Lärmaktionsplan	Bühl
Straße / Rechengebiet:	L 87a Moos (innerorts, Weiherstraße)

Verkehrsbelastung	4'091	Kfz/24h DTV	128	SV/24h DTV	3.1%	SV-Anteil
	Quelle:	VM 2023				
Korrektur Fahrbahnbelag	Pkw	---	dB(A)	Lkw	---	dB(A)
Geschwindigkeit Bestand	Tag	50	km/h	Nacht	50	km/h

Betroffene Einwohner:innen im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T,	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	0	0	0
Betroffene Gebäude im Maßnahmenbereich	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T,	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	0	0	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Nacht

Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags		
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Beginn / Ende Tempo-30-Beschränkung		bis:	südl. Ortsein- / -ausgang
	Länge (ca.)	220	m		

Lärmaktionsplan	Bühl
Straße / Rechengebiet:	L 87a Moos (innerorts, Weiherstraße)

Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme T30 / T40	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T,	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.
	0	0	0	0	0	0

Reduzierung Betroffenh.						
Zeitverlust (T50 > T30)	MIV (theoret.)	11	Sek.	ÖPNV	4	Sek.
Zeitverlust (T50 > T40)	MIV (theoret.)	5	Sek.	ÖPNV	2	Sek.

Schallleistungspegel bei	50 km/h	40 km/h	Differenz	30 km/h	Differenz
Tag	78.0 dB(A)	76.4 dB(A)	-1.6 dB(A)	75.0 dB(A)	-3.0 dB(A)
Nacht	69.8 dB(A)	68.2 dB(A)	-1.6 dB(A)	66.8 dB(A)	-3.0 dB(A)

Berücksichtigung sonstiger anstehender Lämminderungsmaßnahmen

keine Belagserneuerung vorgesehen

Auswirkungen auf den ÖPNV

Buslinien auf der Strecke:	X34; 268s; 275
Haltestellen	Moos, Weiherstraße (Haltestelle nicht im Änderungsbereich)

seitens der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) werden keine Potentiale gesehen, die Verlustzeiten durch Kompensationsmaßnahmen abzumildern; perspektivisch folgen Fahrplananpassungen

Führung Fuß- und Radverkehr

einseitiger Gehweg
keine separate Infrastruktur für den Radverkehr

Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, …)

LSA auf der Strecke:	keine

keine Anpassung der Signalsteuerung erforderlich

Ergebnis der Abwägung (Vorschlag Rapp AG)

Die Maßnahme ist aus Lärmschuztgründen weder gerechtfertigt noch notwendig. Der Kooperationserlass "Lärmaktionsplanung" besagt, dass, wenn innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter) liegt, kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht.
Gleiches gilt für einen Abschnitt zwischen einer innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung und der Ortstafel. Dies ist hier entlang der L 87a Weiherstraße der Fall. Der Streckenabschnitt zwischen der bestehenden Tempo-30-Beschränkung und dem südlichen Ortsein-/-ausgang ist 220 Meter lang. Das Lückenschlusskriterium kann somit angewendet werden.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags entlang der L 87a Weiherstraße wurde bereits im Juni 2024 angeordnet.

Die Maßnahme wird ergänzend zu dem Maximalkonzept festgesetzt, wohlwissend dass es keiner Umsetzung mehr Bedarf:

Festsetzung:	30	km/h	ganztags		
Lückenschluss:	von:	Beginn / Ende Tempo-30-Beschränkung		bis:	südl. Ortsein- / -ausgang
	Länge (ca.)	220	m		