

Lärmaktionsplan	Engen					Anhang
Straße / Rechengebiet:	B 491 OD Engen					05_02

Verkehrsbelastung	10.424	Kfz/24h DTV	568	SV/24h DTV	5,4%	SV-Anteil
	Quelle: Verkehrsmonitoring 2022					
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.
	28	6	0	32	8	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.
	7	2	0	8	3	0

Ausschnitt Gebäudelärmkarte Tag



Maximalkonzept:	30	km/h	ganztags	
(Grundlage der Wirkungsanalyse)	von:	Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h		bis: Ortstafel (Ost)
	Länge (ca.)	325	m	

Lärmaktionsplan	Engen						Anhang 05_02
Straße / Rechengebiet:	B 491 OD Engen						
Betroffene Einwohner:innen mit Maßnahme	≥ 65 dB(A) T.	≥ 67 dB(A) T.	≥ 70 dB(A) T.	≥ 55 dB(A) N.	≥ 57 dB(A) N.	≥ 60 dB(A) N.	
	4	0	0	4	0	0	
Reduzierung Betroffenh.	-86%	-100%	/	-88%	-100%	/	
Zeitverlust (T 50 > T 30)	MIV (theoret.)	16	Sek.	ÖPNV	7	Sek.	
Schalleistungspegel bei	50 km/h			30 km/h		Differenz	
Tag	82,7 dB(A)			80,1 dB(A)		-2,6 dB(A)	
Nacht	72,8 dB(A)			69,9 dB(A)		-2,9 dB(A)	
Berücksichtigung sonstiger anstehender Lärminderungsmaßnahmen							
/							
Bewertung von Verlagerungseffekten							
Keine Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz erwartbar.							
Auswirkungen auf den ÖPNV							
Buslinien auf der Strecke:	Regionalbus 304						
Haltstellen	/						
werden ggf. gesondert untersucht.							
Führung Fuß- und Radverkehr							
geteilter Fuß- und Radweg, einseitig							
Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle, ...)							
LSA auf der Strecke:	/						

### Ergebnis der Abwägung

Aufgrund des starken Außerortscharakters des Streckenabschnitts (nur einseitige Bebauung, geradliniger Streckenverlauf etc.) wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h als nicht verhältnismäßig bewertet. Weiter ist aufgrund der teils eingeschränkten Sichtbeziehung zur angrenzenden Bebauung von einer tendenziell geringen Akzeptanz gegenüber der Maßnahme auszugehen.

Durch die Reduktion der Geschwindigkeit entlang der B 491 außerorts ist generell von einer Absenkung der Durchschnittsgeschwindigkeit auszugehen.

Als verhältnismäßige und zielführende Maßnahme wird der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags festgesetzt. Von einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen wird abgesehen.