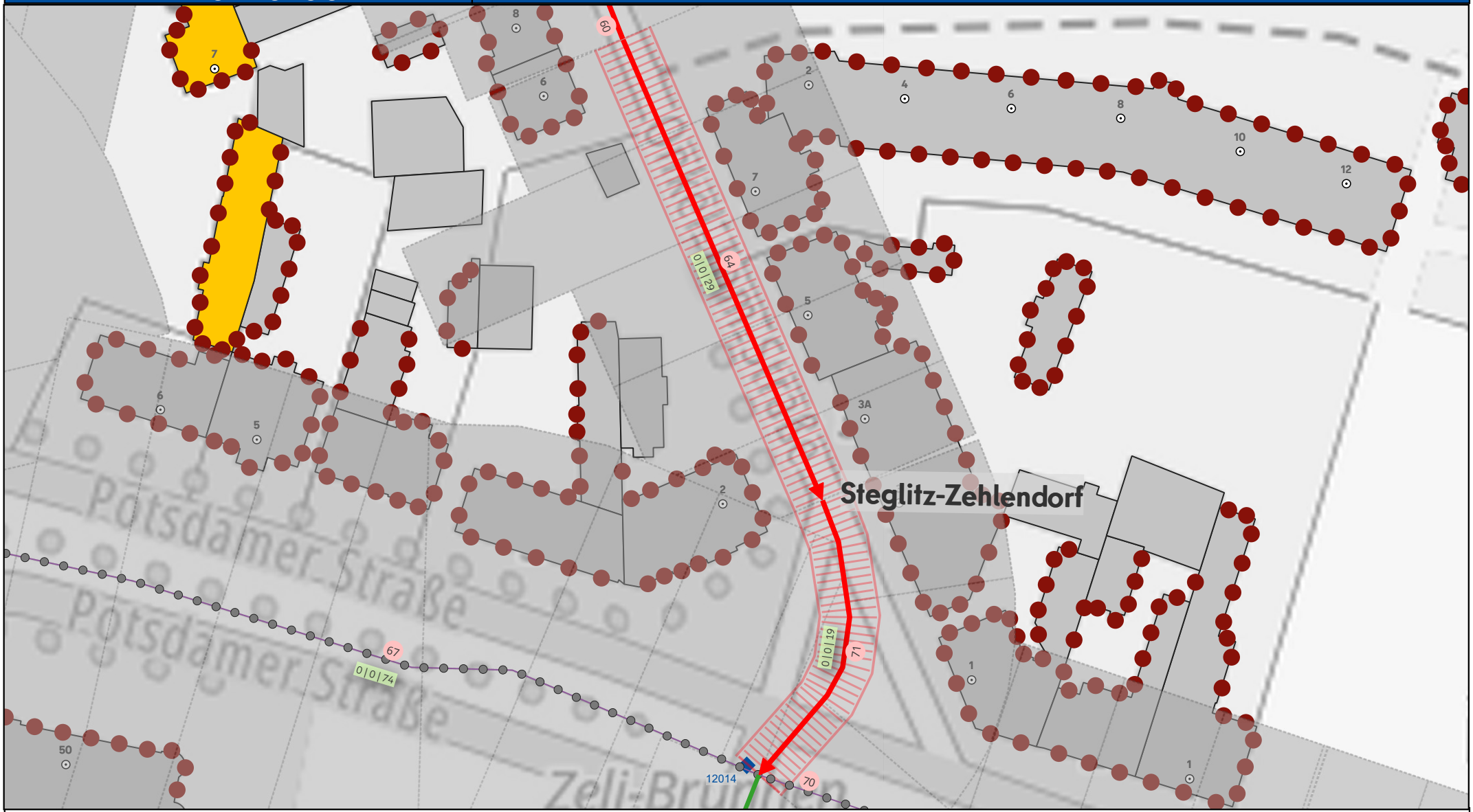
3. Abwägung (Seite 3598 und gegebenenfalls Seite 3599 des Steckbriefs)

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 449: Onkel-Tom-Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - Lärmbetroffenheit



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Allgemeinbildende Schule inklusive Förderschule

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.

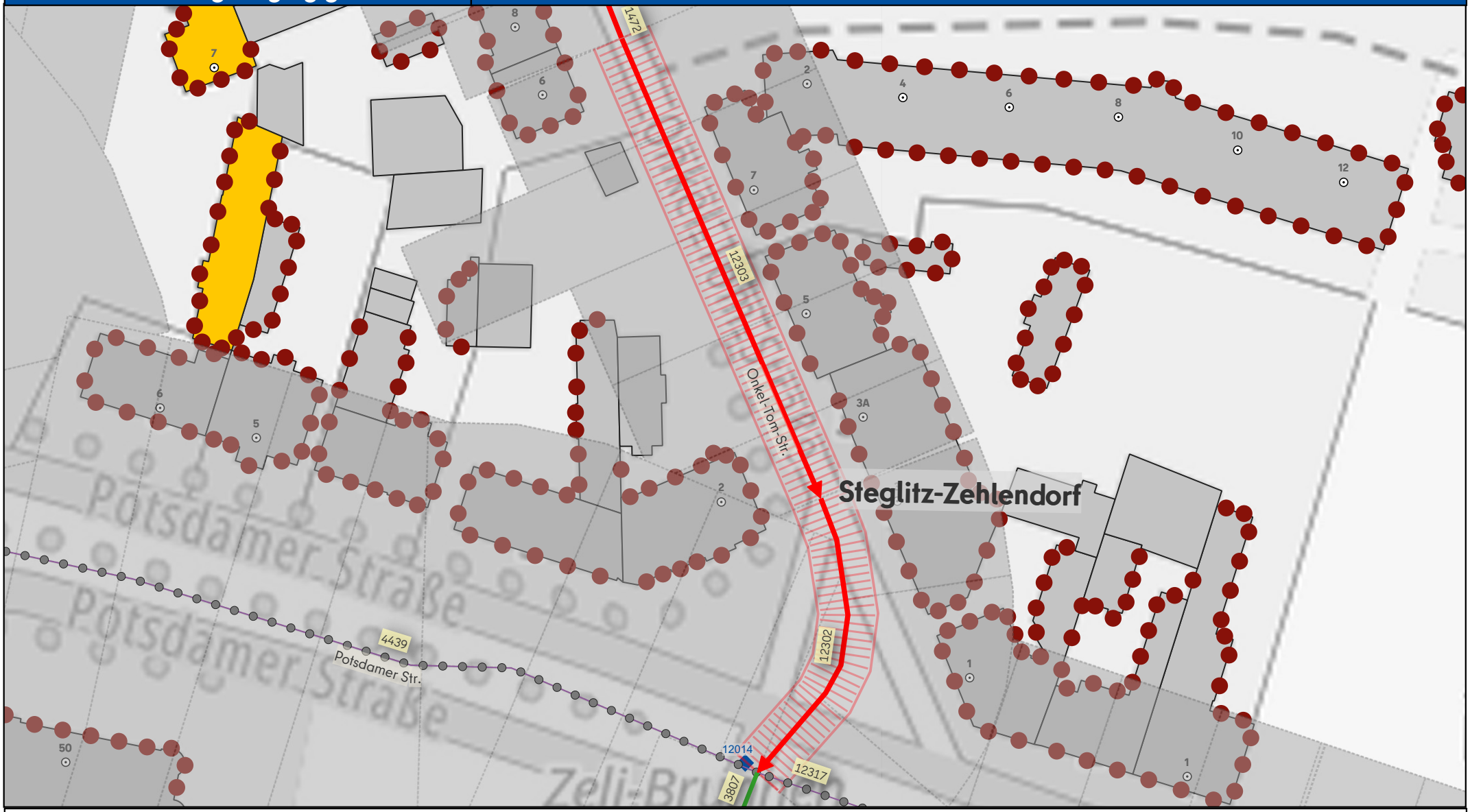
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3601 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 449: Onkel-Tom-Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
1472	11	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
12302	44	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
12303	72	0	0	29	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit 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****
1472	11	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12302	44	0	0	19	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
12303	72	0	0	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Aus 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 3604

***) 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 3604
***) 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 3606 bzw. 3607 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3604 und gegebenenfalls Seite 3605 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.

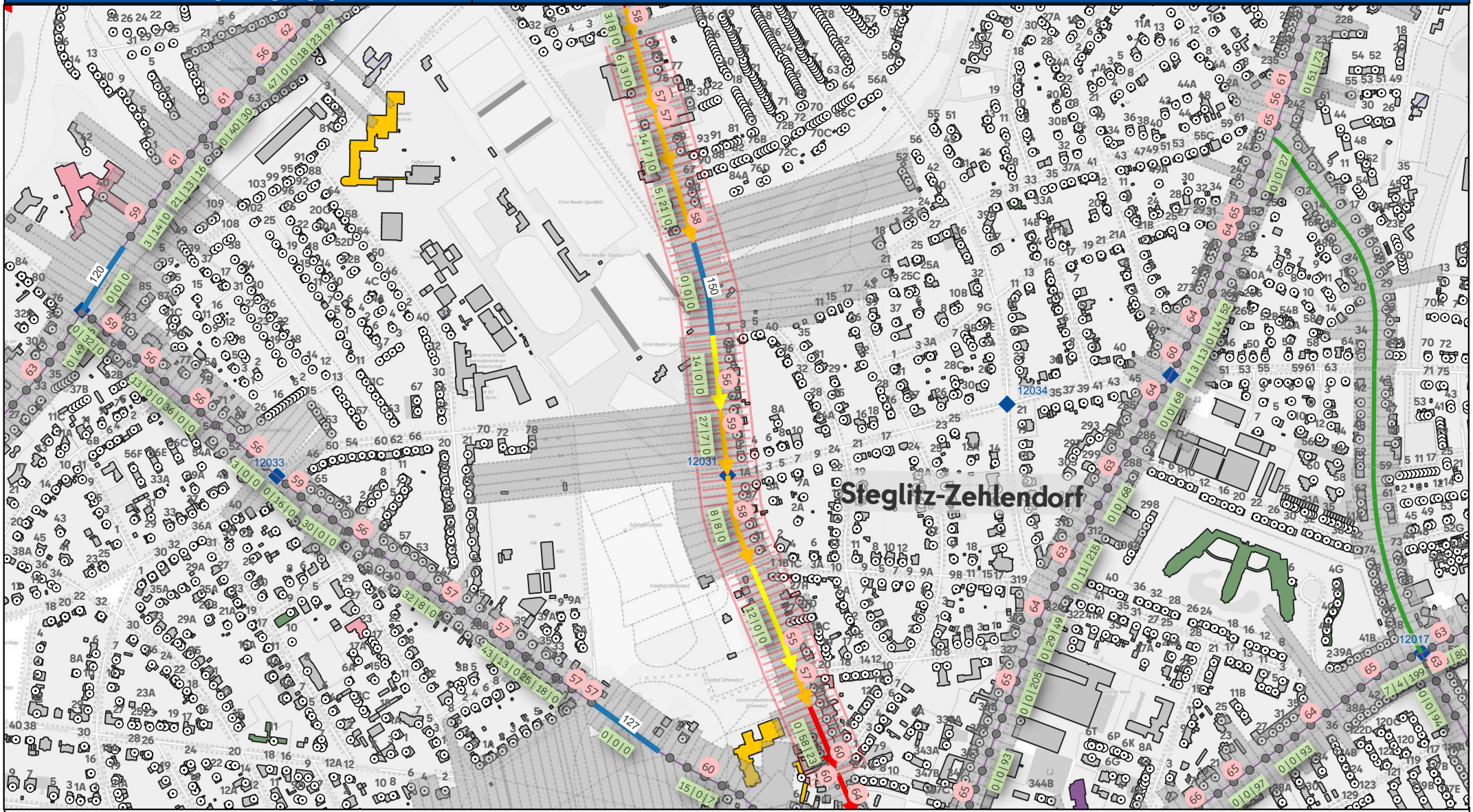
3. Abwägung (Seite 3606 und gegebenenfalls Seite 3607 des Steckbriefs)

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 450: Onkel-Tom-Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
- <= 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
- 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.

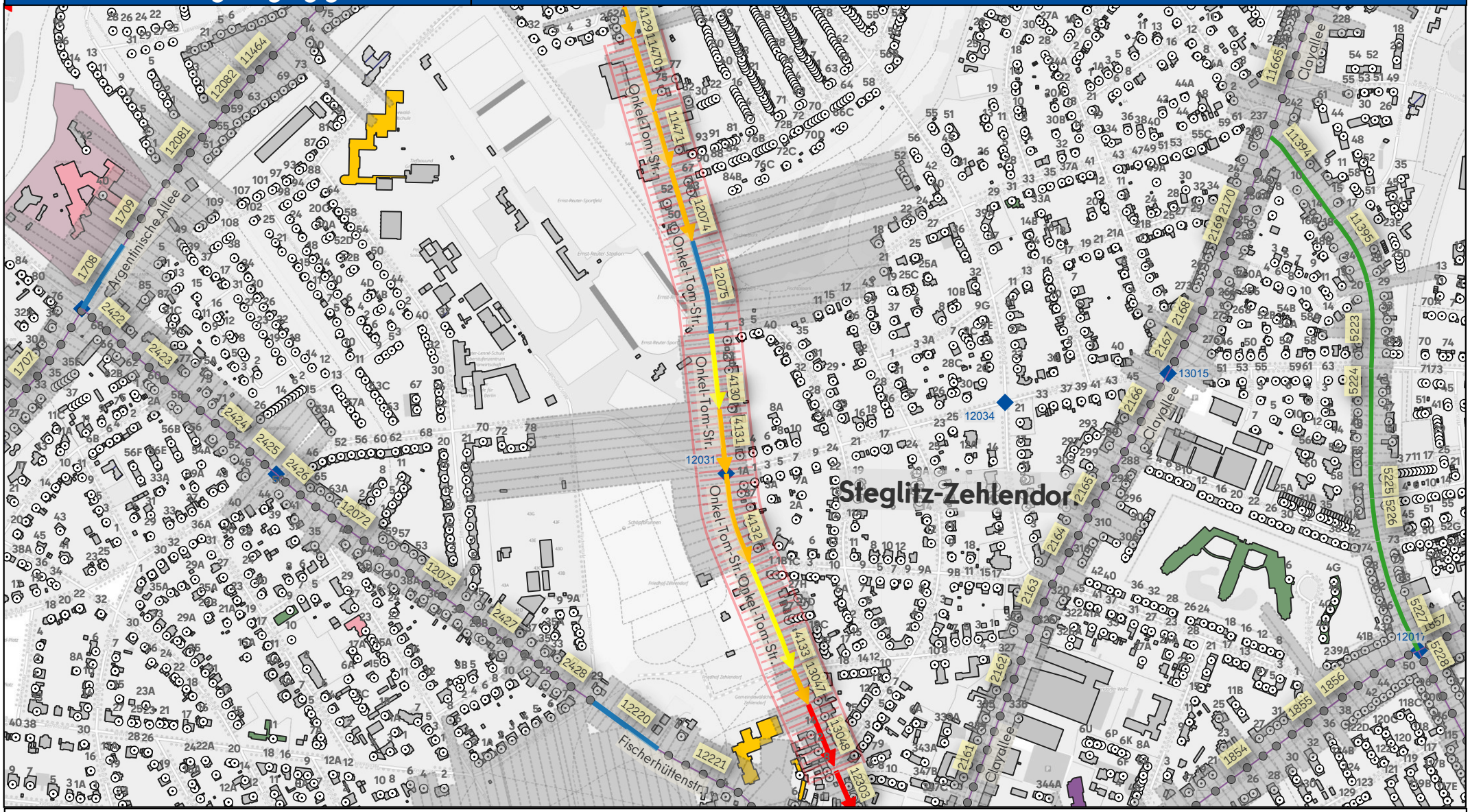
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3609 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 450: Onkel-Tom-Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
1472	11	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
4128	173	0	31	5	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
4129	52	3	8	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
4130	120	14	0	0	lärmarmer Asphalt kann Betroffenenzahl unter 55 dB(A) und damit auf 0 senken	lärmarmer Asphalt wird aber nicht absehbar verbaut und ist damit vorerst keine alternative Maßnahme	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4131	103	27	7	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4132	148	8	8	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
4133	181	12	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
11470	120	6	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) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11471	94	14	7	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit 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*

12074	120	5	21	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
12303	72	0	0	29	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13047	60	0	22	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
13048	106	0	58	23	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*

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****
1472	11	0	0	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4128	173	0	31	5	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4129	52	3	8	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
4130	120	14	0	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4131	103	27	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
4132	148	8	8	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
4133	181	12	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
11470	120	6	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
11471	94	14	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

*) Aus 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 3612

***) 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*

12074	120	5	21	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
12303	72	0	0	29	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13047	60	0	22	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13048	106	0	58	23	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 3612
***) 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 3614 bzw. 3615 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3612 und gegebenenfalls Seite 3613 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.

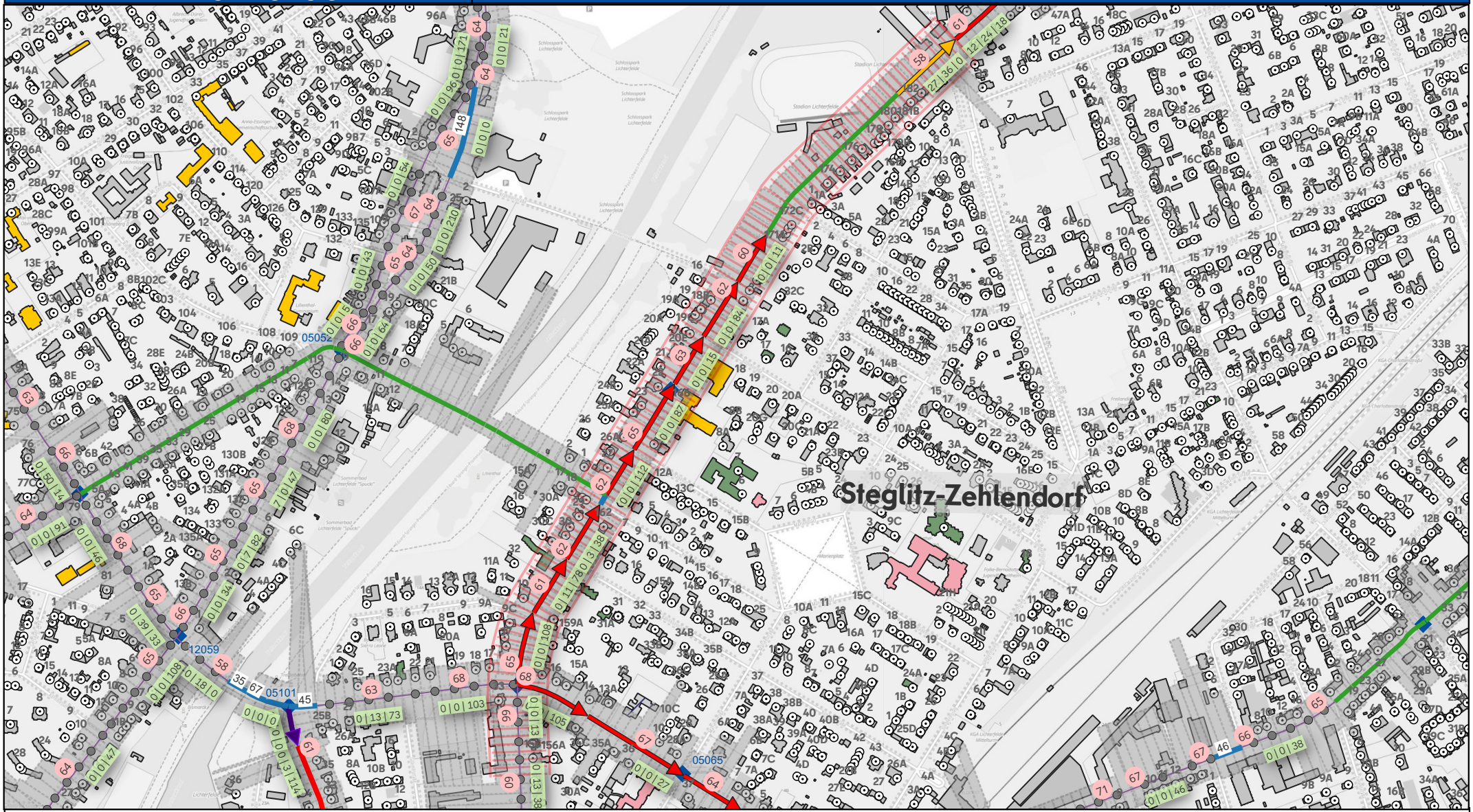
3. Abwägung (Seite 3614 und gegebenenfalls Seite 3615 des Steckbriefs)

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 451: Ostpreußendamm in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - Lärmbetroffenheit



0 400 800 1.200 m

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN

Legende T30-Konzept nachts - erstes Maßnahmenbündel

Im Steckbrief dargestellter Untersuchungsabschnitt

markiertes Objekt

aggregiertes Straßennetz (Stand 28.02.2025) Lärminfo

- EW mit LB* >= 60 dB(A) | ohne ÖPNV nachts
- EW mit LB* >= 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) | Alternative Maßnahmen in Umsetzung oder bereits umgesetzt (LSA-Nachtabschaltung)
- <= 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
- 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.

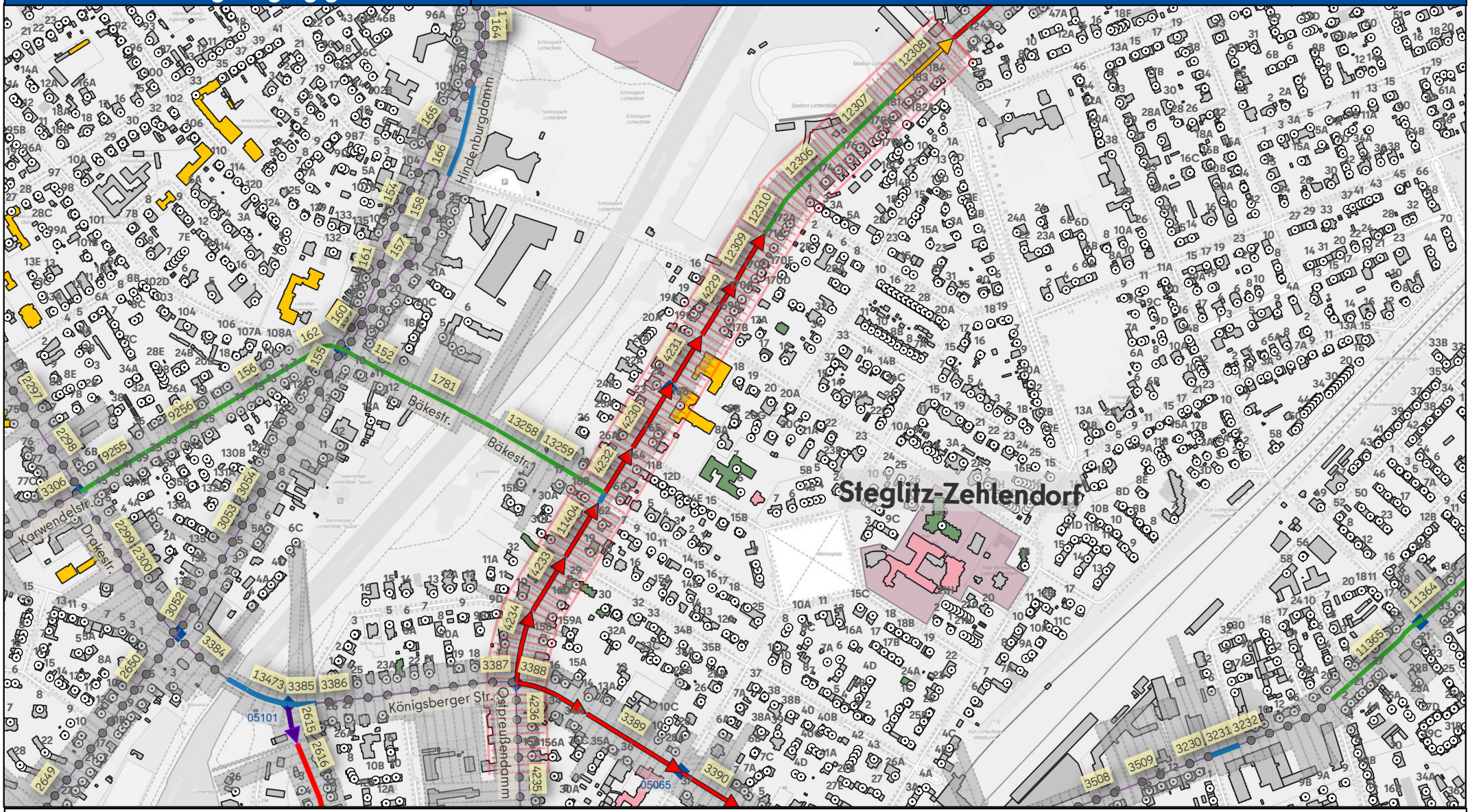
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3617 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 451: Ostpreußendamm in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
4229	101	0	0	84	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4230	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
4231	86	0	0	15	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4232	82	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
4233	98	0	11	78	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
4234	115	0	0	108	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11404	99	0	3	38	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
12308	124	27	36	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
12309	86	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.

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****
4229	101	0	0	84	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4230	120	0	0	87	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4231	86	0	0	15	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4232	82	0	0	112	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4233	98	0	11	78	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
4234	115	0	0	108	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11404	99	0	3	38	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12308	124	27	36	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
12309	86	0	0	11	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	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 3620

***) 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 3620
***) 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 3622 bzw. 3623 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3620 und gegebenenfalls Seite 3621 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.

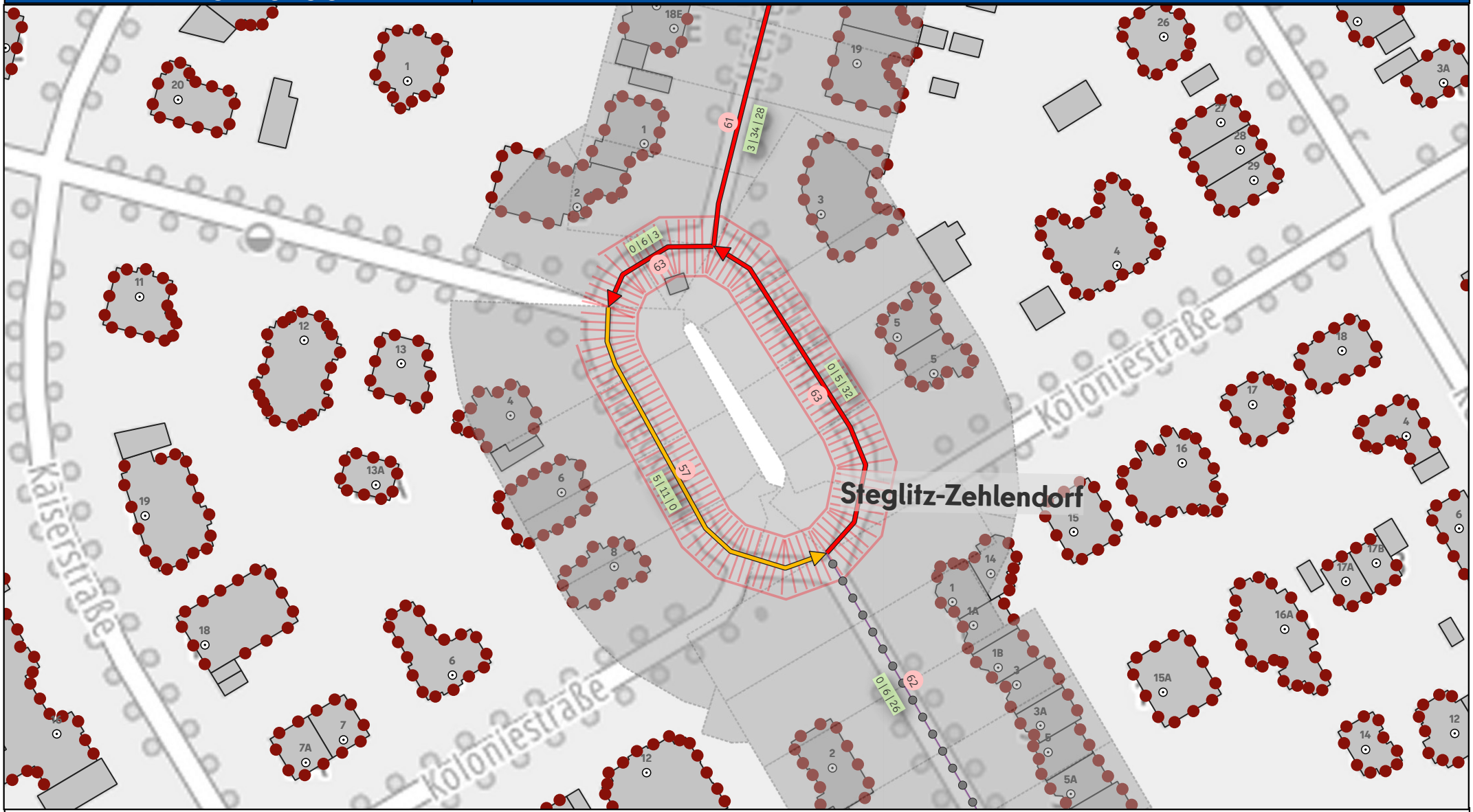
3. Abwägung (Seite 3622 und gegebenenfalls Seite 3623 des Steckbriefs)

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 452: Saaleckplatz in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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

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.

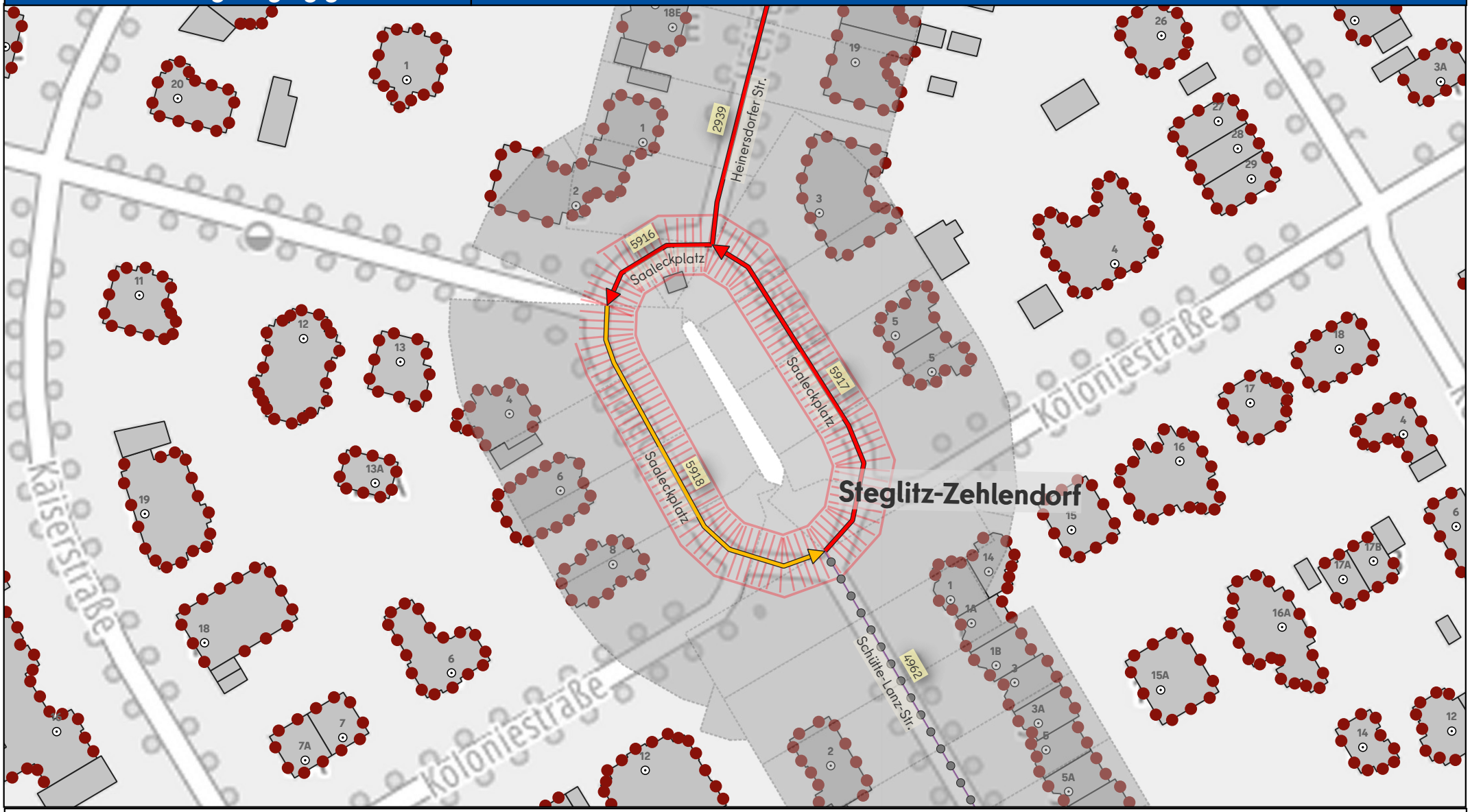
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3625 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 452: Saaleckplatz in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
5916	26	0	6	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
5917	73	0	5	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
5918	75	5	11	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****
5916	26	0	6	3	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284 | keine | 284	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5917	73	0	5	32	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,284 | keine | 380,284	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5918	75	5	11	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	284 | keine | 284	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 3628

***) 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 3628
****) 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 3630 bzw. 3631 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3628 und gegebenenfalls Seite 3629 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 3630 und gegebenenfalls Seite 3631 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 453: Schäferstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - 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) | 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.

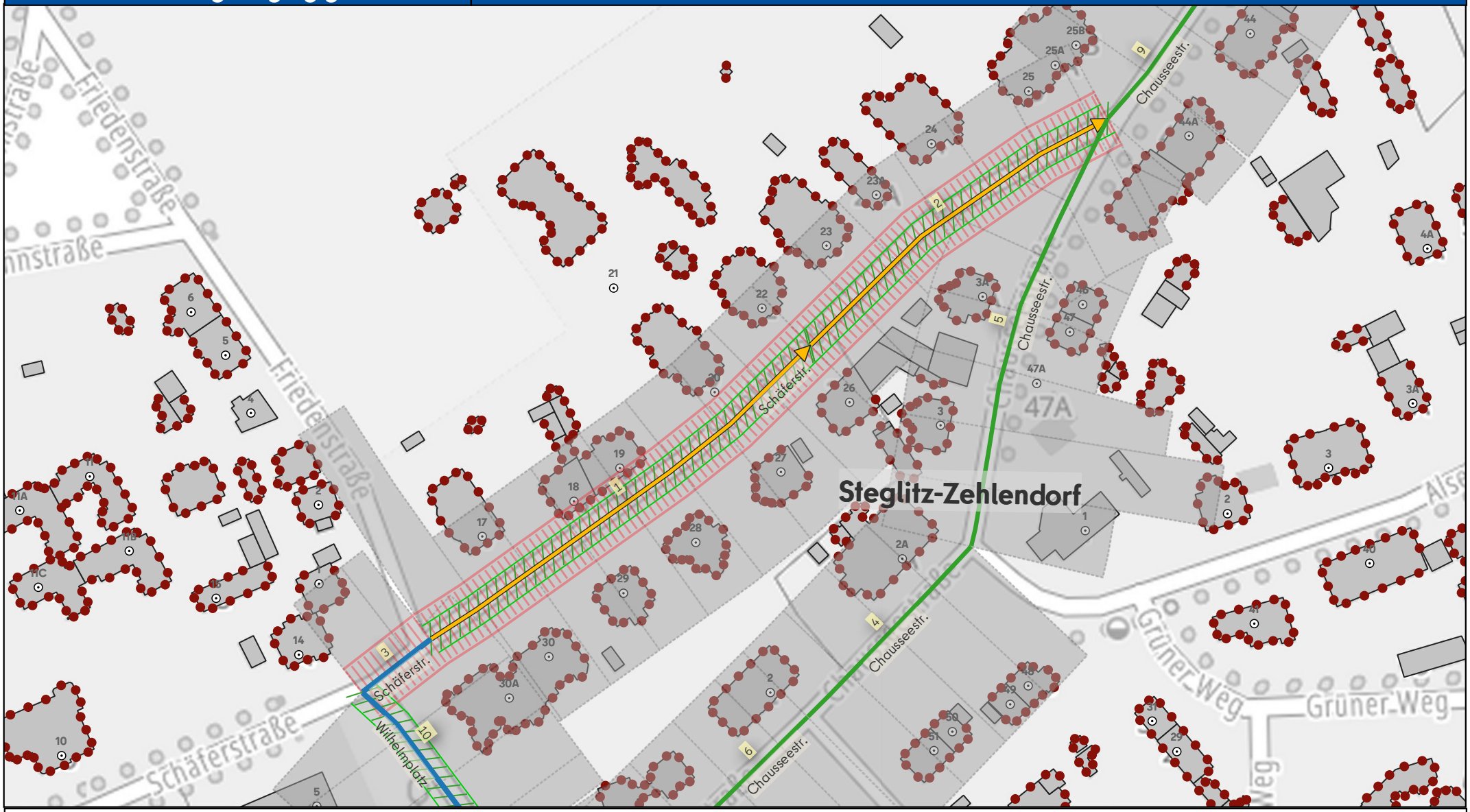
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3633 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 453: Schäferstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Wannsee - 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
1	120	57	10	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
2	94	22	22	0	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut	lärmarmer Asphalt ist vorhanden oder wird kurzfristig verbaut, es sind dennoch EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen*

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

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

Ab-schnitts-Nr.	Abschnitts-länge in m	EW 55-57**	EW 57-60**	EW ab 60**	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien***	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV****
1	120	57	10	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,318 | keine | 118,318	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
2	94	22	22	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	118,318 | keine | 118,318	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 3636

***) 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 3636
***) 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 3638 bzw. 3639 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3636 und gegebenenfalls Seite 3637 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.

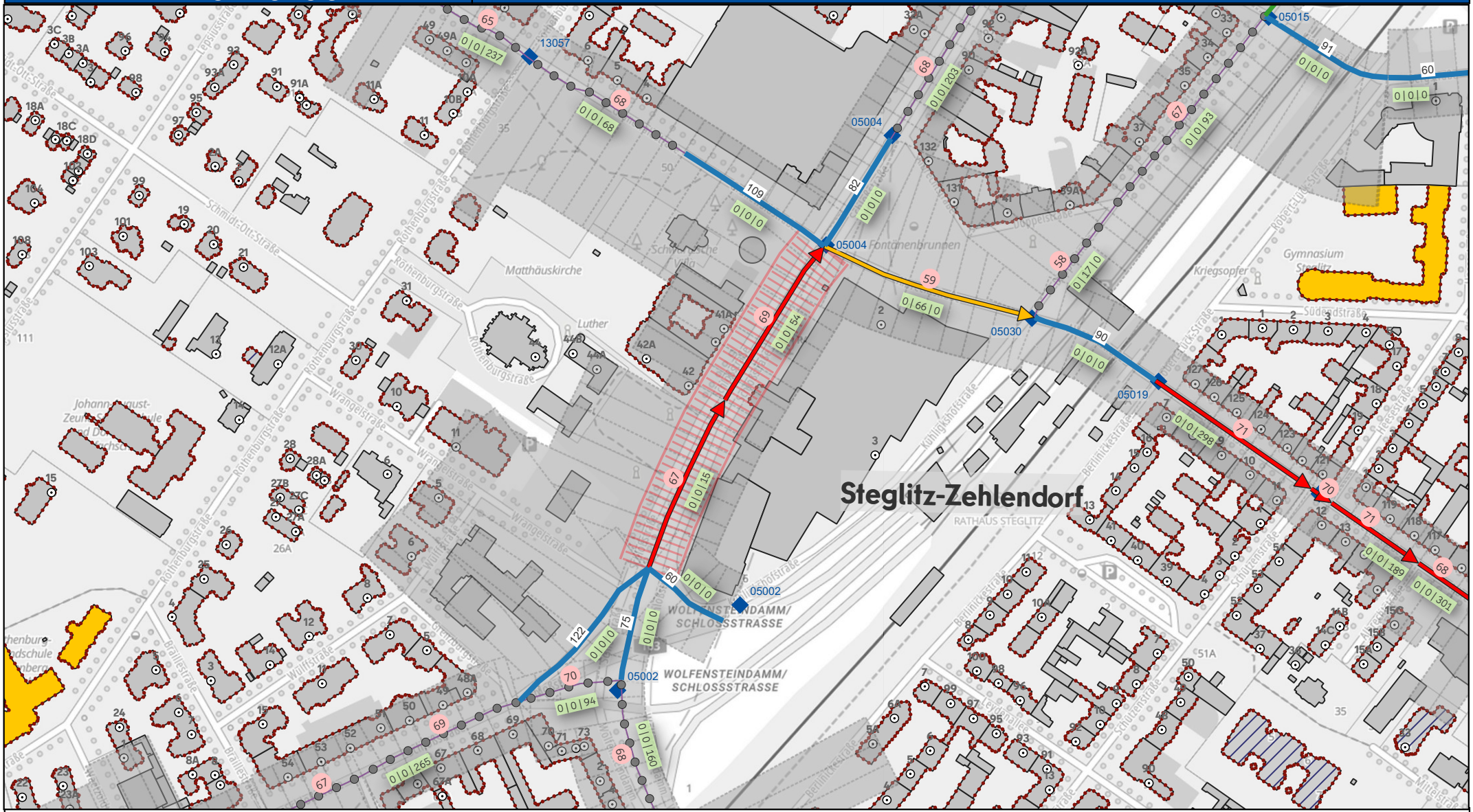
3. Abwägung (Seite 3638 und gegebenenfalls Seite 3639 des Steckbriefs)

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 454: Schloßstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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)

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.

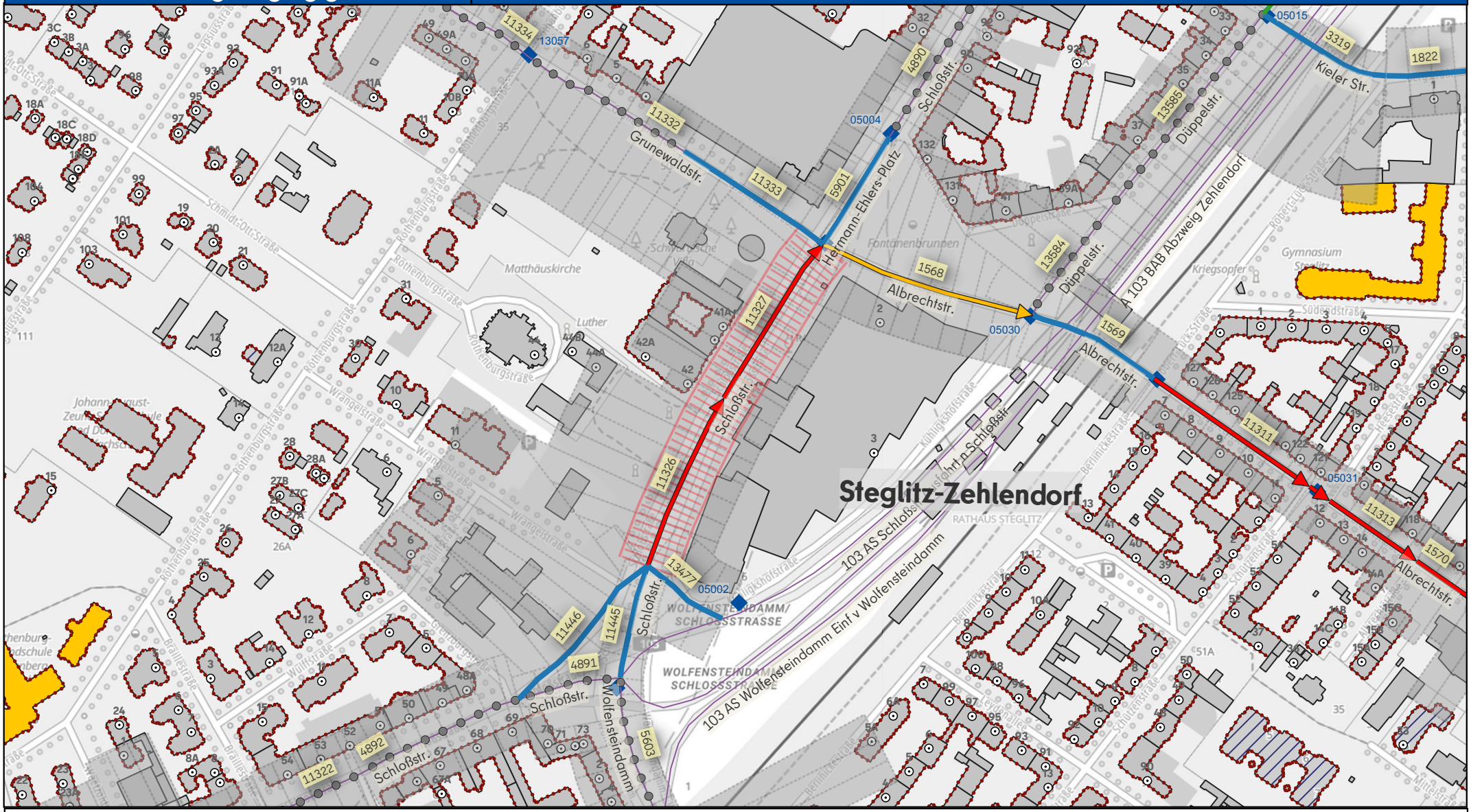
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3641 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 454: Schloßstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
11326	120	0	0	15	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11327	119	0	0	54	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****
11326	120	0	0	15	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	170,188,283,186,M85,M48,M | N88,M85,M48,M82 | 170,188,283,186,M85,M48,M	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
11327	119	0	0	54	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	283,170,380,186,188,M48,M | M48,N09,M82,N88,M85 | 283,170,380,186,188,M48,M	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 3644

***) 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 3644
***) 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 3646 bzw. 3647 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3644 und gegebenenfalls Seite 3645 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.

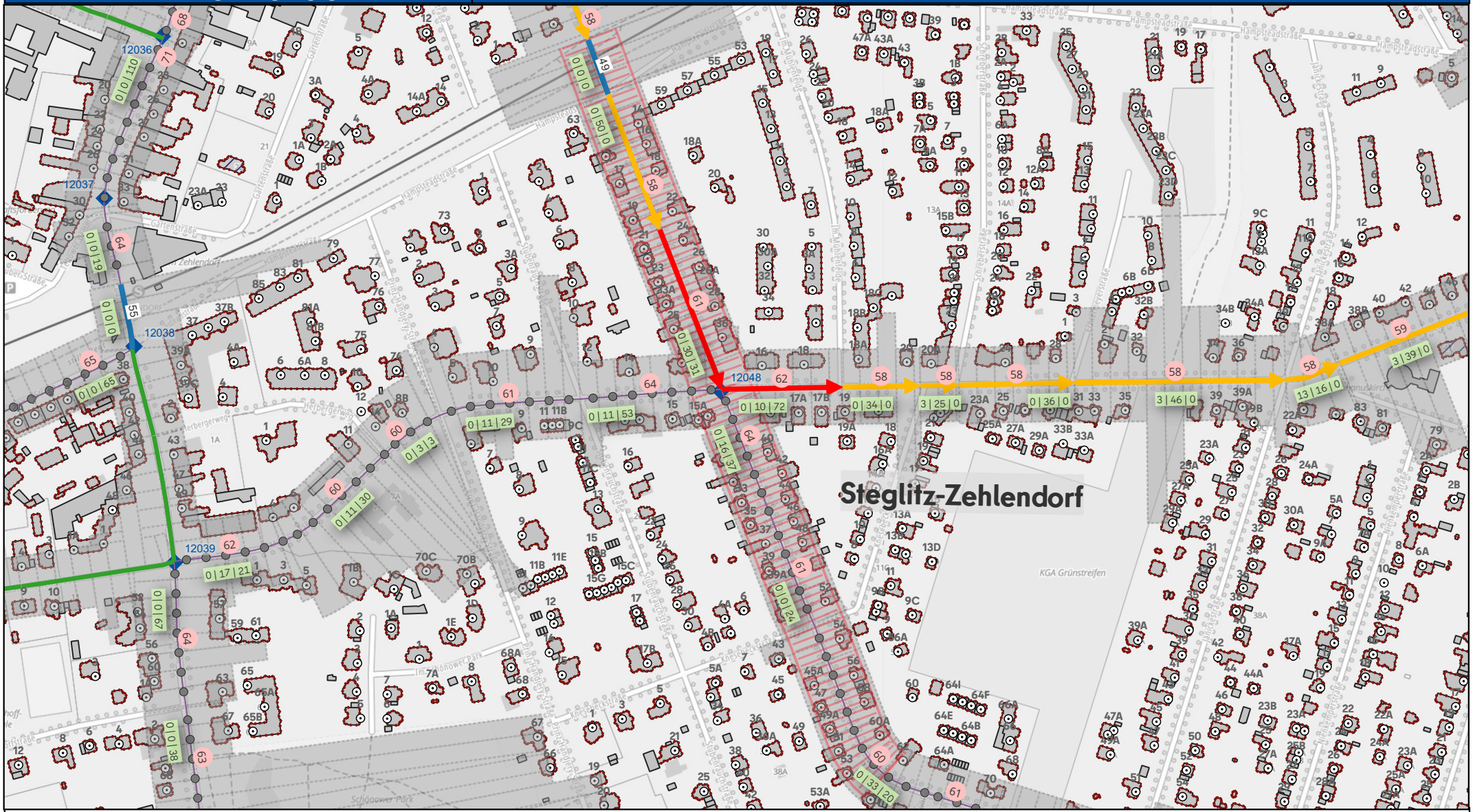
3. Abwägung (Seite 3646 und gegebenenfalls Seite 3647 des Steckbriefs)

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 455: Seehofstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

<= 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.

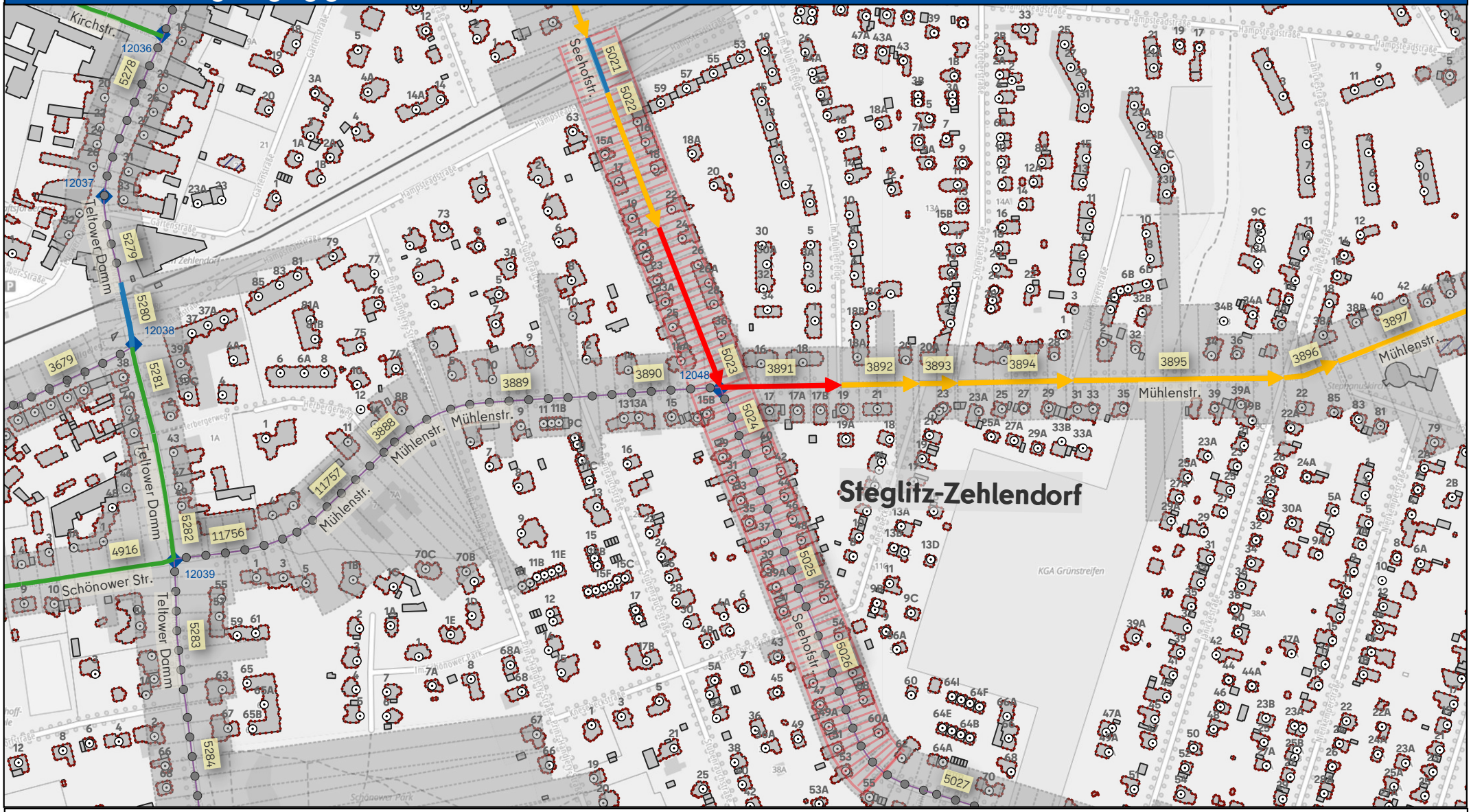
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3649 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 455: Seehofstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
5020	110	57	8	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
5022	120	0	50	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
5023	142	0	30	31	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****
5020	110	57	8	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
5022	120	0	50	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
5023	142	0	30	31	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 3652

***) 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 3652
***) 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 3654 bzw. 3655 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3652 und gegebenenfalls Seite 3653 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.

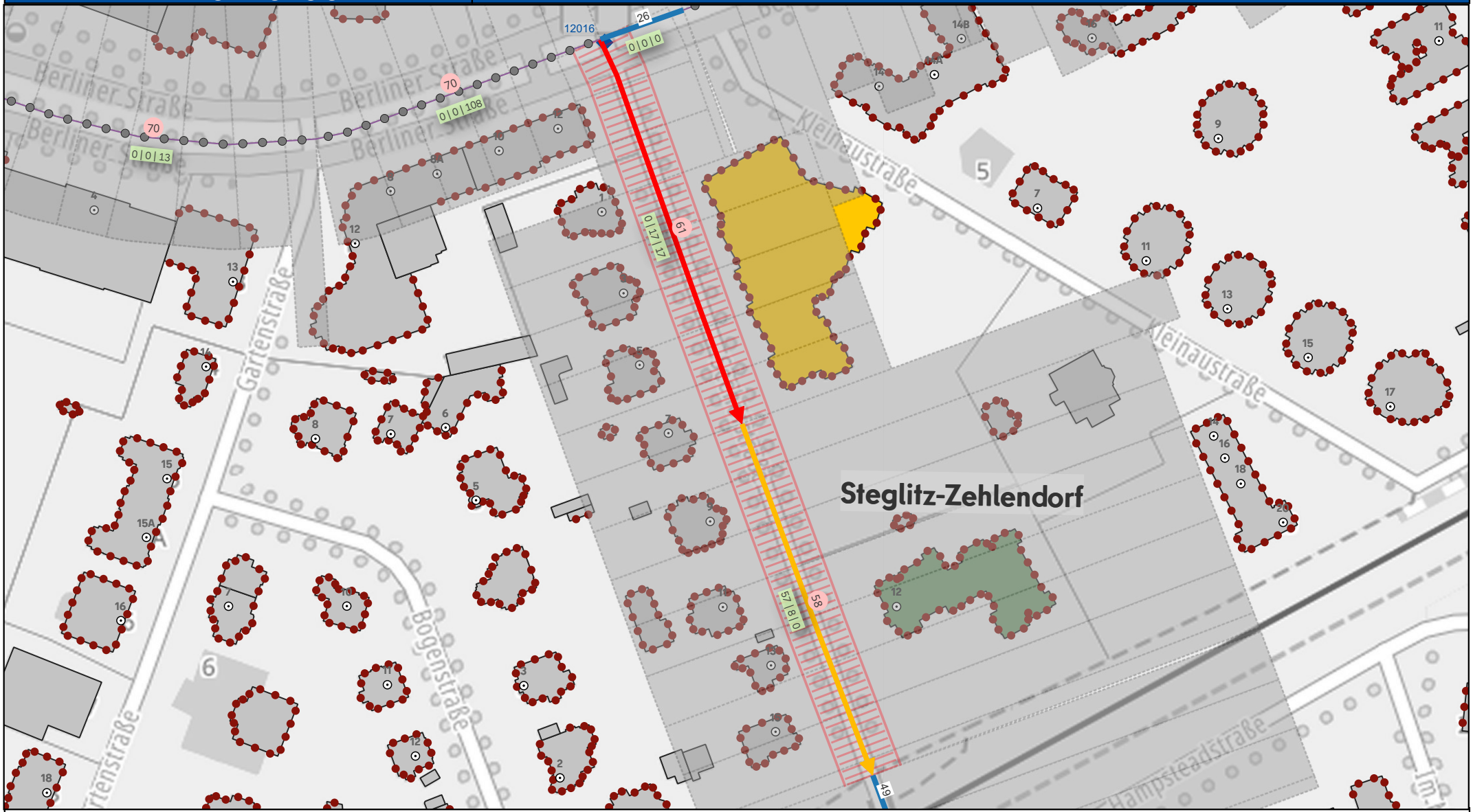
3. Abwägung (Seite 3654 und gegebenenfalls Seite 3655 des Steckbriefs)

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 456: Seehofstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

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.

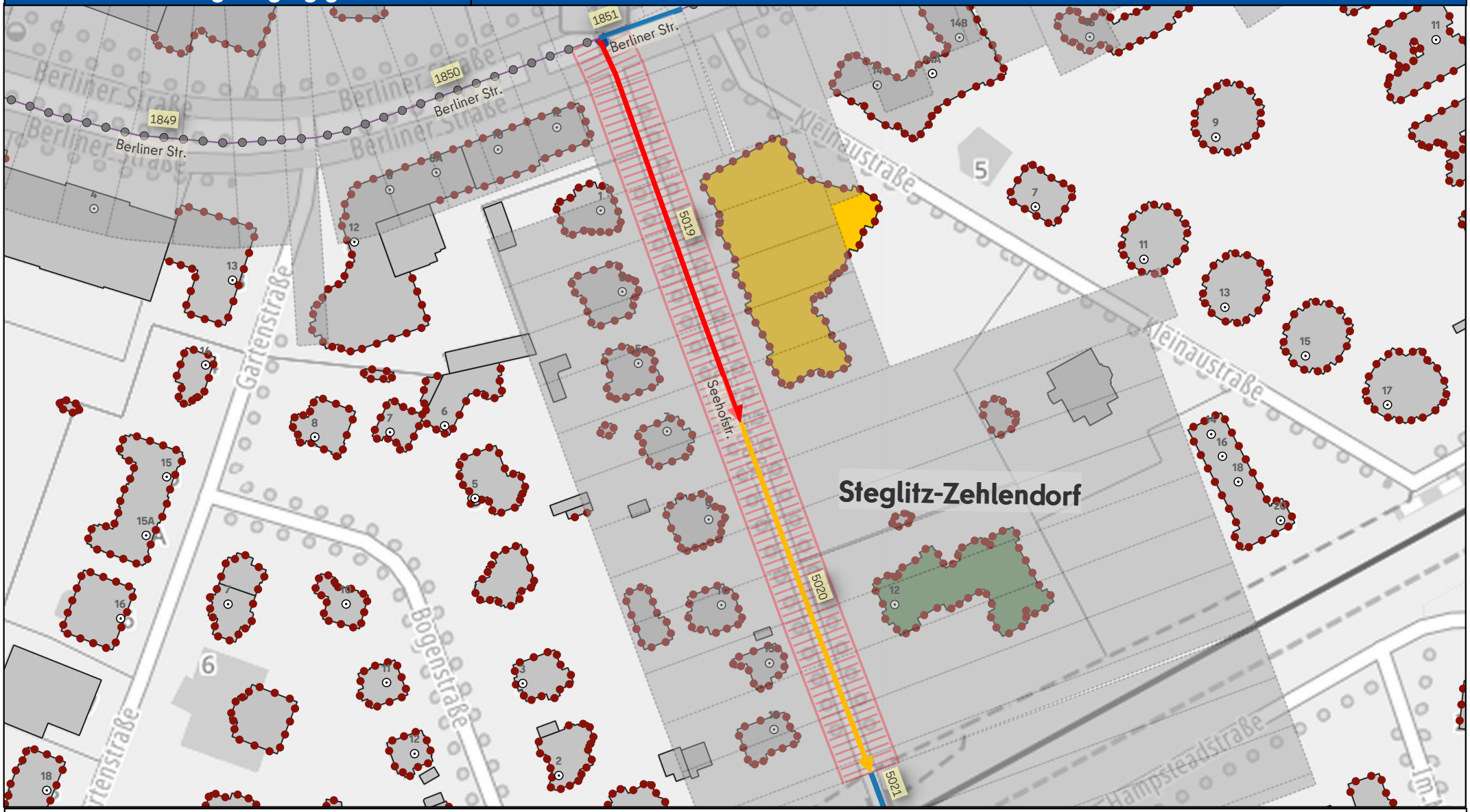
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3657 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 456: Seehofstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
5019	120	0	17	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
5020	110	57	8	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****
5019	120	0	17	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
5020	110	57	8	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 3660

***) 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 3660
***) 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 3662 bzw. 3663 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3660 und gegebenenfalls Seite 3661 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.

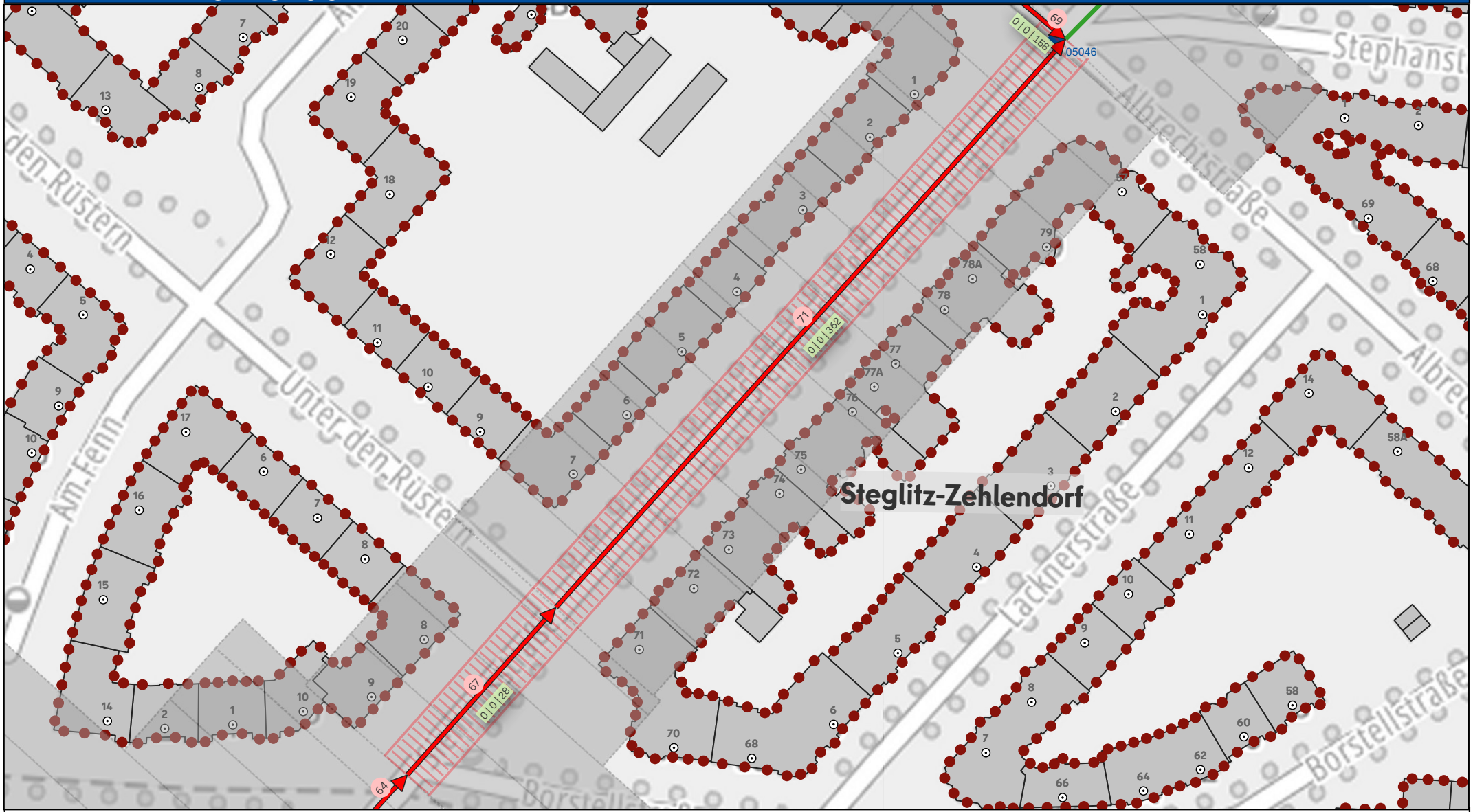
3. Abwägung (Seite 3662 und gegebenenfalls Seite 3663 des Steckbriefs)

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 457: Siemensstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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.

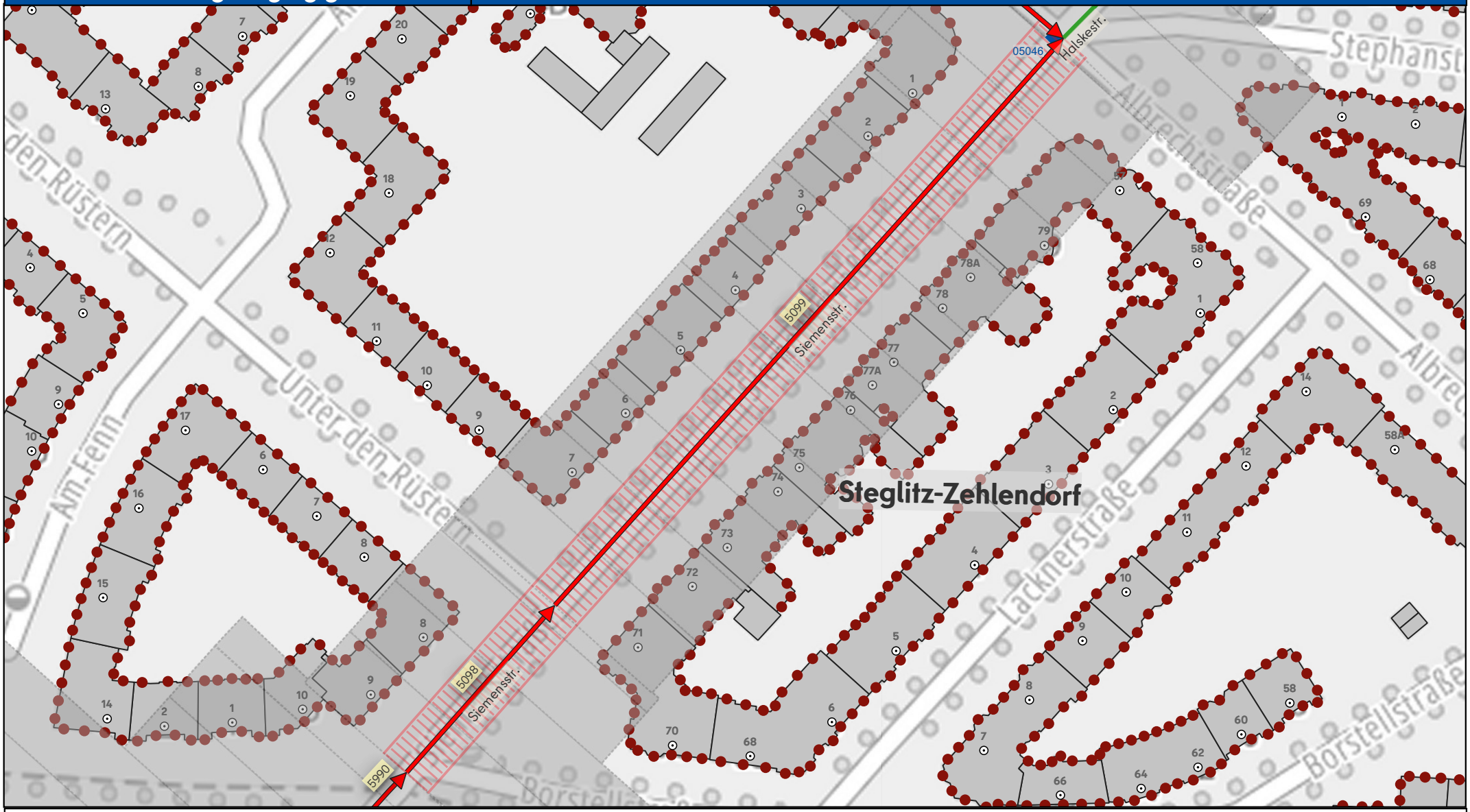
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3665 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 457: Siemensstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
5098	49	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
5099	167	0	0	362	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
5990	97	0	0	45	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****
5098	49	0	0	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	181,187,X83,380,M82 | N81,M82 | 181,187,X83,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5099	167	0	0	362	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	181,187,X83,380,M82 | N81,M82 | 181,187,X83,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5990	97	0	0	45	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	181,187,X83,380,M82 | N81,M82 | 181,187,X83,380,M82	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 3668

***) 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 3668
***) 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 3670 bzw. 3671 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3668 und gegebenenfalls Seite 3669 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.

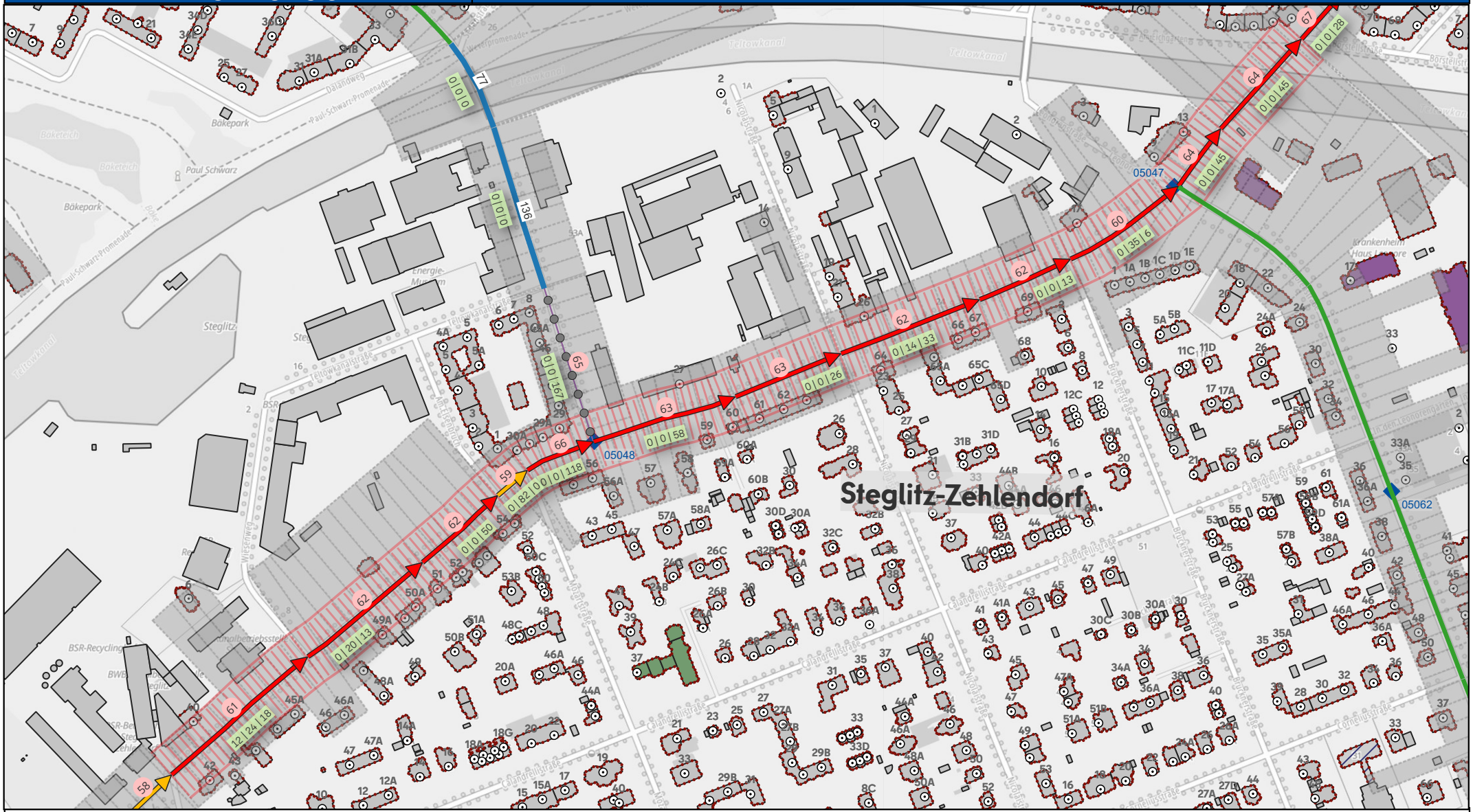
3. Abwägung (Seite 3670 und gegebenenfalls Seite 3671 des Steckbriefs)

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 458: Siemensstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lankwitz - 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)

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

Heil-, Pfleganstalt, Pflegestation

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.

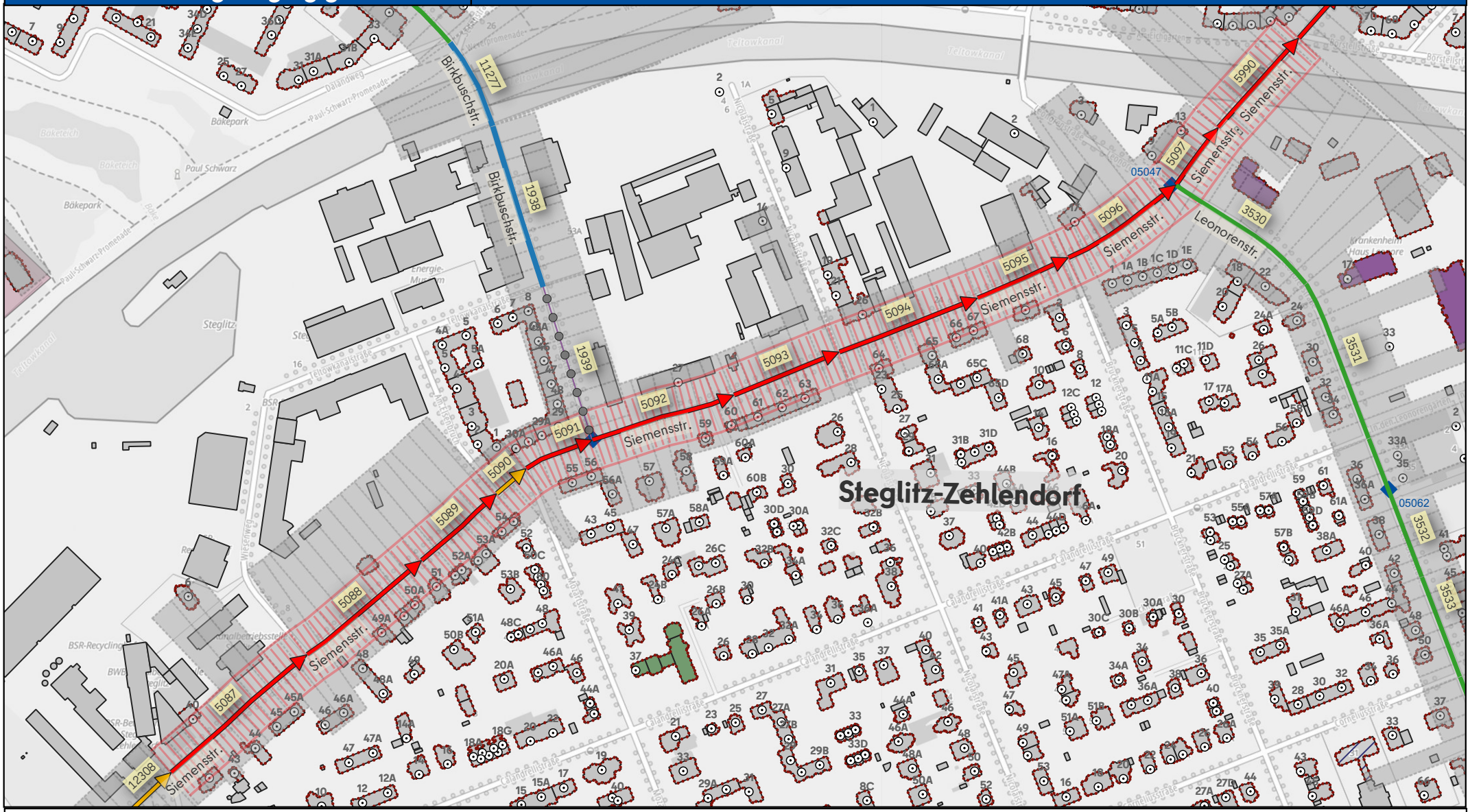
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3673 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 458: Siemensstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lankwitz - 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
5087	145	12	24	18	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
5088	120	0	20	13	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
5089	81	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
5090	31	0	82	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
5091	58	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
5092	120	0	0	58	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
5093	92	0	0	26	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
5094	120	0	14	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
5095	80	0	0	13	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*

5096	105	0	35	6	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
5097	58	0	0	45	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
5098	49	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
5990	97	0	0	45	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****
5087	145	12	24	18	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,186 | keine | 380,186	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5088	120	0	20	13	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,186 | keine | 380,186	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5089	81	0	0	50	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,186 | keine | 380,186	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5090	31	0	82	0	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5091	58	0	0	118	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	186,380 | keine | 186,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5092	120	0	0	58	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	283,380 | keine | 283,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5093	92	0	0	26	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,283 | keine | 380,283	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5094	120	0	14	33	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,283 | keine | 380,283	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5095	80	0	0	13	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	380,283 | keine | 380,283	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 3676

***) 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*

5096	105	0	35	6	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	283,380 | keine | 283,380	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5097	58	0	0	45	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	181,187,X83,380,M82 | N81,M82 | 181,187,X83,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5098	49	0	0	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	181,187,X83,380,M82 | N81,M82 | 181,187,X83,380,M82	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG als geringfügig betroffen bewertet wird
5990	97	0	0	45	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	181,187,X83,380,M82 | N81,M82 | 181,187,X83,380,M82	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 3676

***) 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 3678 bzw. 3679 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3676 und gegebenenfalls Seite 3677 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.

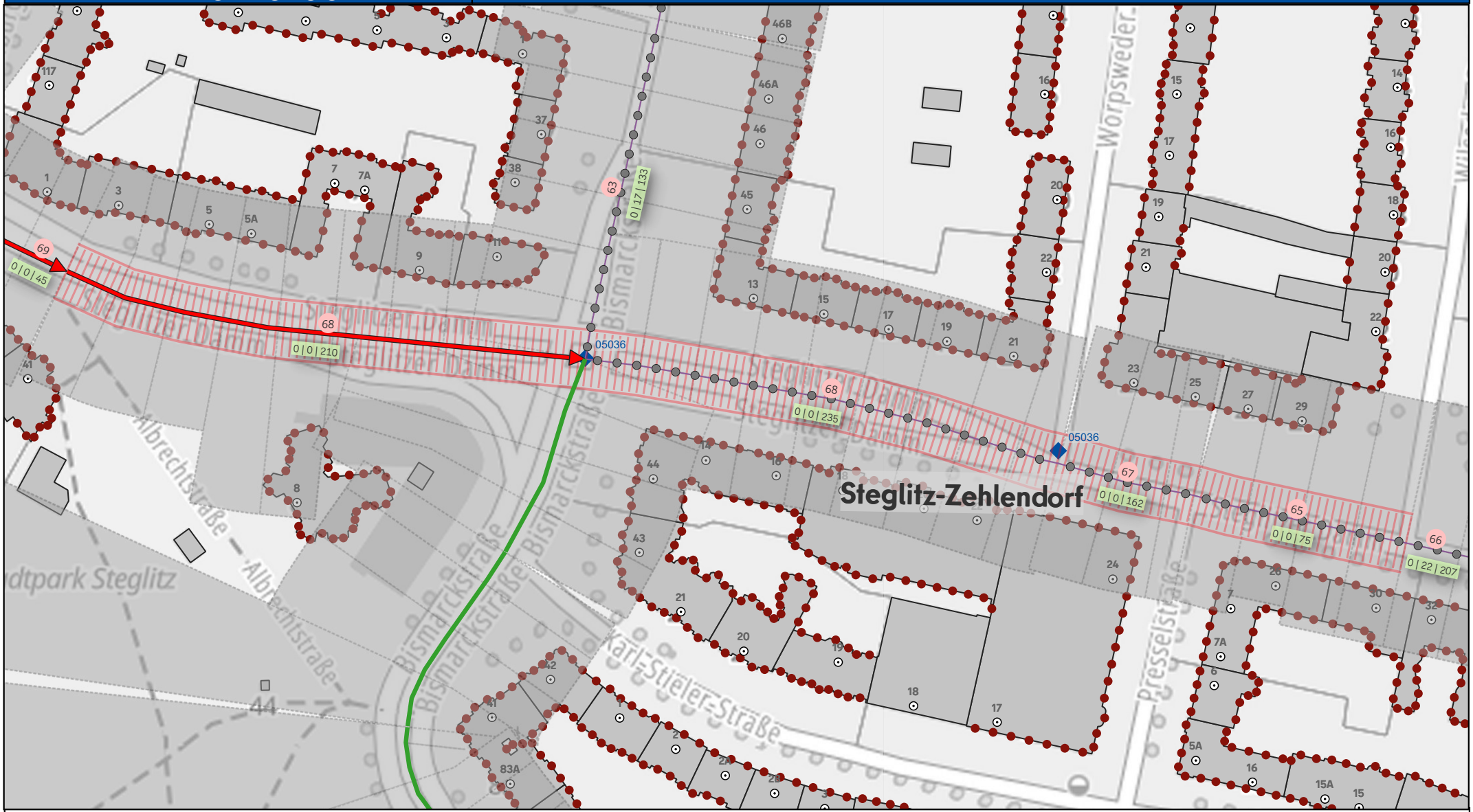
3. Abwägung (Seite 3678 und gegebenenfalls Seite 3679 des Steckbriefs)

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 459: Steglitzer Damm in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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) | ÖPNV nachts geringfügig betroffen

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Lärm

Fassadenpegel berechnet nach nationaler Rechenvorschrift (RLS-90)

Gebäude und Gelände

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.

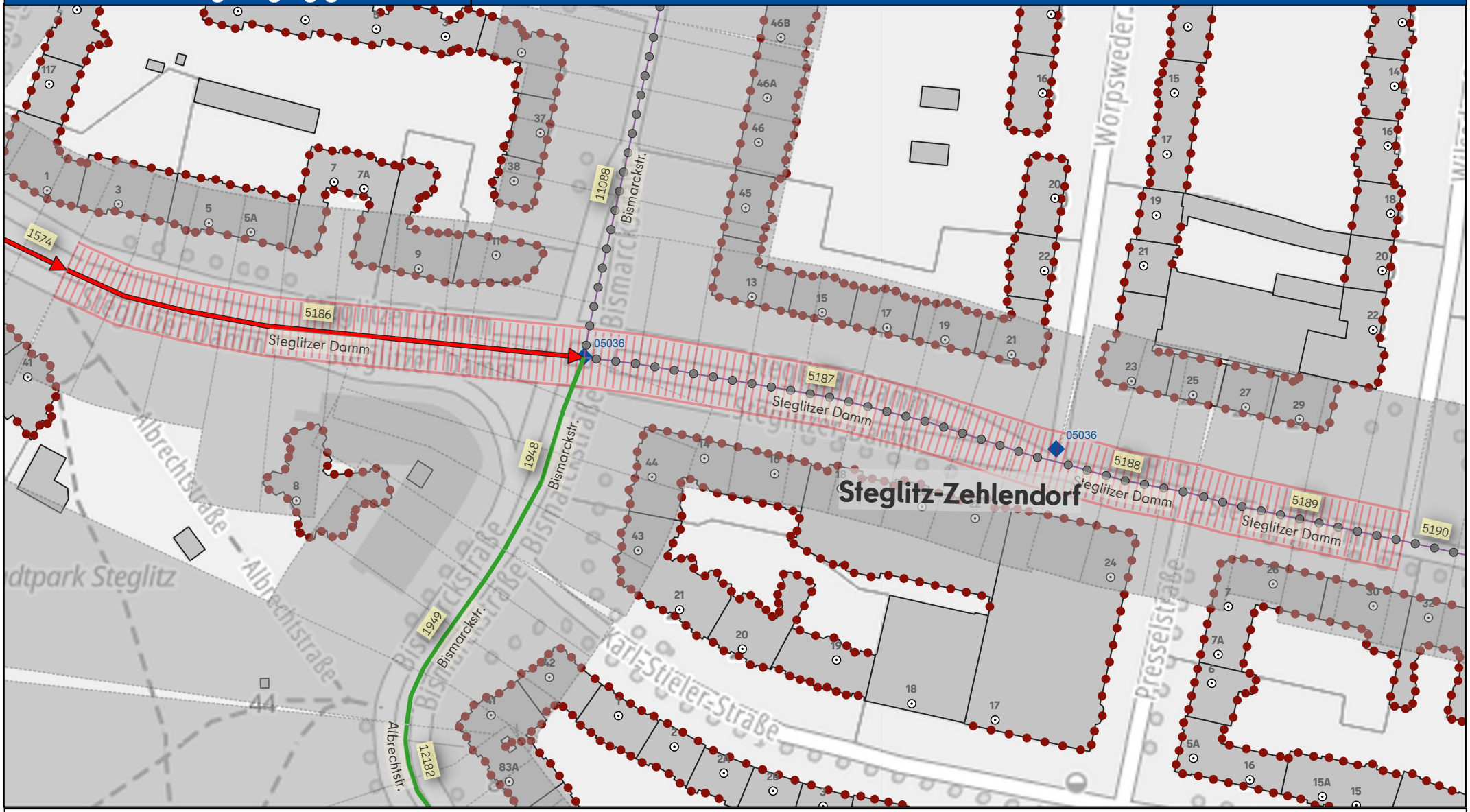
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3681 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 459: Steglitzer Damm in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
5186	144	0	0	210	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****
5186	144	0	0	210	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	282,380,X83,M82 | M82 | 282,380,X83,M82	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 3684

***) 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 3684
***) 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 3686 bzw. 3687 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3684 und gegebenenfalls Seite 3685 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.

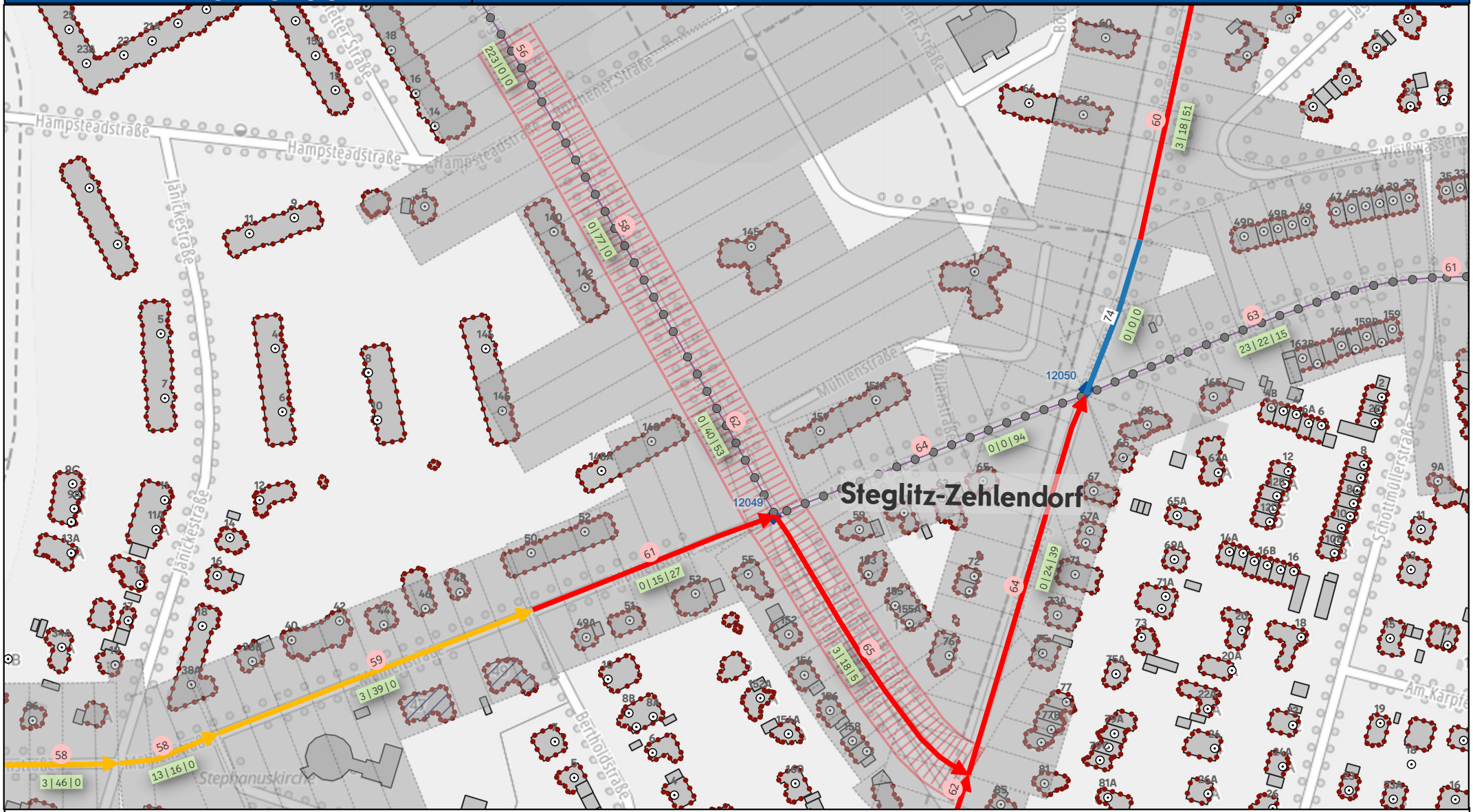
3. Abwägung (Seite 3686 und gegebenenfalls Seite 3687 des Steckbriefs)

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 460: Sundgauer Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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

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.

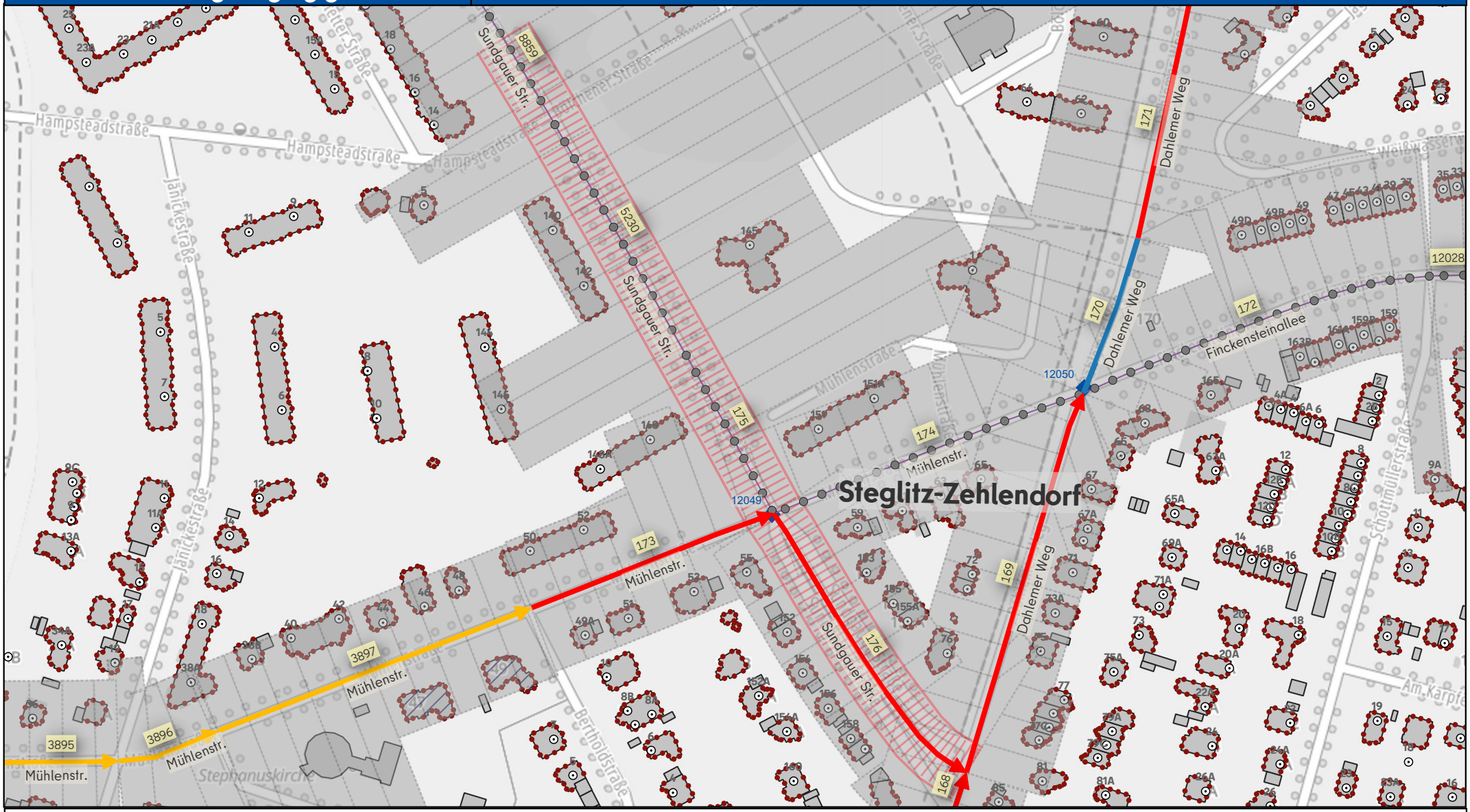
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3689 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 460: Sundgauer Straße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Zehlendorf - 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
176	147	3	18	5	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****
176	147	3	18	5	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 3692

***) 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 3692
***) 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 3694 bzw. 3695 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3692 und gegebenenfalls Seite 3693 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.

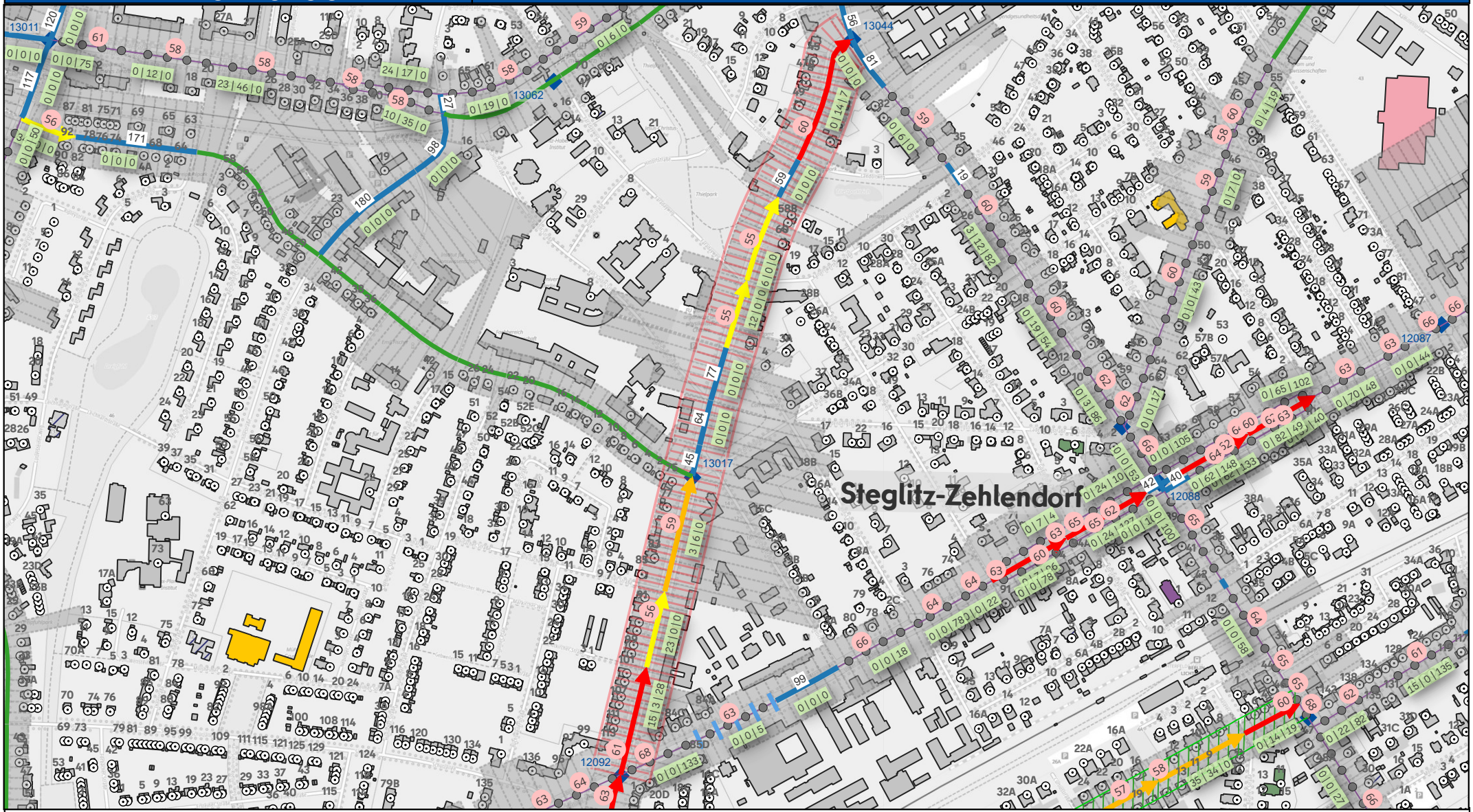
3. Abwägung (Seite 3694 und gegebenenfalls Seite 3695 des Steckbriefs)

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 461: Thielallee in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Dahlem - 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

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

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

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

weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

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

Grundlagendaten

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

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

nachtaktive Lichtsignalanlage (LSA)

Gebäude und Gelände

Seniorenheim

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.

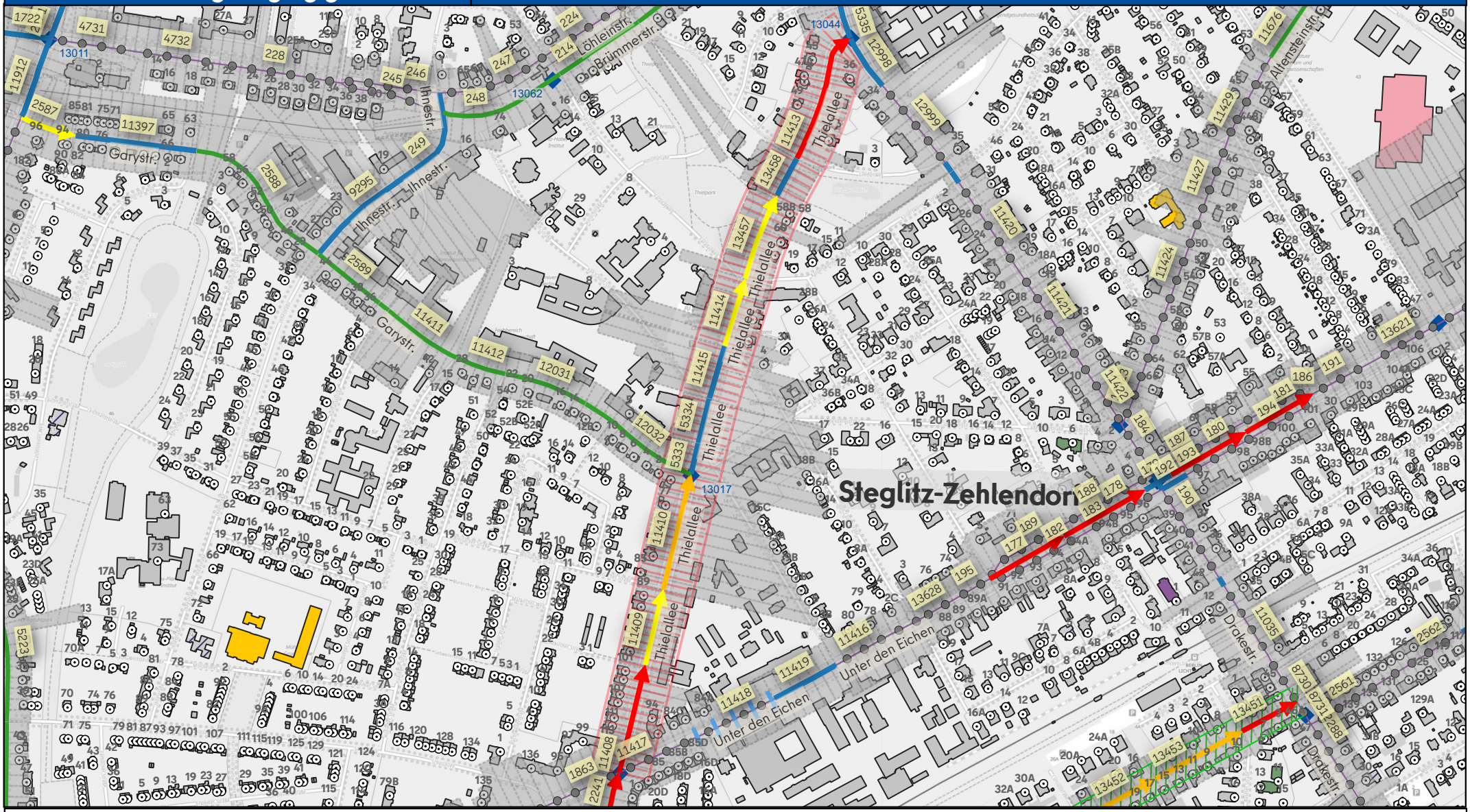
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3697 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 461: Thielallee in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Dahlem - 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
11408	154	15	3	28	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
11409	109	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
11410	166	3	6	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) senken, aber nicht auf 0	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
11413	190	0	14	7	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
11414	98	12	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
13457	125	6	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****
11408	154	15	3	28	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11409	109	23	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
11410	166	3	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
11413	190	0	14	7	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
11414	98	12	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
13457	125	6	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 3700

***) 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 3700
***) 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 3702 bzw. 3703 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3700 und gegebenenfalls Seite 3701 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 3702 und gegebenenfalls Seite 3703 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 462: Thorwaldsenstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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)

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.

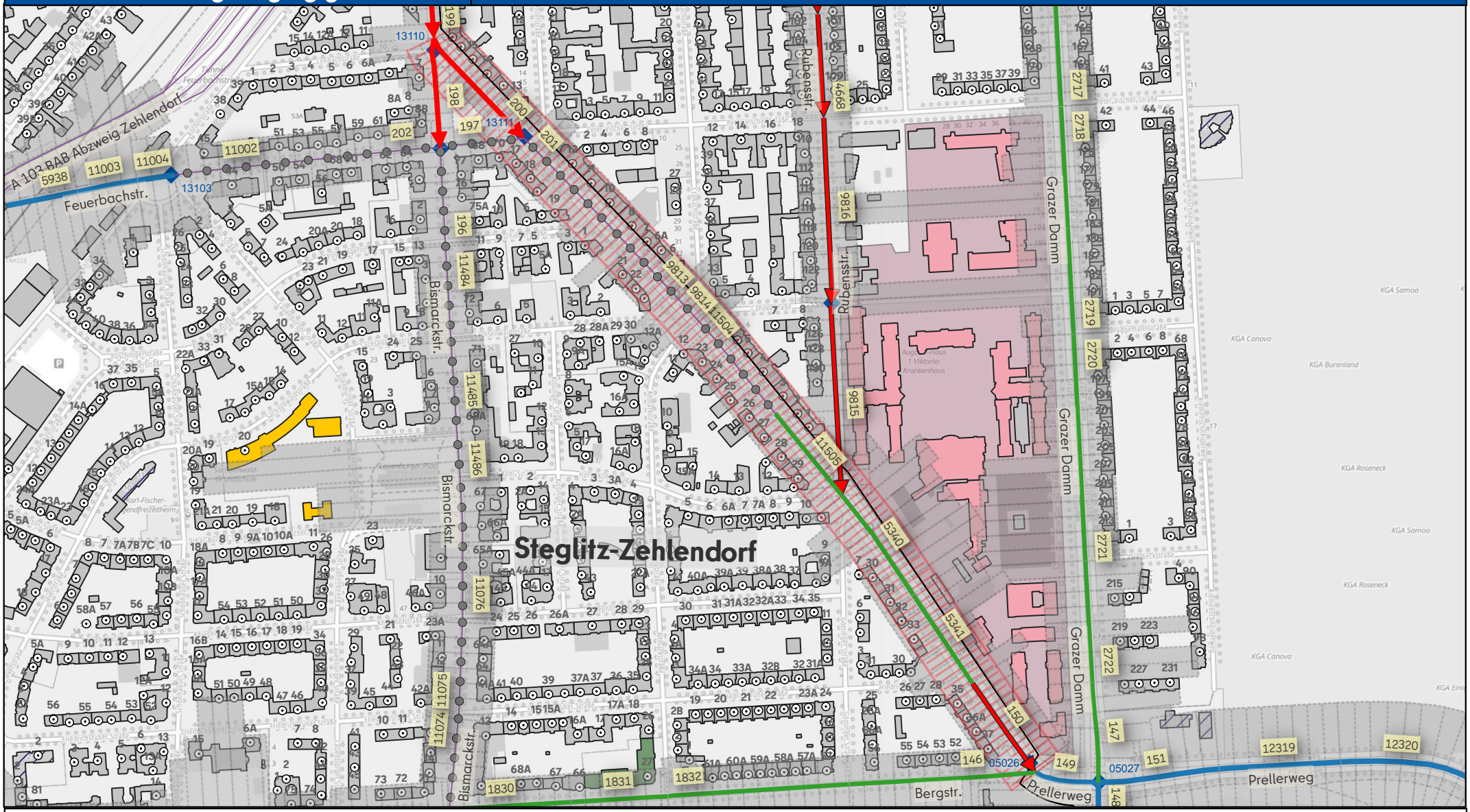
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3705 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 462: Thorwaldsenstraße in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Steglitz - 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
200	134	0	0	144	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
150	109	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****
200	134	0	0	144	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
150	109	0	0	109	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	187,M76 | M76 | 187,M76	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 3708

***) 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 3708
***) 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 3710 bzw. 3711 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3708 und gegebenenfalls Seite 3709 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.

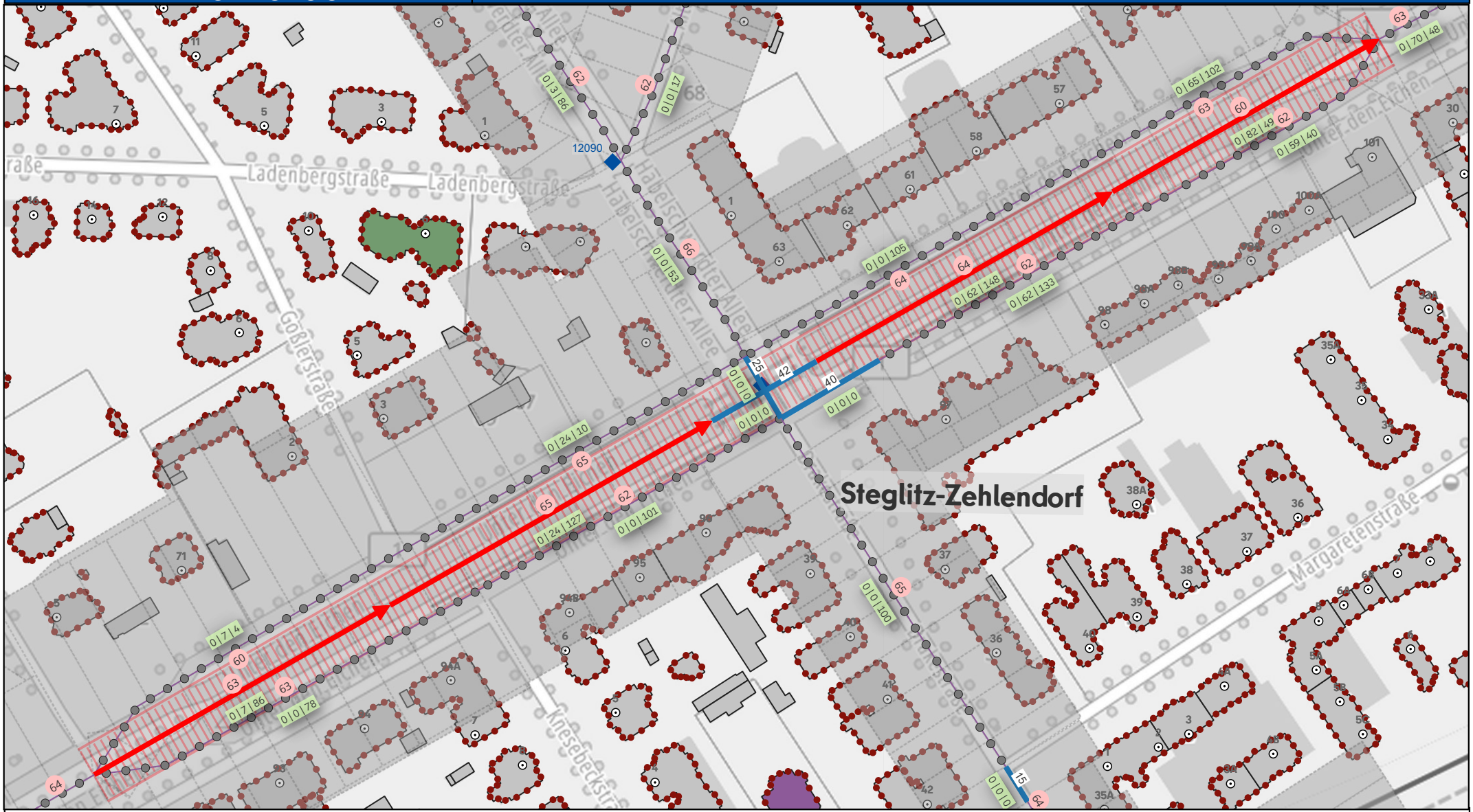
3. Abwägung (Seite 3710 und gegebenenfalls Seite 3711 des Steckbriefs)

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 463: Unter den Eichen in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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

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

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.

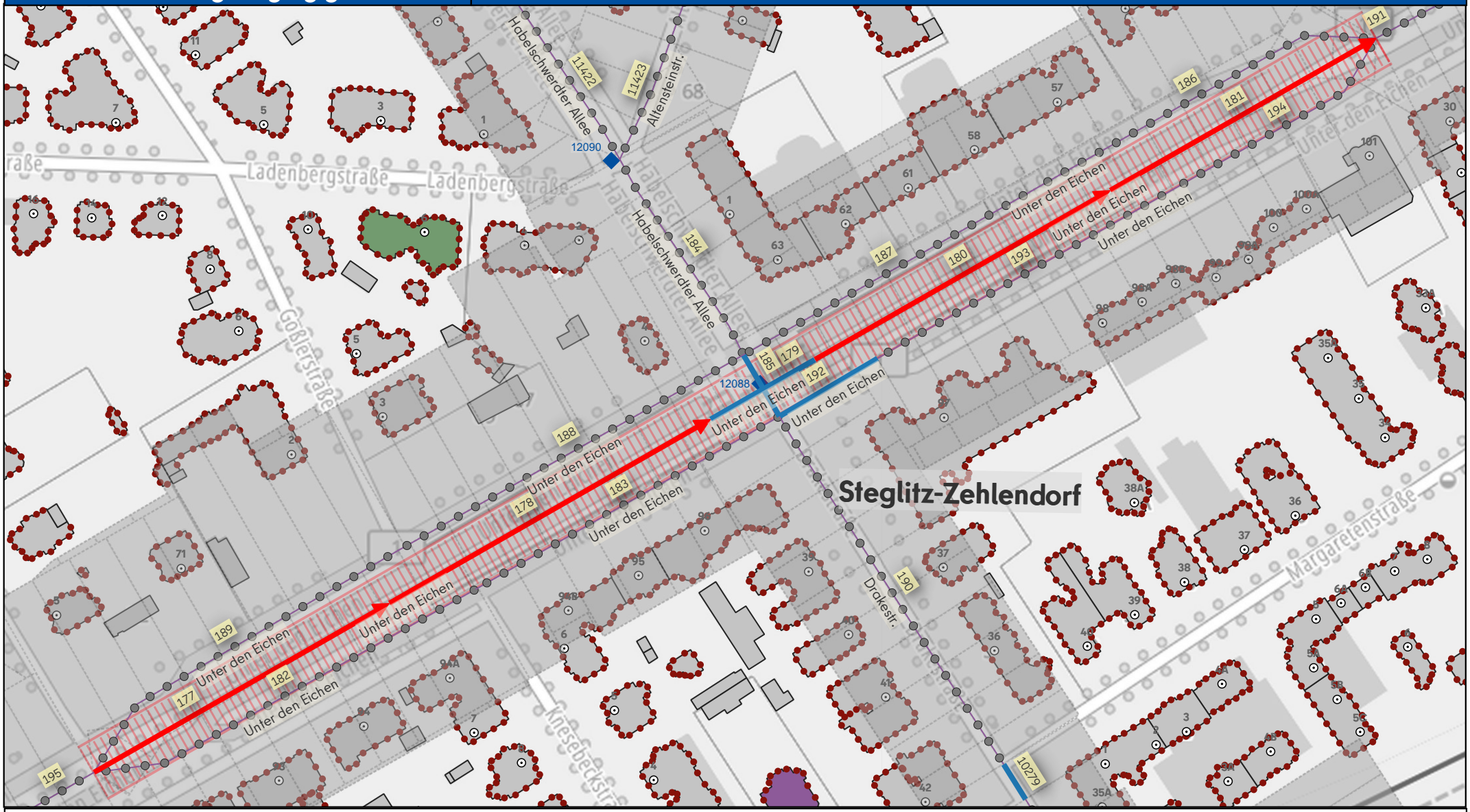
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 3713 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 463: Unter den Eichen in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Lichterfelde - 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
177	120	0	7	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
178	130	0	24	127	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
180	120	0	62	148	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
181	108	0	82	49	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****
177	120	0	7	86	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
178	130	0	24	127	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
180	120	0	62	148	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
181	108	0	82	49	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Aus 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 3716

***) 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 3716
***) 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 3718 bzw. 3719 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 3716 und gegebenenfalls Seite 3717 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 3718 und gegebenenfalls Seite 3719 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