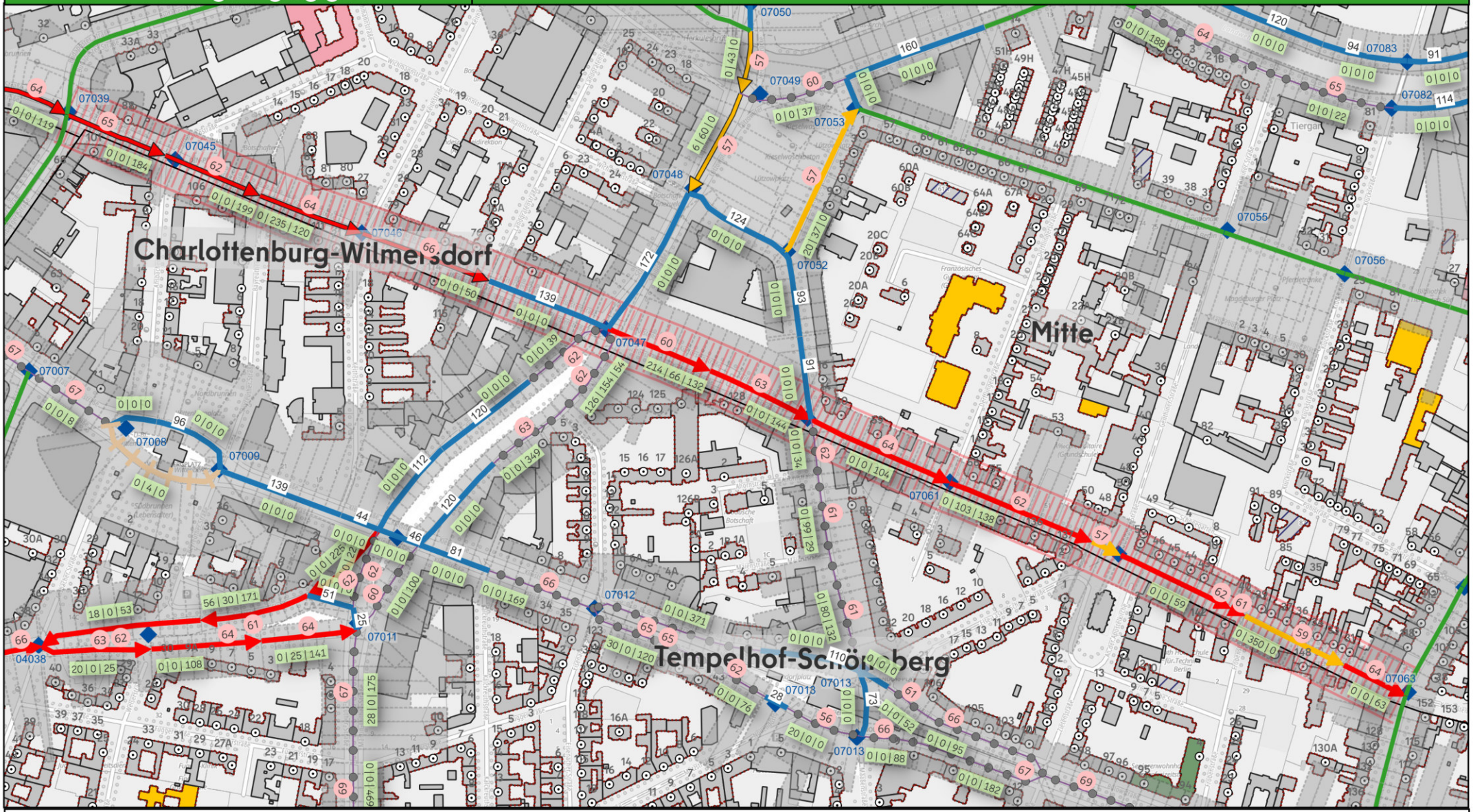
T30-Konzept nachts
Kein ÖPNV oder geringfügig betroffen

Steckbrief 244: Kurfürstenstraße in Mitte, Ortsteil Tiergarten - Lärmbetroffenheit



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* >= 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 (22-6:00 Uhr) schon dauerhaft vorhanden

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

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

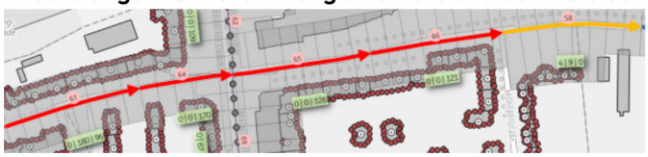
Krankenhaus

Allgemein bildende 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.

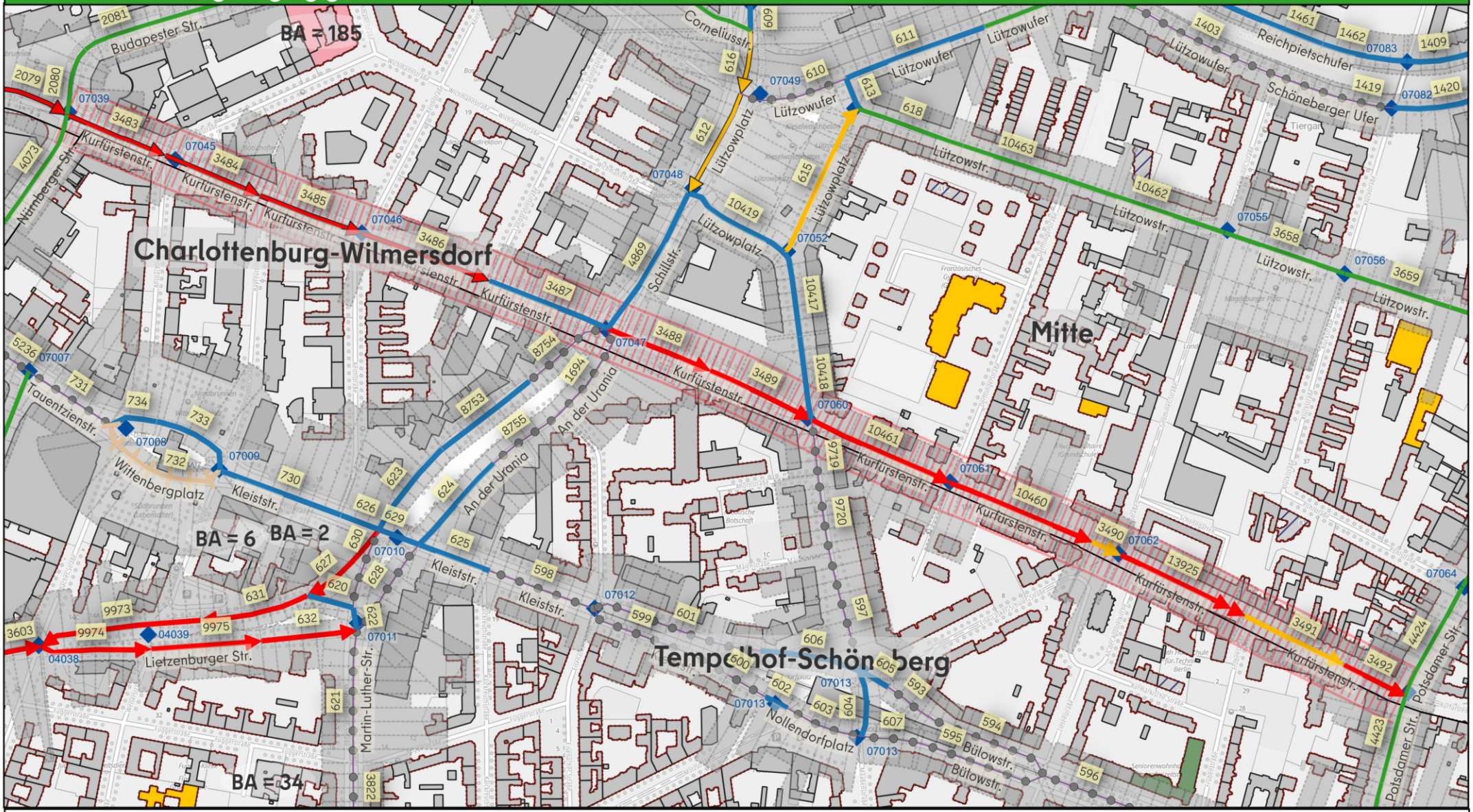
Exemplarische Erläuterung zur Darstellung der untersuchten Streckenabschnitte

In der Karte auf Seite 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 244: Kurfürstenstraße in Mitte, Ortsteil Tiergarten - 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
3483	115	0	0	184	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3484	112	0	0	199	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3485	119	0	235	120	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
3486	147	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
3488	120	214	66	132	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
3489	122	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
3490	34	0	59	0	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Betroffenenzahl auf 0 senken	Abschaltung nicht möglich	Abschaltung scheidet aus verkehrlichen Gründen als mildere Maßnahme aus
3491	120	0	350	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
3492	75	0	0	63	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung 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 lärmbetroffene Abschnitte zusätzlich in der Tabelle enthalten sein.

Fortsetzung der Tabelle zu den Alternativen-Prüfungen

10460	167	0	103	138	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme 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
10461	165	0	0	104	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13925	133	0	0	59	lärmarmer Asphalt kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	lärmarmer Asphalt scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	LSA-Nachtabschaltung kann Anzahl der EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) nicht senken	Abschaltung wurde nicht verkehrlich geprüft, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind	Nachtabschaltung scheidet als mildere Maßnahme aus, da weiterhin EW* mit Pegeln ab 55 dB(A) betroffen sind
13926	17	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

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
3483	115	0	0	184	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	100 | keine | 100	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
3484	112	0	0	199	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	100 | keine | 100	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
3485	119	0	235	120	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	100 | keine | 100	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
3486	147	0	0	50	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	100 | keine | 100	ÖPNV geringfügig betroffen	ÖPNV-Fahrgastbelang steht der T30-Anordnung nicht entgegen, da dieser durch die BVG** als geringfügig betroffen bewertet wird
3488	120	214	66	132	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
3489	122	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
3490	34	0	59	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
3491	120	0	350	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
3492	75	0	0	63	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 lärmbetroffene 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.
****) Randnachtlinien ab 22:00 Uhr (Abend) | Kernnachtlinien | Randnachtlinien bis 6:00 Uhr (Früh)

Fortsetzung der Tabelle zu den Abwägungsbelangen

10460	167	0	103	138	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
10461	165	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
13925	133	0	0	59	Nach verkehrsplanerischer Einschätzung bestehen keine zeitnäheren Alternativverbindungen im Netz	Beeinträchtigungen in umliegenden Straßenabschnitten durch Umfahrung nicht zu erwarten	keine	kein ÖPNV	Belang nicht betroffen
13926	17	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

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 1966 bzw. 1967 des Steckbriefs).

2. Prüfung alternativer Maßnahmen (Seite 1964 und gegebenenfalls Seite 1965 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 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 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 eine Abschirmung des Straßenverkehrs, z. B. durch eine Lärmschutzwand, oder verkehrslenkende Maßnahmen:
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 1966 und gegebenenfalls Seite 1967 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 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 3 Minuten) der Fahrzeiten je Richtung zu verzeichnen ist.