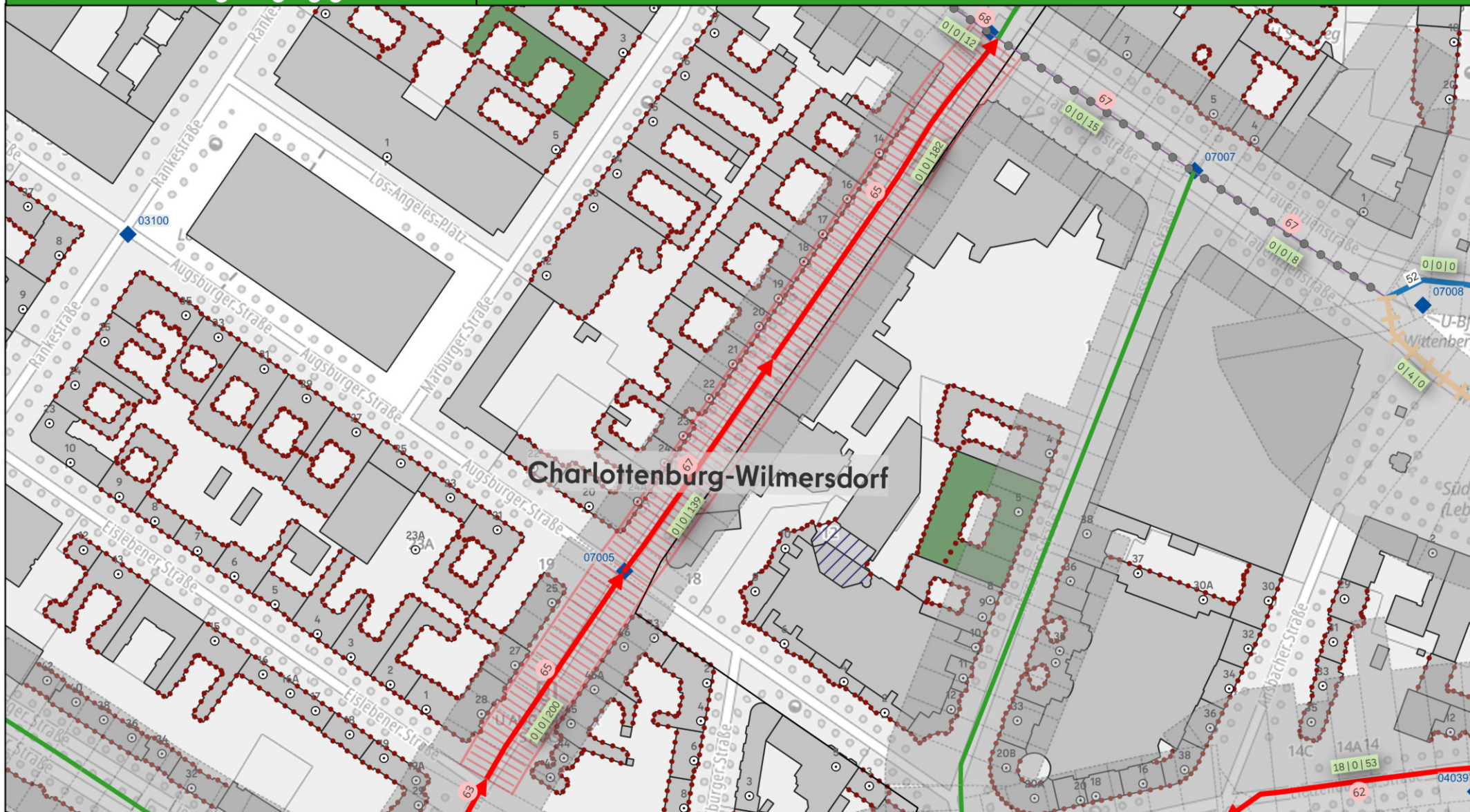


T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 39: Nürnberger Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg -
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 16.09.2024) Lärminfo

- EW mit $LB^* \geq 60 \text{ dB(A)}$ | ohne ÖPNV nachts
- $\leq T30$ nachts (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden
- Ohne EW mit $LB^* \geq 55 \text{ dB(A)}$, ggf. zur Prüfung Lückenschluss im Rahmen der Prüfung auf Verkehrssicherheit (Beschriftung: Abschnittslänge in Meter)
- + Ergebnis der individuellen Prüfung bei geringer Anzahl EW*: Betroffene EW* nicht vorhanden oder nicht gesichert
- Weitere Prüfung erforderlich: ÖPNV-Fahrgastbelang

Grundlagendaten

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

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 1 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. 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 Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB (Beurteilungspegel) von 55 dB(A)

T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 39: Nürnberger Straße in Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg -
Abschnittsnummern



0 100 200 300 m



Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57*	EW 57- 60*	EW ab 60*	Lärmbewertung Fahrbahnoberfläche	Prüfergebnis Fahrbahnoberfläche	Lärmbewertung LSA-Nachtabstaltung	Realisierbarkeit LSA- Nachtabstaltung	Prüfergebnis Nachtabstaltung der LSA
4068	84	0	0	104	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4069	114	0	0	200	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4070	120	0	0	139	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
4071	181	0	0	182	lärmarmen Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmen Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabstaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabstaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A)

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

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

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

Ab- schnitts- Nr.	Abschnitts- länge in m	EW 55- 57*	EW 57- 60*	EW ab 60*	Bewertung Umfahrung	Abwägungsbelang Umfahrung	Betroffene Linien****	Bewertung ÖPNV	Abwägungsbelang ÖPNV
4068	84	0	0	104	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4069	114	0	0	200	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4070	120	0	0	139	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
4071	181	0	0	182	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen

*) Anzahl der mit Dauerwohnsitz gemeldeten unmittelbar betroffenen Einwohnenden (EW) in den 3 Pegelklassen oberhalb des Schwellenwertes LB von 55 dB(A).

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

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

****) Randnachtlagen ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlagen | Randnachtlagen bis 6:00 Uhr (Früh)

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 ÖPNV-Betroffenheit im Rahmen der Abwägung siehe ab Seite 326 bzw. 327 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 324 und gegebenenfalls Seite 325 des Steckbriefs)

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

Weitere Informationen zum Umfang und zur Prüfung alternativer Maßnahmen finden Sie auf Seite 36 des Lärmaktionsplans (https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/20240918_broschuere_lap.pdf).

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

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

Weitere alternative Maßnahmen wurden nicht im Einzelfall für jeden Streckenabschnitt untersucht, beispielsweise eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrslenkende Maßnahmen:

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

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

3. Abwägung (Seite 326 und gegebenenfalls Seite 327 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- und des Wirtschaftsverkehrs 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- und Wirtschaftsverkehr oder der Verkehrsfunktion der Straße führte zu folgendem Ergebnis: Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr wesentlich beeinträchtigt wird. Daher steht der Belang des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr hinter den Ruheschutzinteressen der Wohnbevölkerung zurück. Damit ist die übermäßige Beeinträchtigung des nächtlichen ÖPNV durch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung der einzige Grund, der im Einzelfall gegen eine nächtliche Tempo-30-Anordnung sprechen könnte. Soweit eine Abwägung vorzunehmen war, gilt das Abwägungsergebnis für alle lärmbeeinträchtigten Teile des untersuchten Straßenabschnitts. Da die gegebenenfalls untersuchten Verkehrsinteressen und weiteren Belange gegenüber dem Gesundheitsschutz bereits bei einer Lärmbetroffenheit im Bereich zwischen 55 bis 57 dB(A) in der Nacht als nachrangig anzusehen sind, gilt dies erst recht für Abschnitte mit einer Lärmbetroffenheit von 57 dB(A) bis 60 dB(A) oder ab 60 dB(A).

Die Bewertung der Betroffenheit des nächtlichen ÖPNV erfolgte seitens der BVG anhand einer Betrachtung der auf diesem Abschnitt in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr verkehrenden ÖPNV-Linien. Diese Bewertung wurde jeweils für die gesamte Linie unter der Annahme durchgeführt, dass auf der Linie an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten ab 55 dB(A) des ersten Maßnahmenbündels des "Tempo 30-Konzept nachts" Tempo 30 angeordnet wird. Mit "geringfügig betroffen" wurden dabei solche Fälle bewertet, bei denen unter diesen Annahmen beispielsweise die Erreichbarkeit von Anschlüssen an andere Linien gewährleistet ist und nur eine geringfügige Verlängerung (bis zu etwa 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.