



Lärmaktionsplan 3. Stufe Stadt Backnang - Sachstandsbericht -

27. Oktober 2022

PLANUNG+UMWELT
Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch
Felix-Dahn-Str. 6
70597 Stuttgart
info@planung-umwelt.de
www.planung-umwelt.de

Gliederung

- Rechtlicher Rahmen
- Kartierungsstrecken
- Berechnung der Lärmpegel
- Betroffenheit gemäß VBUS
- Handlungsansätze zur Konfliktreduzierung
- Maßnahmenplanung
- Konfliktreduzierung durch lärm mindernde Maßnahmen
- Betroffenheit und Pegelminderung gemäß RLS-90
- Ruhige Gebiete
- Weiteres Vorgehen

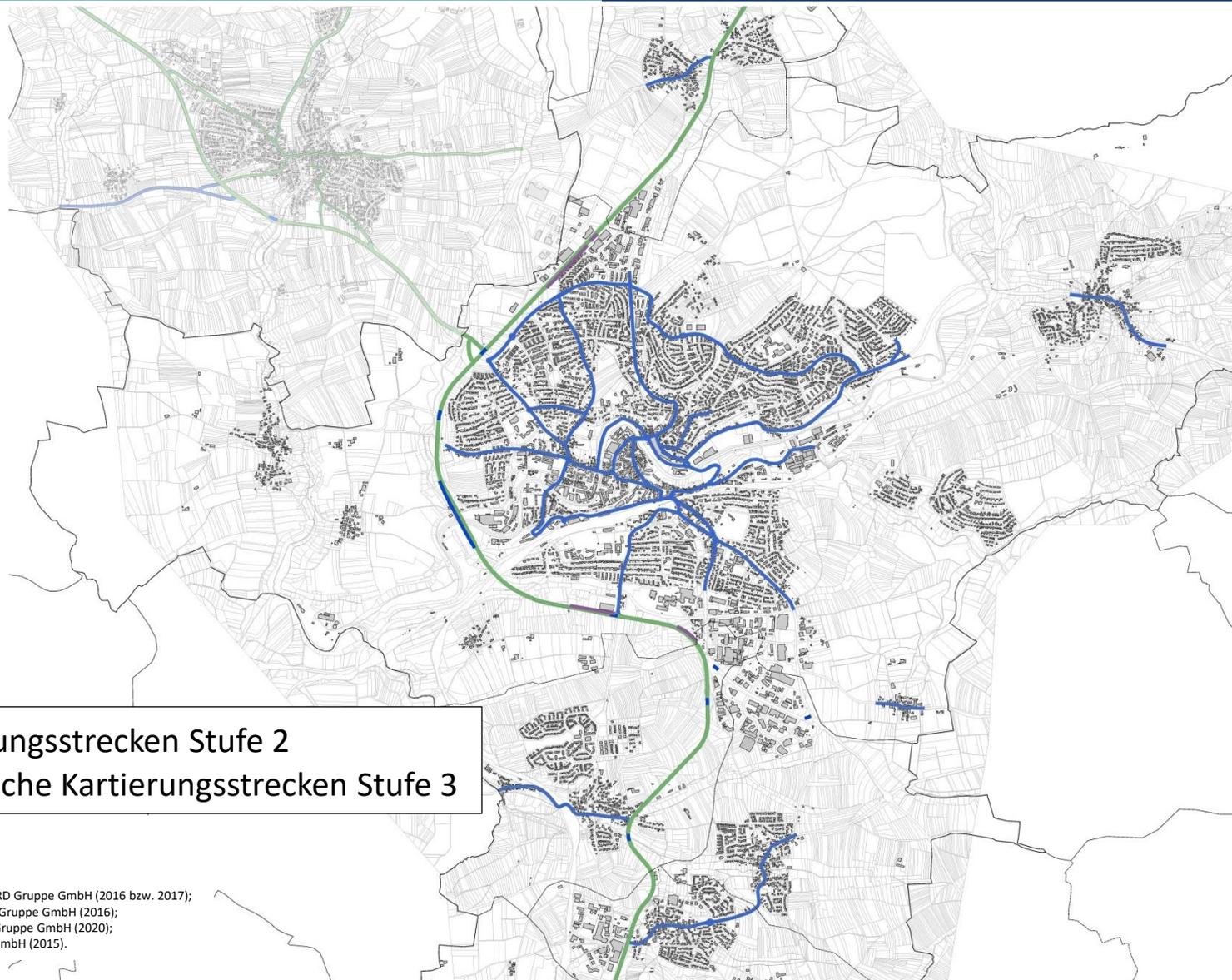
EU-Umgebungslärmrichtlinie

- Zur Erfüllung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG bzw. der §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist eine Lärmaktionsplanung für die Hauptverkehrsstraßen zu erstellen.
- In Stufe 3 wird ein Lärmaktionsplan für alle Hauptverkehrsstraßen (A, B, L) aufgestellt, die ein Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz pro Jahr (bzw. 8.200 Kfz pro Tag) oder mehr aufweisen.
- Die aktualisierten Grenzwerte für eine Gefahrenlage liegen bei 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht.

(Quelle: Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 29. Oktober 2018)

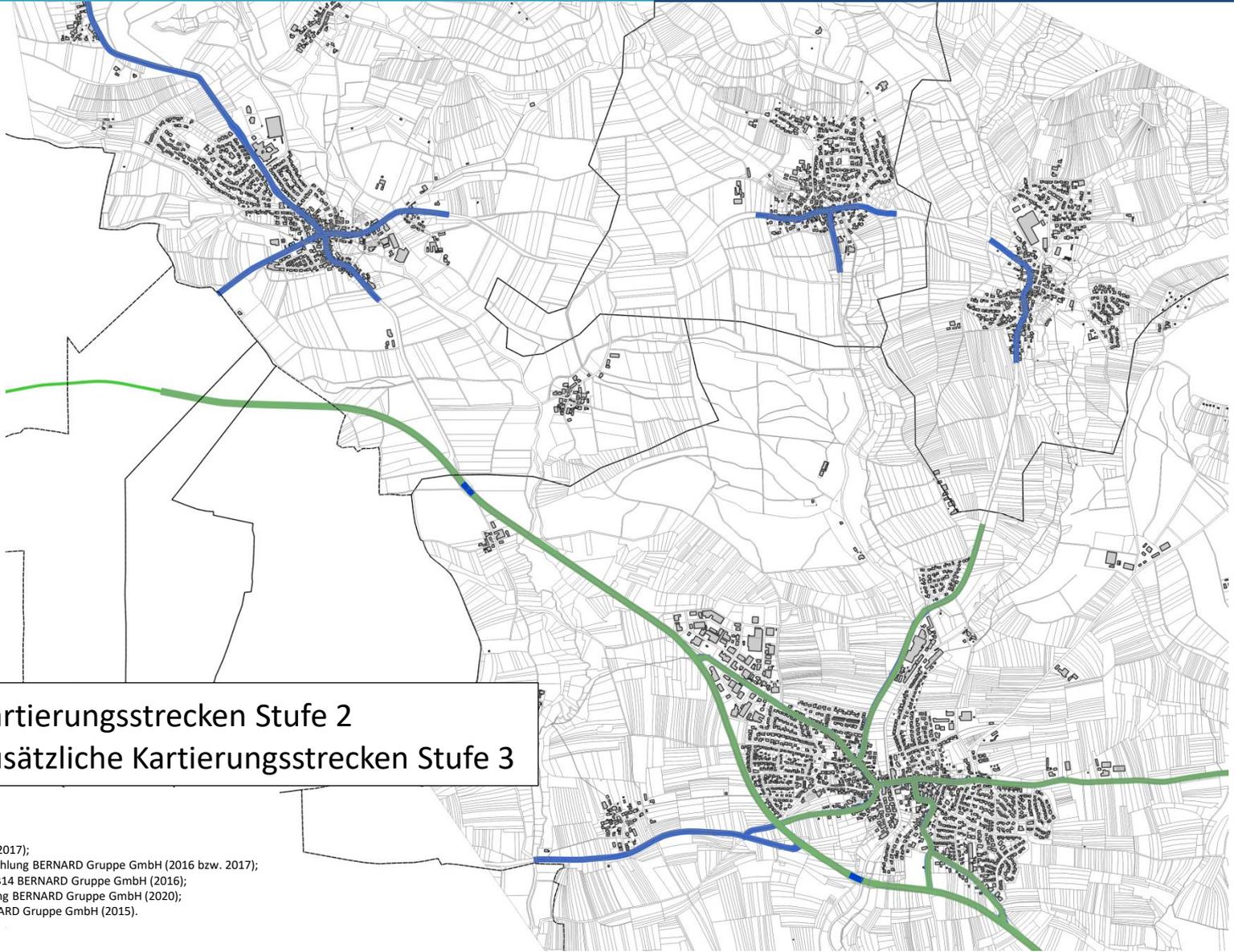
Ablauf der Lärmaktionsplanung

- Landesweite Lärmkartierung durch LUBW
- Zuständigkeit für Lärmaktionsplanung der Hauptverkehrsstraßen liegt bei Gemeinden
- Maßnahmenplanung im Lärmaktionsplan durch Gemeinden
- Umsetzung durch zuständige Straßenbehörde



-  Kartierungsstrecken Stufe 2
-  Zusätzliche Kartierungsstrecken Stufe 3

Datengrundlagen:
ALK der Stadt Backnang
Gebäudedaten der LUBW
Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



Kartierungsstrecken Stufe 2
 Zusätzliche Kartierungsstrecken Stufe 3

Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

- Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, dass die vorherrschenden Lärmbelastungen mittels Berechnungen ermittelt und nicht gemessen werden.
Die Berechnung der Lärmkarten für den Straßenverkehr erfolgt nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“.

| Umwelthandlungsziel | Zeitraum | L _{DEN} | L _N |
|--|---------------|------------------|----------------|
| Minderung Gesundheitsgefährdung (Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV; Mindestziel des Landes Baden-Württemberg) | Kurzfristig | 70 dB(A) | 60dB(A) |
| Vermeidung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Umweltbundesamt) | Kurzfristig | 65 dB(A) | 55 dB(A) |
| Vermeidung von erheblichen Belästigungen (WHO; Umweltbundesamt; langfristiges Ziel des Landes Baden-Württemberg) | Mittelfristig | 55 dB(A) | 45 dB(A) |
| Vermeidung von Belästigungen (Umweltbundesamt) | Langfristig | 50 dB(A) | 40 dB(A) |

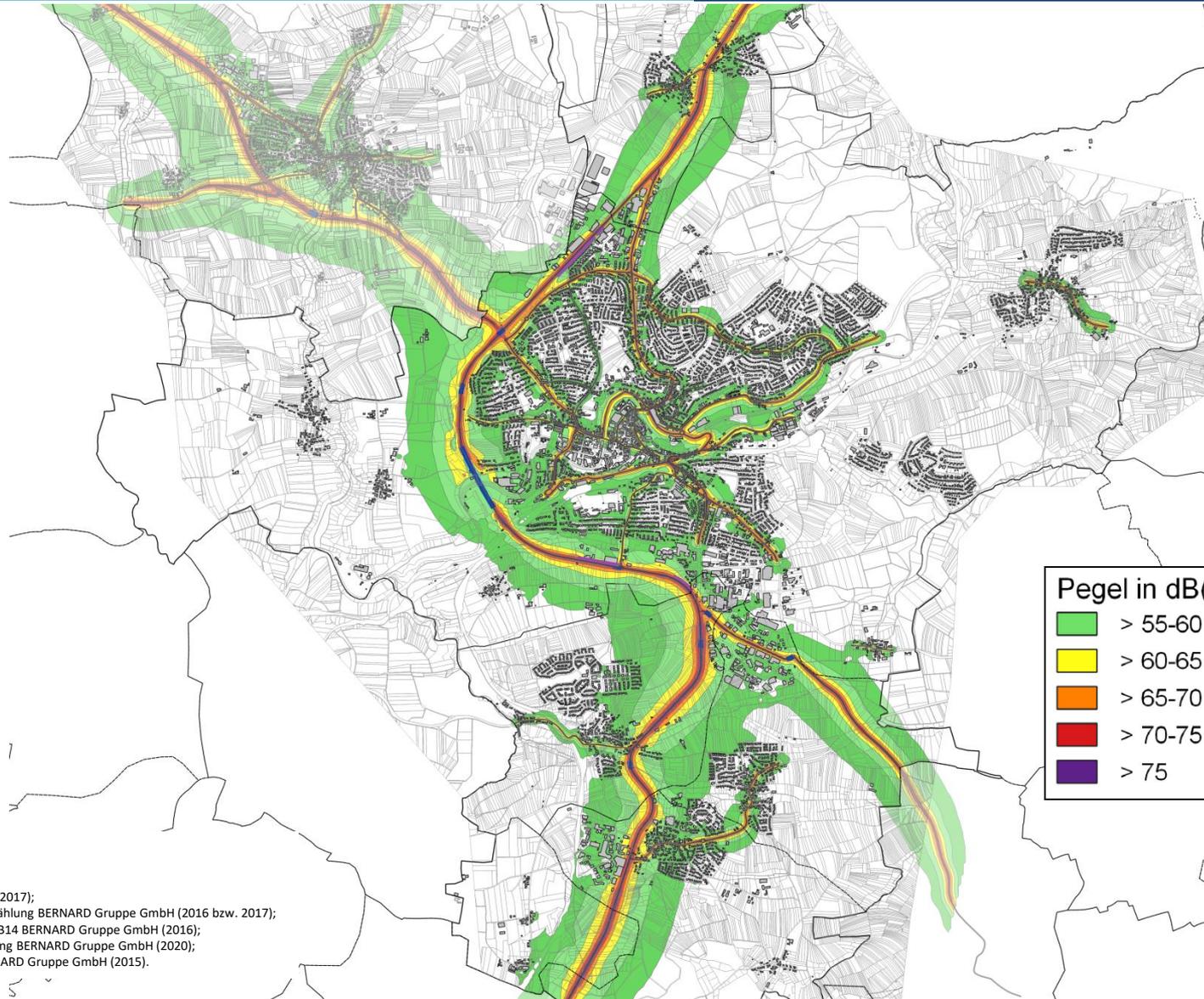
(Quelle: Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, 29. Oktober 2018)

- Voraussetzung für die Realisierung von Maßnahmen ist die Überschreitung der Lärmsanierungswerte nach deutschem Recht. Ab dem 1. August 2020 gelten somit für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie Straßen in der Baulast des Landes die folgenden einheitlichen Auslösewerte für die Lärmsanierung:

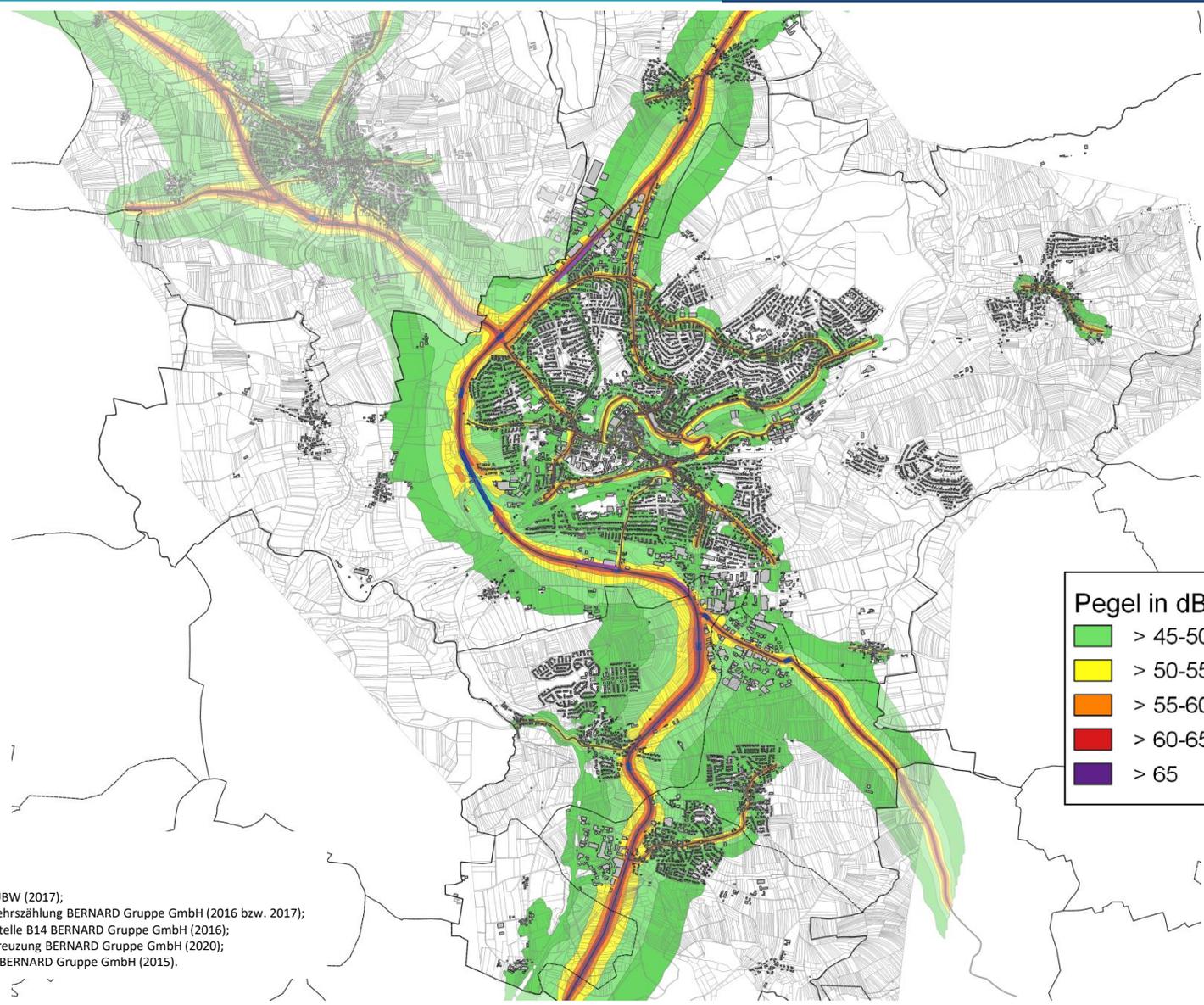
| Gebietskategorien | Auslösewert in dB(A) | |
|--|-------------------------|---------------------------|
| | Tag (6:00-22:00 Uhr) | Nacht (22:00-6:00 Uhr) |
| Gewerbegebiete | 72 dB(A) | 62 dB(A) |
| Kern-, Dorf- und Mischgebiete | 66 dB(A) | 56 dB(A) |
| Allgemeine Wohngebiete, Reine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete sowie Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime | 64 dB(A) | 54 dB(A) |

(Quelle: Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27.07.2020; Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen, Ministerium für Verkehr BW, 25.08.2020)

- Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen – RLS-90



Datengrundlagen:
ALK der Stadt Backnang
Gebäudedaten der LUBW
Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



| Pegel in dB(A) | |
|----------------|---------|
| Green | > 45-50 |
| Yellow | > 50-55 |
| Orange | > 55-60 |
| Red | > 60-65 |
| Purple | > 65 |

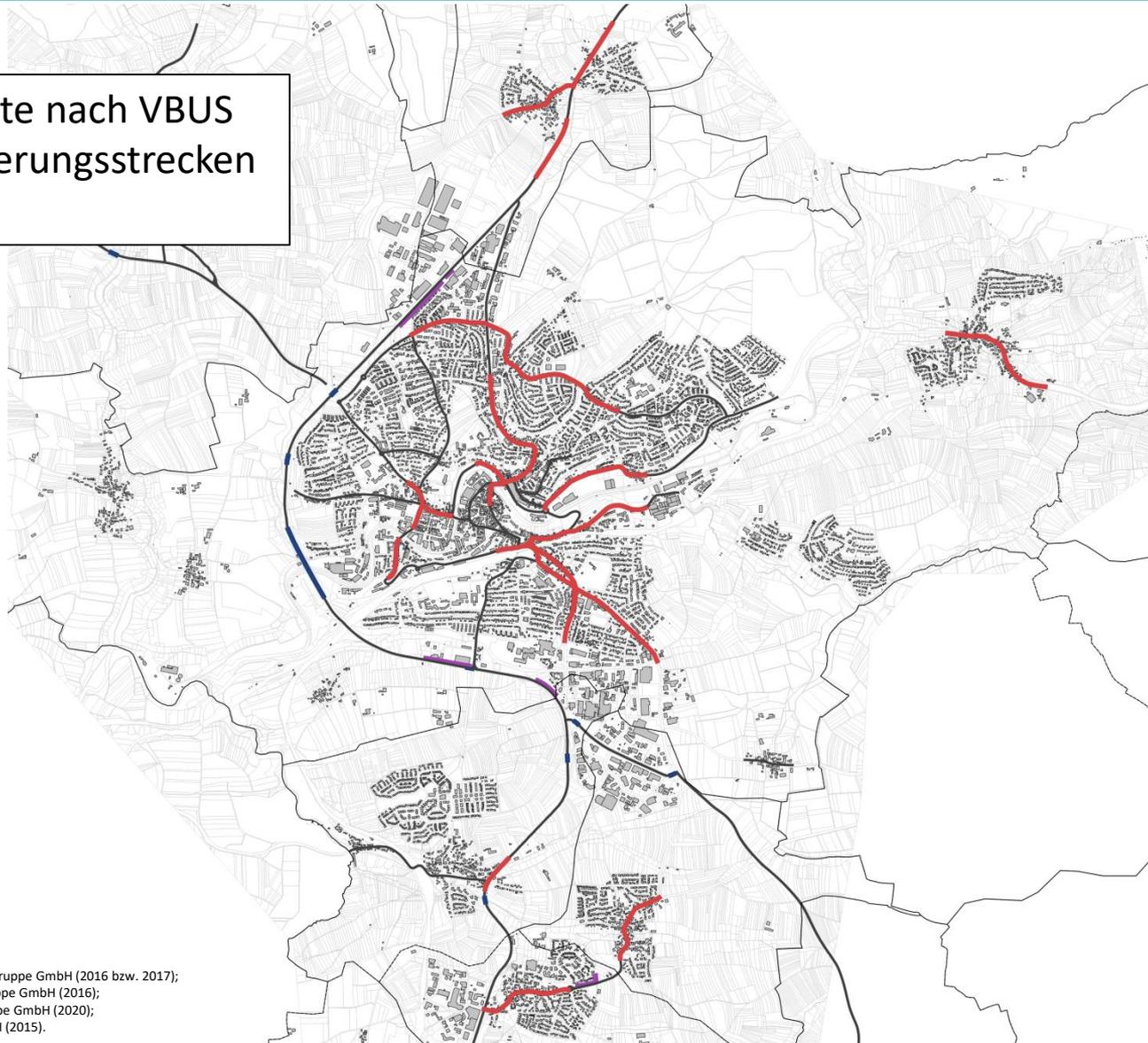
Datengrundlagen:
ALK der Stadt Backnang
Gebäudedaten der LUBW
Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Priorisierter Handlungsbedarf

| Tag – Abend – Nacht (24-Stunden-Wert) | Pegelbereich L _{DEN} in dB(A) | | | | |
|--|--|--------|--------|--------|-----|
| | >55-60 | >60-65 | >65-70 | >70-75 | >75 |
| Einwohner | 2390 | 2173 | 918 | 52 | 0 |
| Gebäude | 515 | 578 | 386 | 40 | 0 |
| Wohnungen | 1138 | 1035 | 437 | 25 | 0 |
| Nachts | Pegelbereich L _N in dB(A) | | | | |
| | >45-50 | >50-55 | >55-60 | >60-65 | >65 |
| Einwohner | 2652 | 2313 | 1031 | 73 | 2 |
| Gebäude | 599 | 604 | 432 | 45 | 2 |
| Wohnungen | 1263 | 1101 | 491 | 35 | 1 |

Lärmschwerpunkte nach VBUS

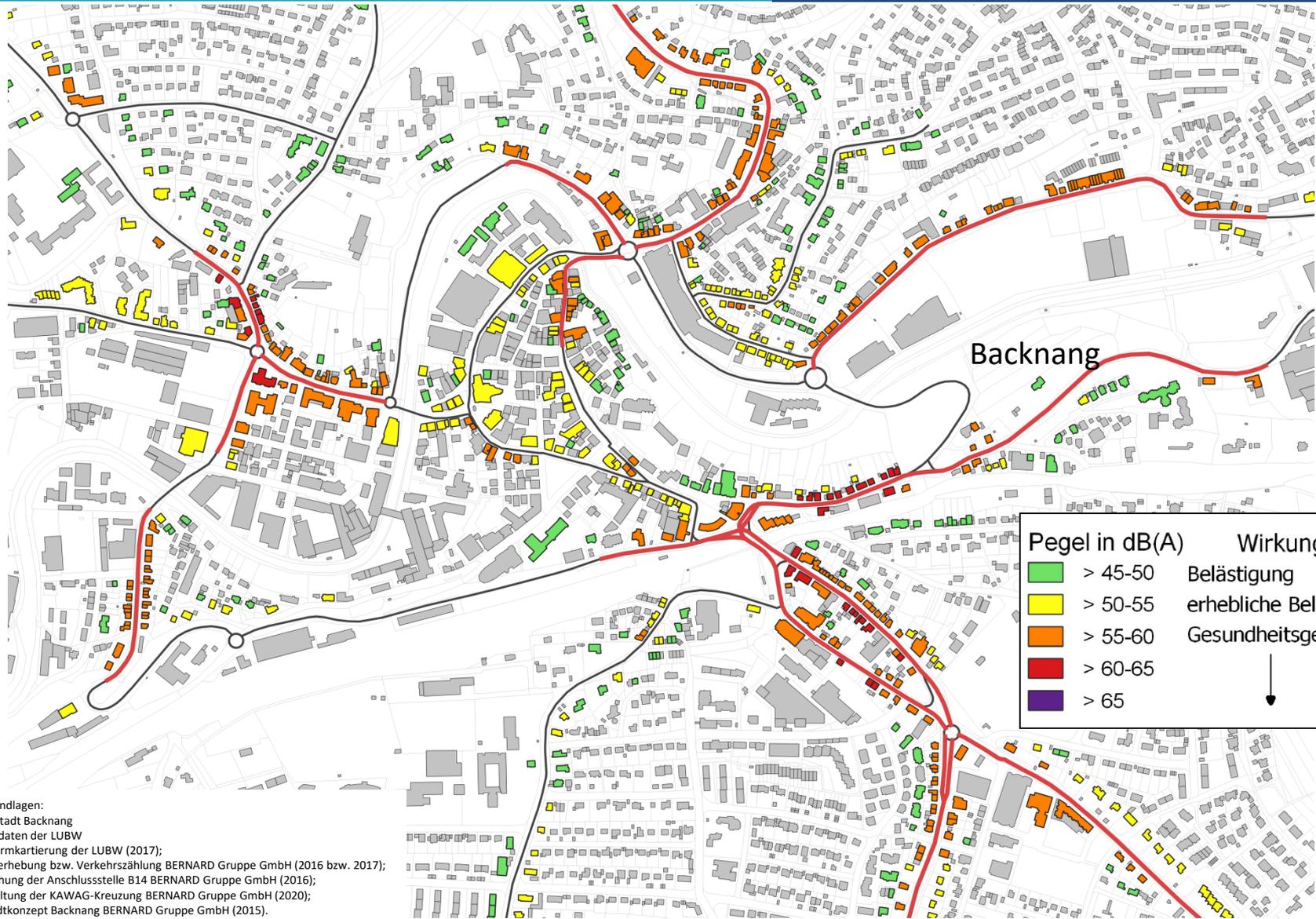
Lärmschwerpunkte nach VBUS
entlang der Kartierungsstrecken
in Backnang



Datengrundlagen:
ALK der Stadt Backnang
Gebäudedaten der LUBW
Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Lärmschwerpunkte nach VBUS

LNight (22-06 Uhr)



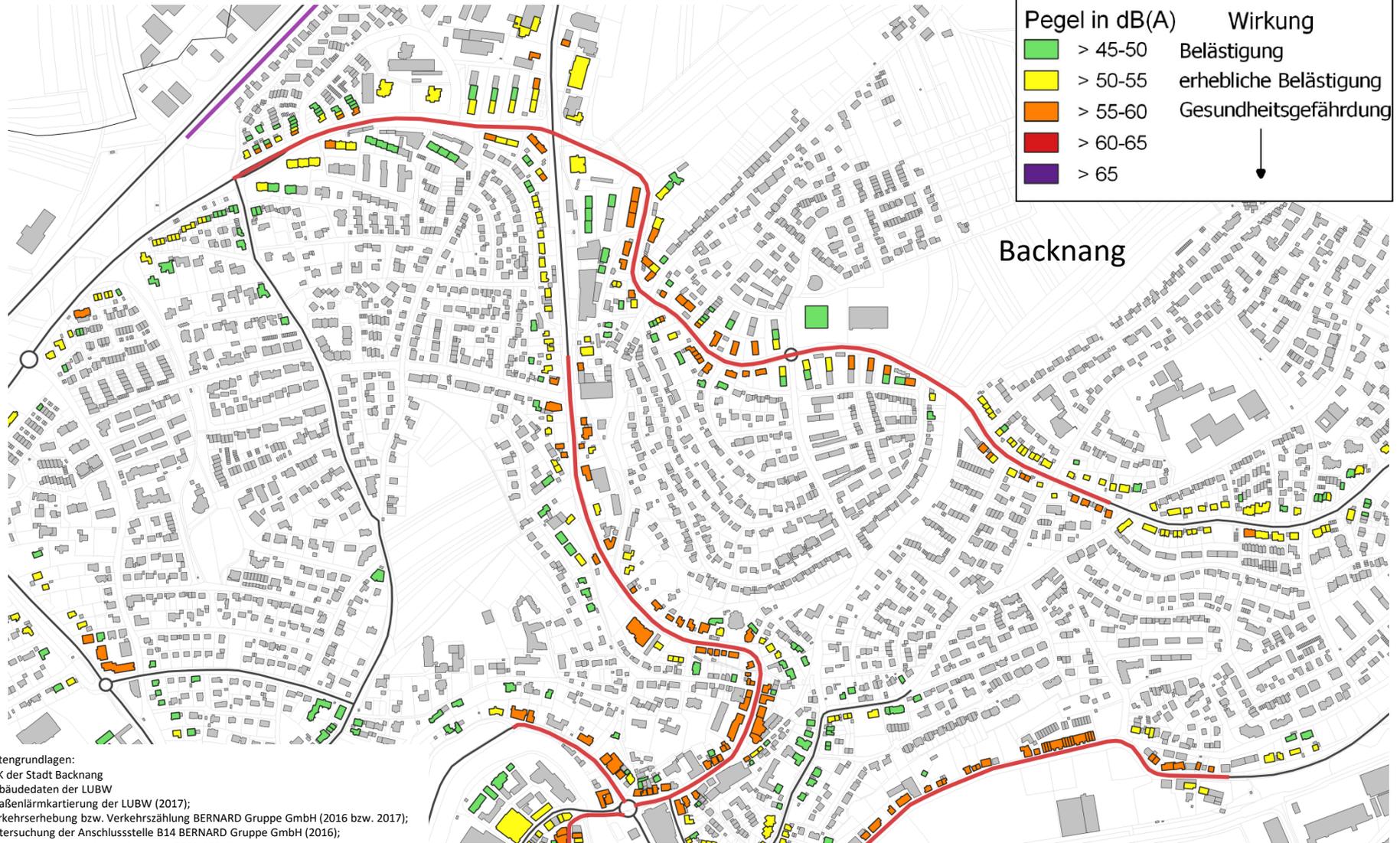
| Pegel in dB(A) | Wirkung |
|---|------------------------|
| ■ > 45-50 | Belästigung |
| ■ > 50-55 | erhebliche Belästigung |
| ■ > 55-60 | Gesundheitsgefährdung |
| ■ > 60-65 | |
| ■ > 65 | |

↓

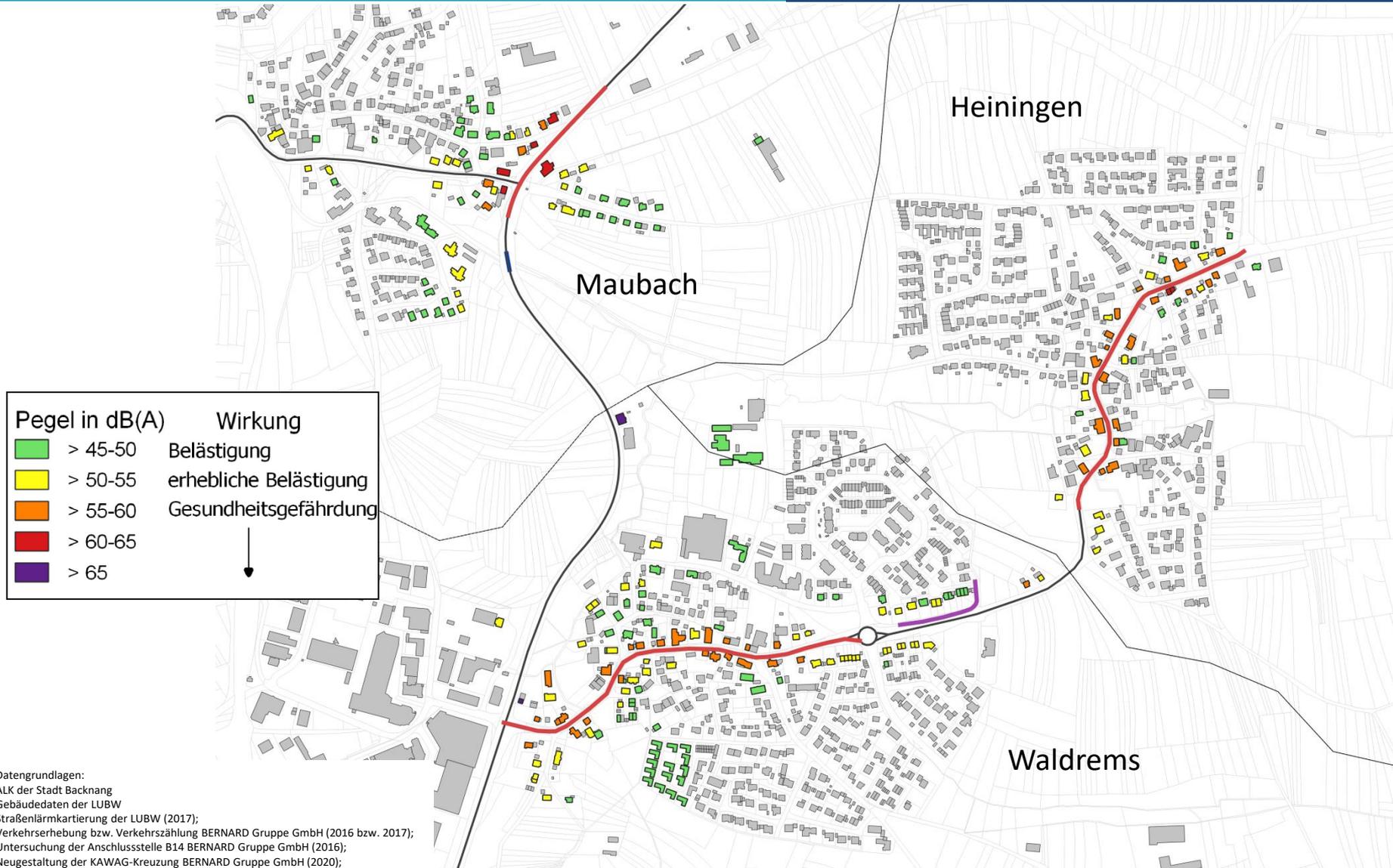
Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Lärmschwerpunkte nach VBUS

LNight (22-06 Uhr)



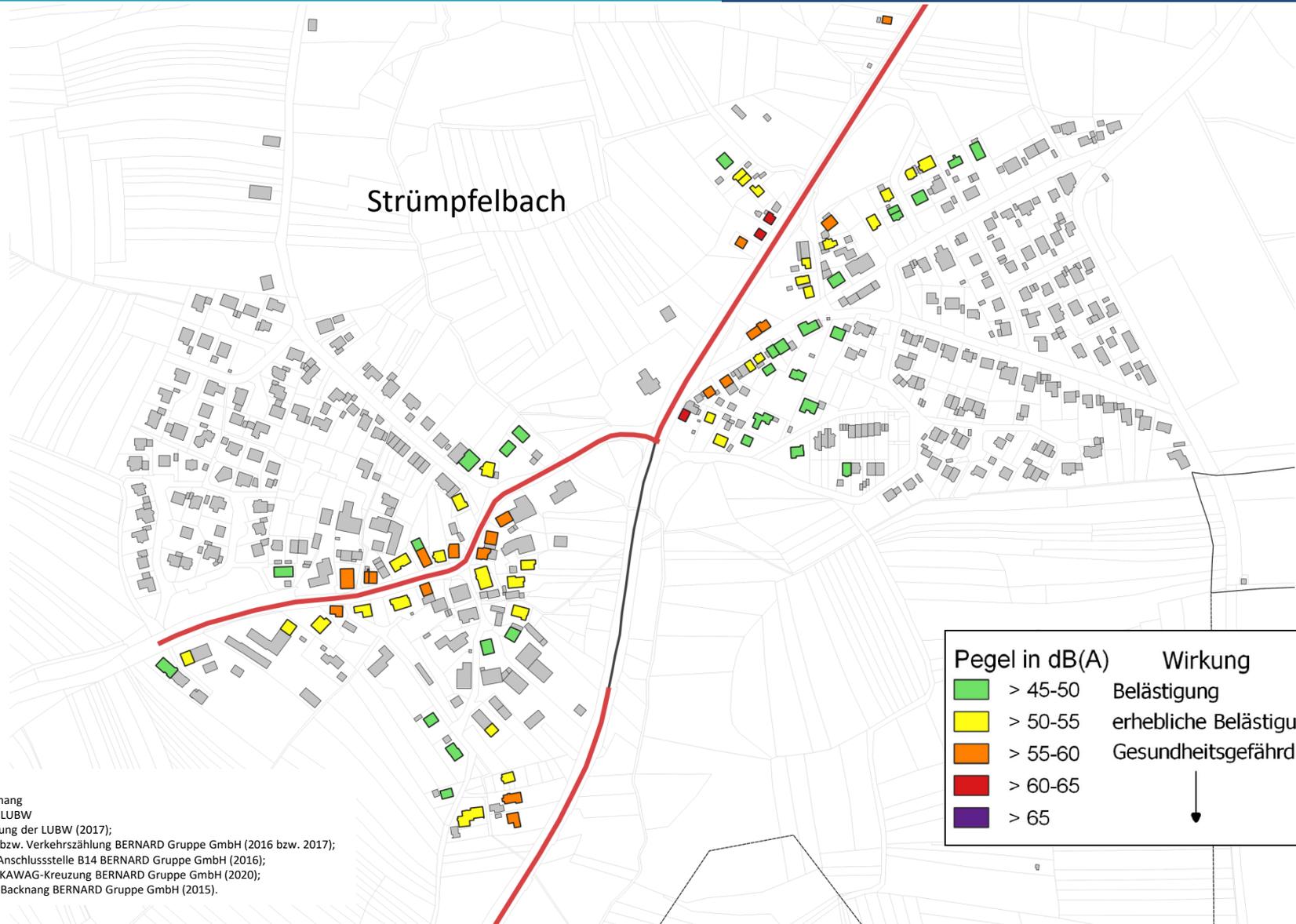
Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Lärmschwerpunkte nach VBUS

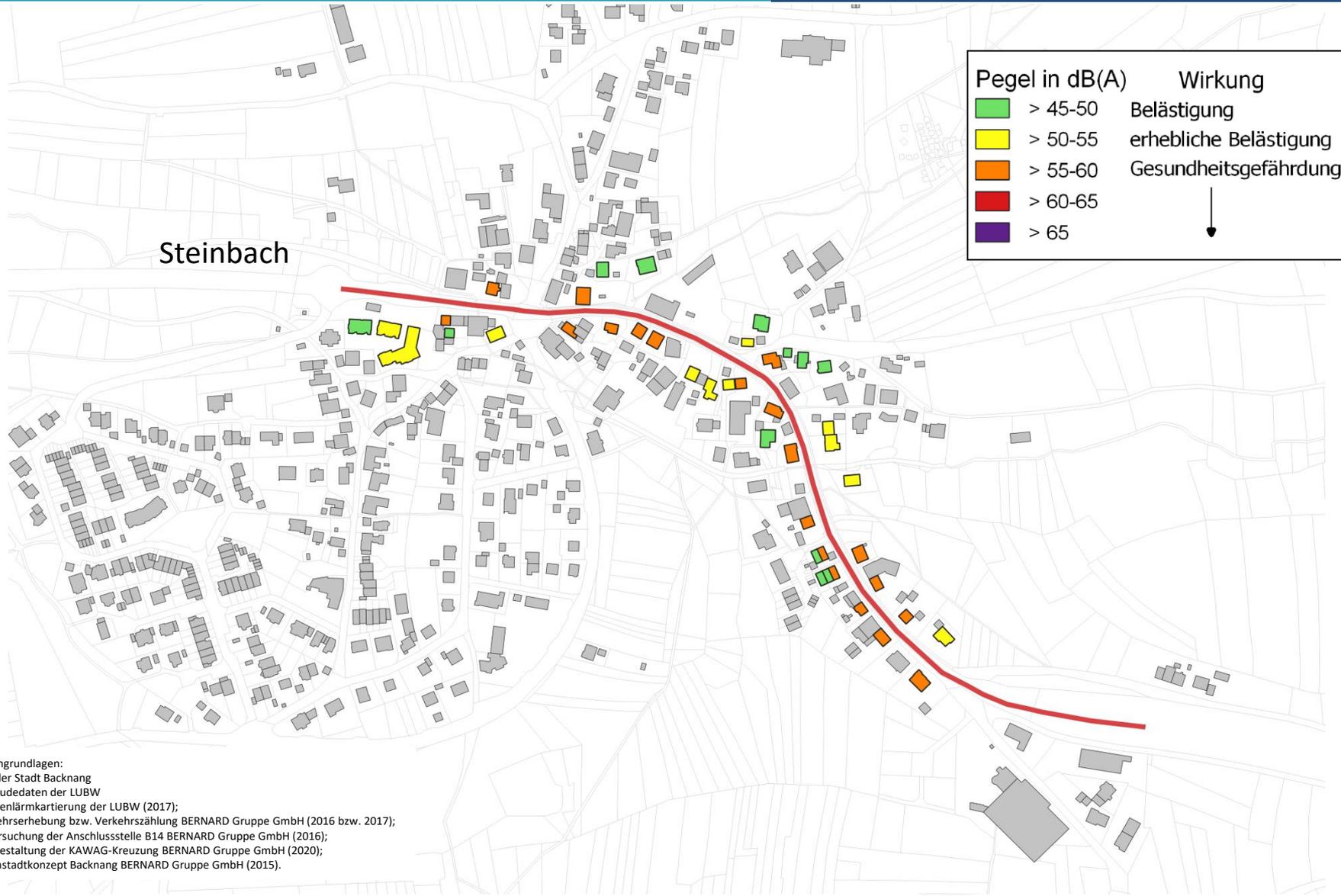
LNight (22-06 Uhr)



Strümpfelbach

| Pegel in dB(A) | Wirkung |
|----------------|------------------------|
| > 45-50 | Belästigung |
| > 50-55 | erhebliche Belästigung |
| > 55-60 | Gesundheitsgefährdung |
| > 60-65 | |
| > 65 | |

Datengrundlagen:
ALK der Stadt Backnang
Gebäudedaten der LUBW
Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Minderungspotenziale und Verminderungsstrategien

Primäre Strategie: Senkung der Emissionen an der jeweiligen Quelle

- Minderung des Verkehrsaufkommens durch Verkehrsvermeidung
- Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge
- Lärmindernde Fahrbahndeckschichten
- Geschwindigkeitsbegrenzungen und Kontrolle
- Verkehrslenkung und –Verlagerung
- Verkehrsbeschränkungen

etc.

Zweite Strategie: Maßnahmen, die den Lärm auf seinem Ausbreitungsweg vermindern. Z.B. Lärmschutzwände- oder wälle.

Maßnahmen am Immissionsort (z.B. Schallschutzfenster) sollten erst dann durchgeführt werden, wenn aktive Maßnahmen nicht durchgeführt werden können oder nicht ausreichen.

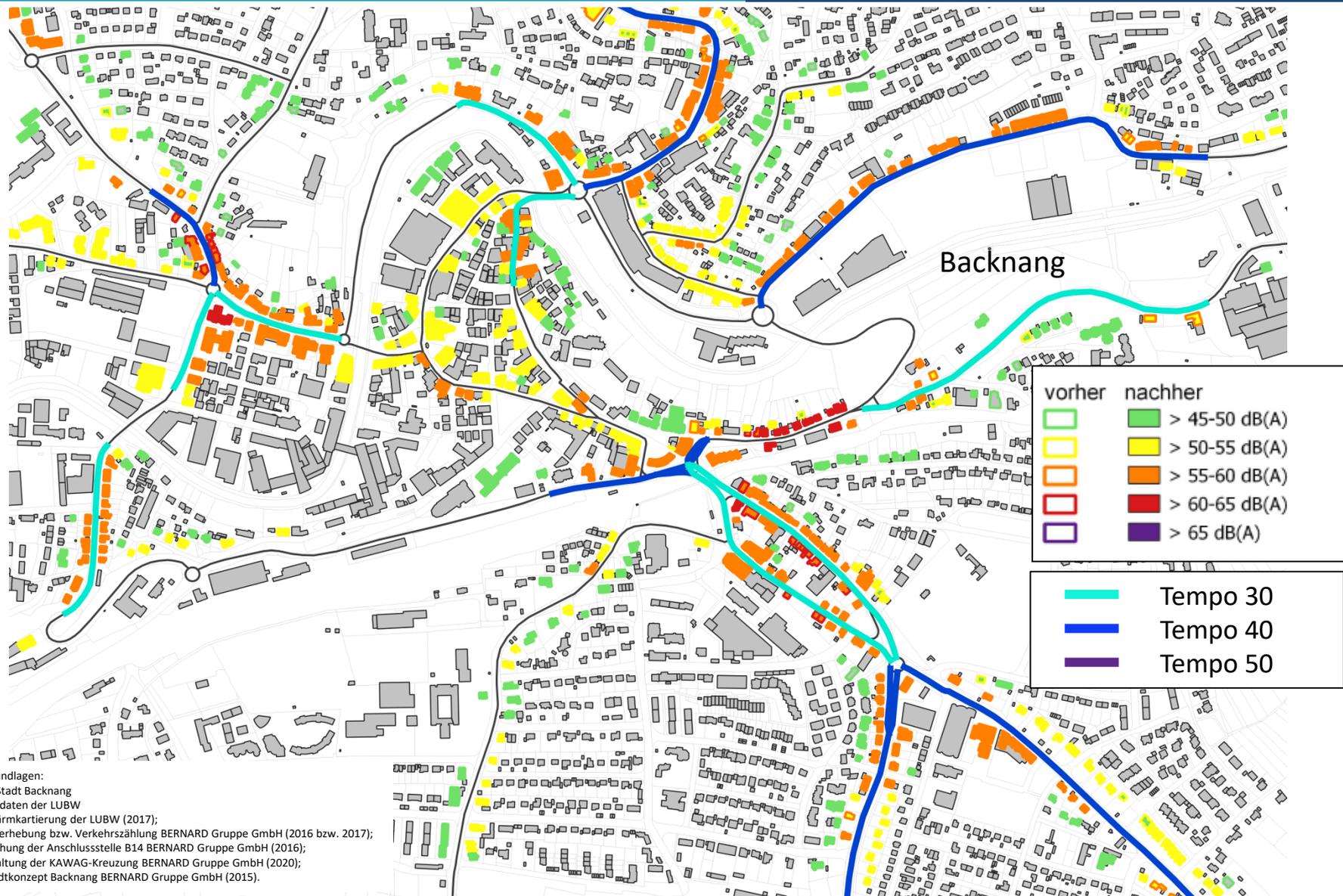
Dritte Strategie: Städtebauliche Maßnahmen bei künftig anstehenden Planungen, z.B. Pegelminderung durch Abschirmung (Schließung von Baulücken, Gebäudeorientierung) oder durch Abstand.

Maßnahmenplanung auf Gemarkung Backnang

- Geschwindigkeitsbegrenzung ganztags für alle Fahrzeuge auf 40 km/h bzw. 30 km/h entlang der Lärmschwerpunkte.
- Aufstellung eines Schallschutzfensterprogramms für alle Wohngebäude, an denen die Lärmsanierungswerte (64 dB(A) bzw. 66 dB(A) tags und 54 dB(A) bzw. 56 dB(A) nachts für WA bzw. MI) überschritten werden.
- Erneuerung der Straßenbeläge (Flüsterasphalt) entlang der Lärmschwerpunkte in Backnang, wenn Tiefbaumaßnahmen anstehen.

Maßnahmenkatalog

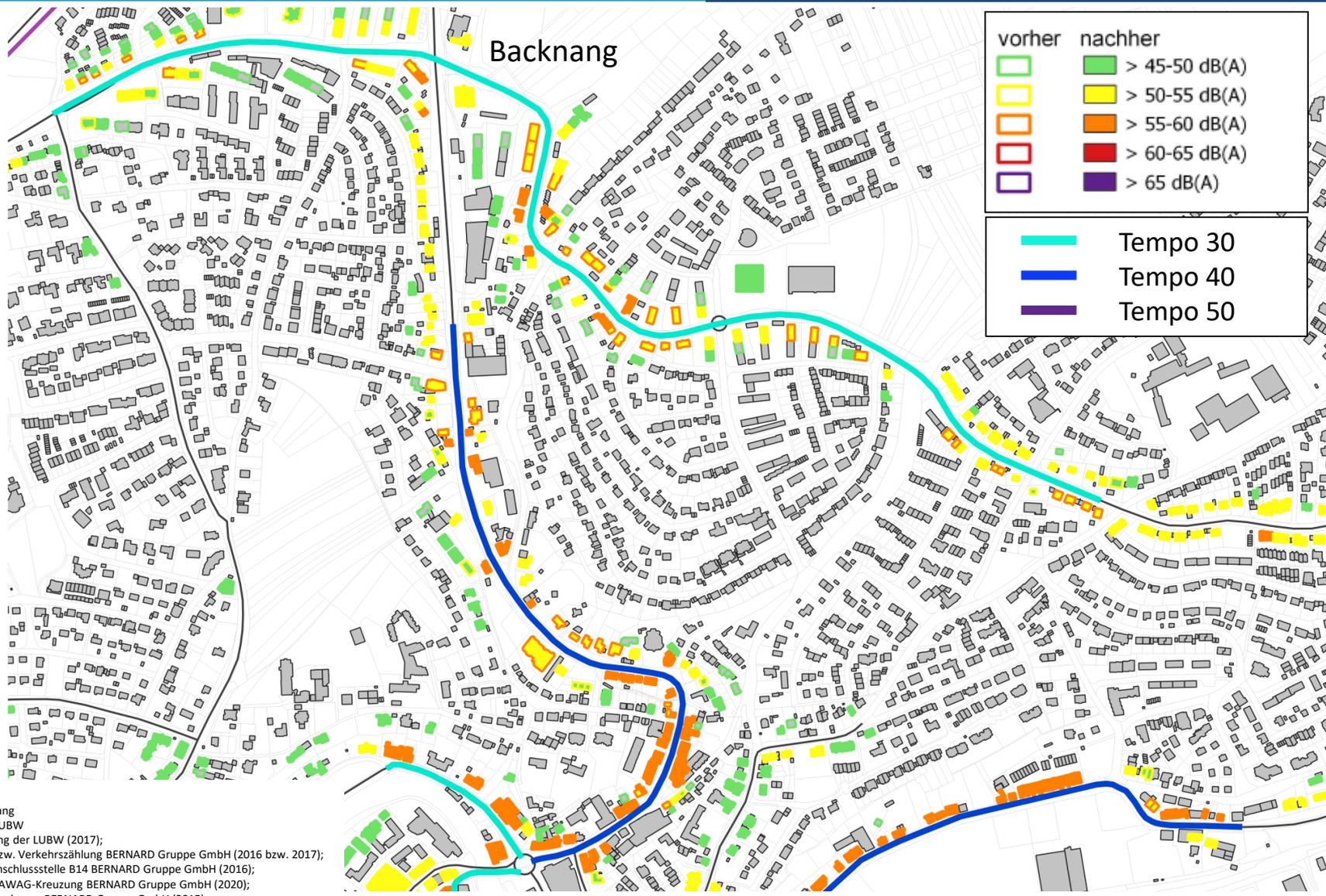
| Konfliktbereich | | Maßnahmen | |
|-----------------|--|-----------|---|
| Nr. | Konfliktbereich / betroffene Gebiete | Nr. | Maßnahmenbeschreibung |
| A | Straßenverkehrsbelastung durch die B 14 im Bereich Maubach | A1 | Ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Fahrzeugarten auf 30 km/h bis zum Neubau der geplanten B 14 Trasse. |
| B | Straßenverkehrsbelastung durch die B 14 im Bereich Strümpfelbach | B1 | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h |
| C | Straßenverkehrsbelastung in Ortsdurchfahrten auf zusätzlichen Straßenabschnitten der Stufe 3 | C1 | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h oder 30 km/h |
| D | Straßenverkehrsbelastung entlang von LUBW- und zusätzlichen Kartierungsstrecken | D1 | Aufstellung eines Schallschutzfensterprogramms für alle Gebäude, die nach der Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung Fassadenpegeln oberhalb der Sanierungswerte ausgesetzt sind. |



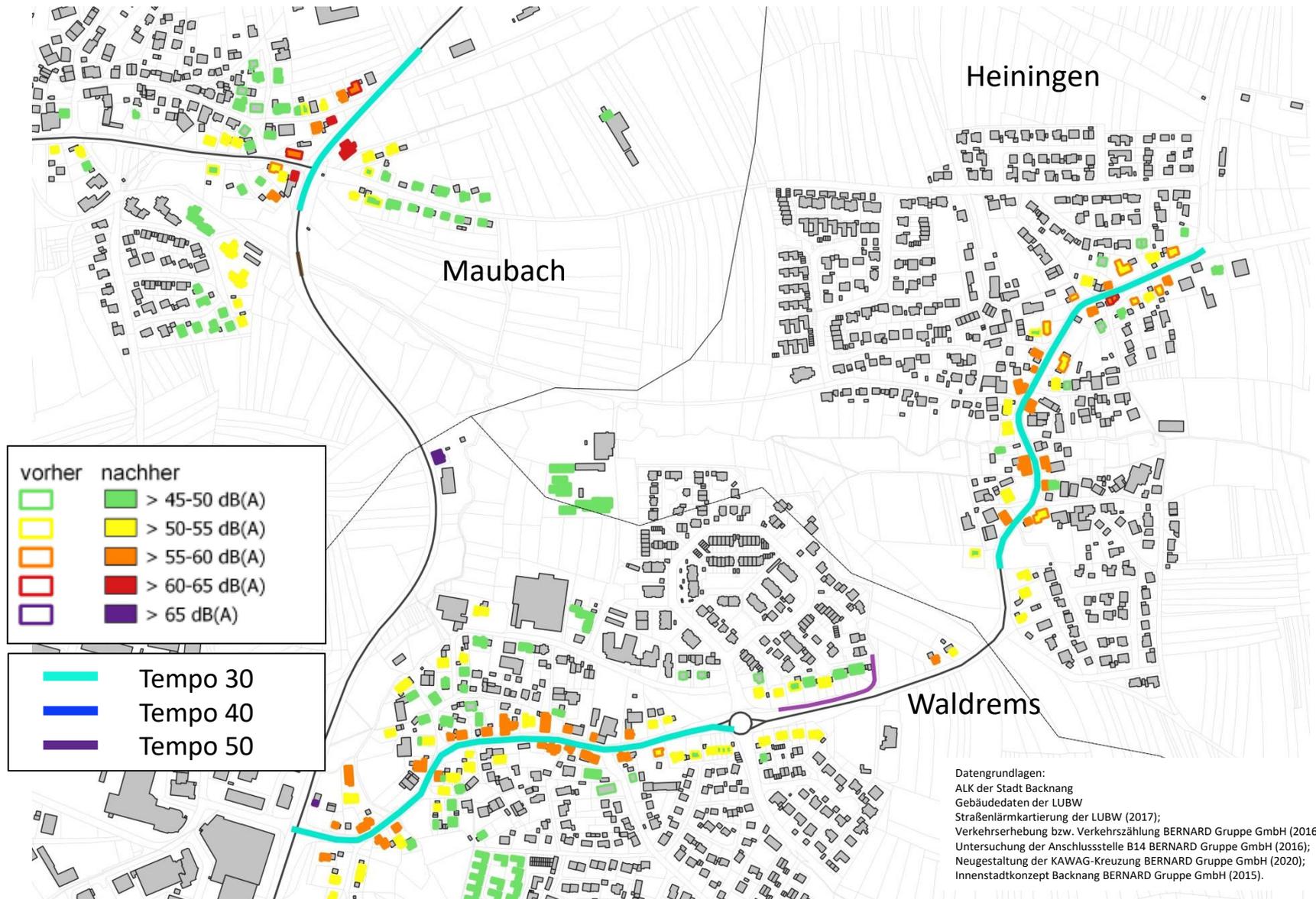
Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtconcept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Konfliktreduzierung durch lärmindernde Maßnahmen

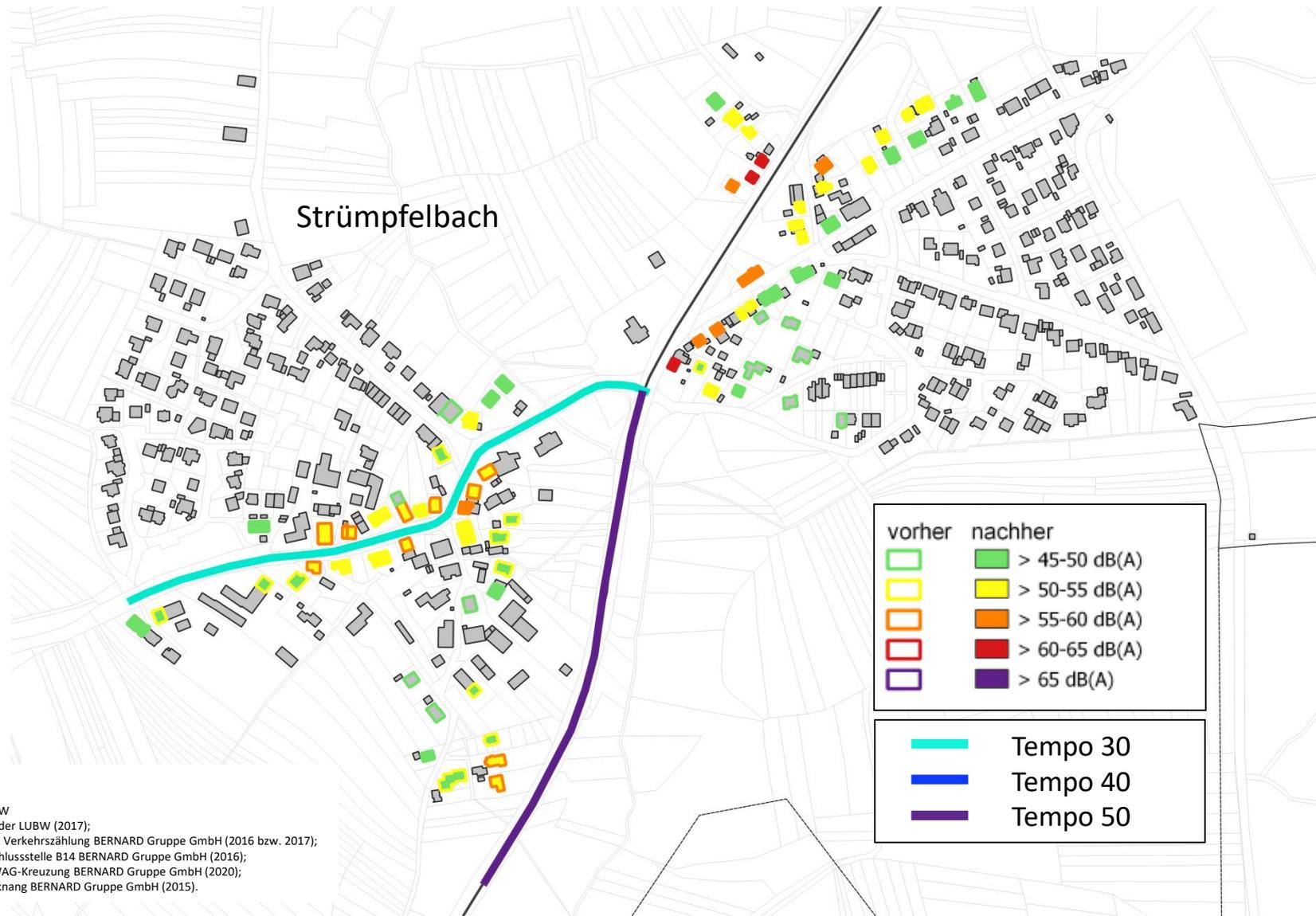
Lärminderung LNight (22-06 Uhr)



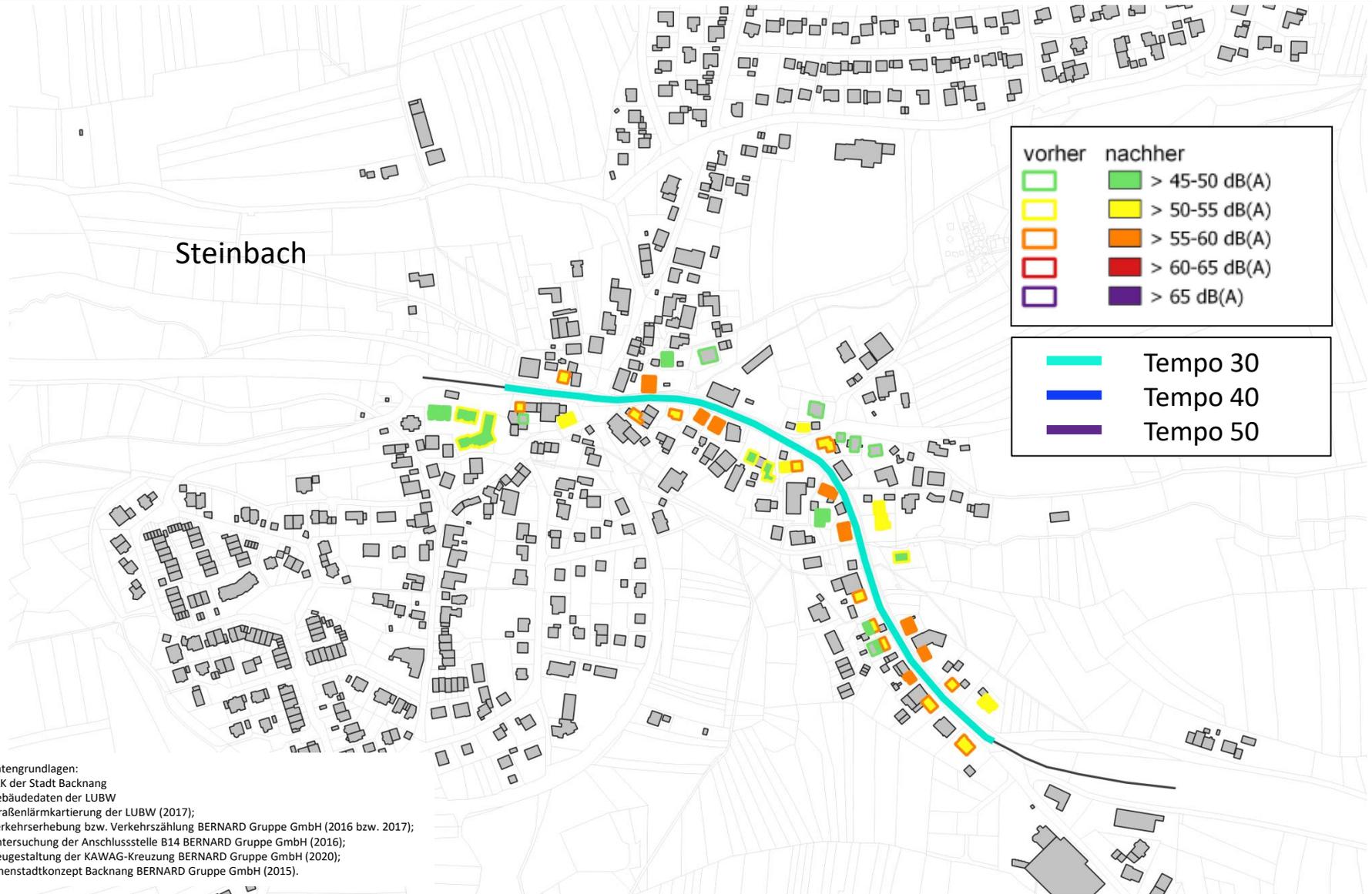
Datengrundlagen:
ALK der Stadt Backnang
Gebäudedaten der LUBW
Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

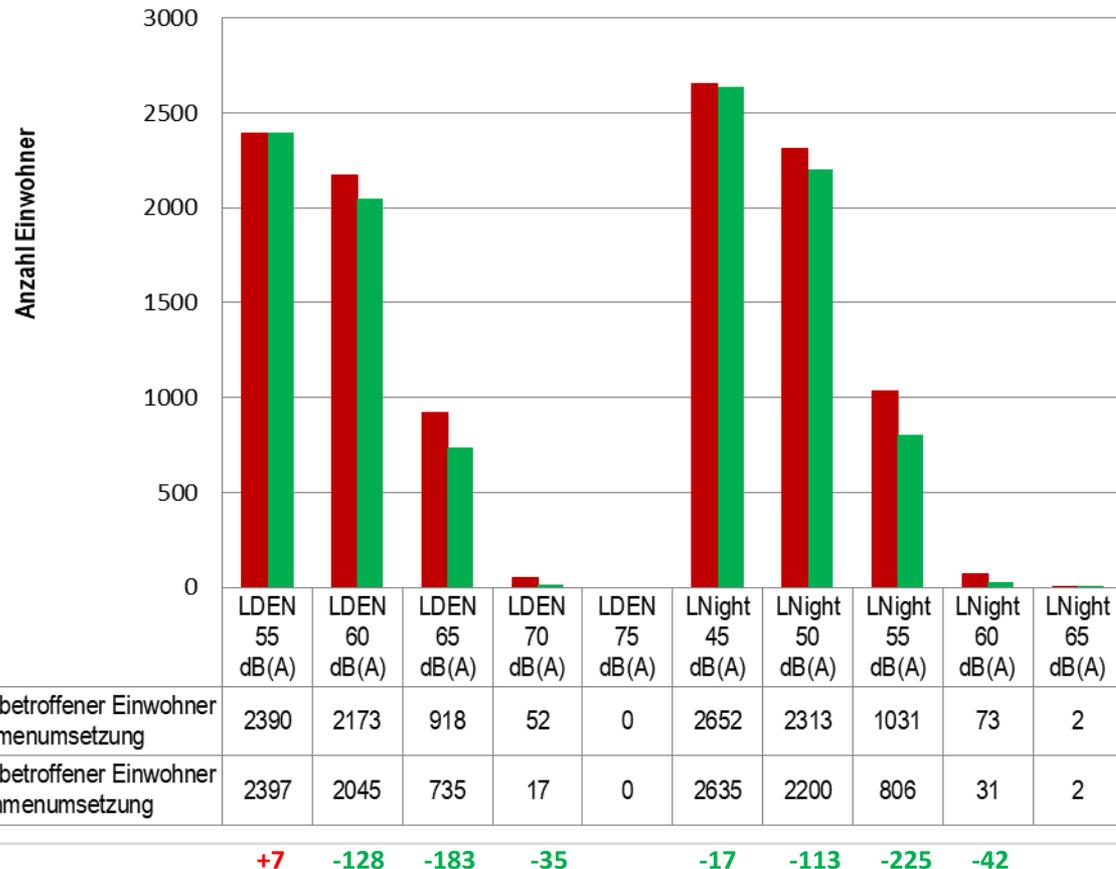


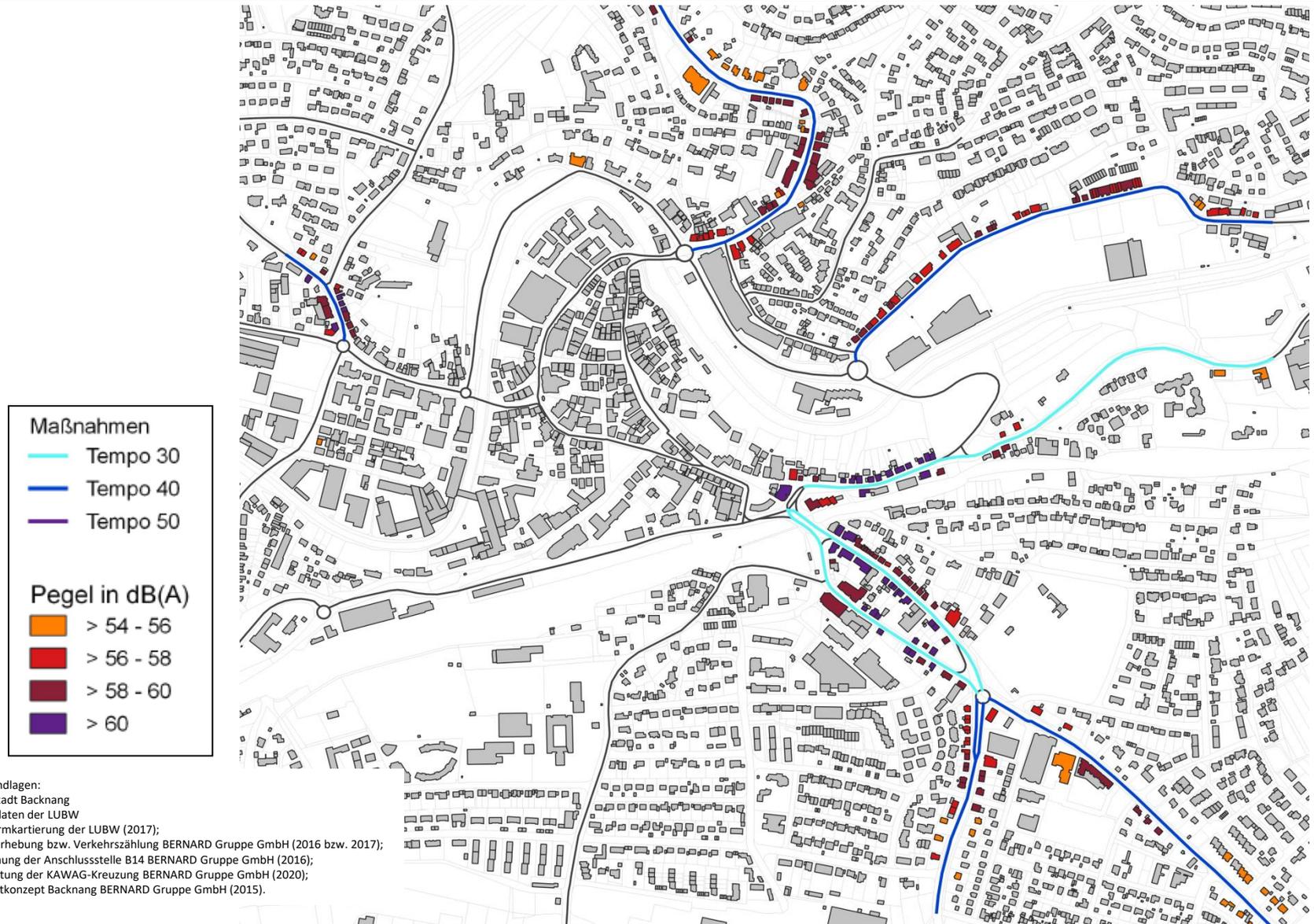
Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Lärmbelastete Personen vor und nach Maßnahmenumsetzung





Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Einzelpunktberechnung nach RLS-90 vor und nach Geschwindigkeitsreduzierung

Backnang Kernstadt

| Straße/ Haus-Nr. | Nutzung | tatsächliche Nutzung | EW | SW | Pegel Tag dB(A) | Pegel Nacht dB(A) | Pegel nach Maßnahme Tag dB(A) | Pegel nach Maßnahme Nacht dB(A) | Pegelminderung Tag dB(A) | Pegelminderung Nacht dB(A) |
|--------------------|---------|----------------------|----|----|-----------------|-------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Aspacher Straße 39 | MI | Gewerbe | 9 | 1 | 69,9 | 61,2 | 68,7 | 60 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | | 9 | 2 | 69,4 | 60,6 | 68,2 | 59,4 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | | 9 | 3 | 68,5 | 59,7 | 67,3 | 58,6 | 1,2 | 1,1 |
| | MI | | 9 | 4 | 67,6 | 58,9 | 66,5 | 57,8 | 1,1 | 1,1 |
| | MI | | 9 | 5 | 66,9 | 58,2 | 65,8 | 57 | 1,1 | 1,2 |
| Aspacher Straße 41 | MI | Wohnen | 21 | 1 | 68 | 59,3 | 66,9 | 58,1 | 1,1 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 21 | 2 | 68,3 | 59,5 | 67,1 | 58,3 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 21 | 3 | 67,8 | 59,1 | 66,7 | 57,9 | 1,1 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 21 | 4 | 67,3 | 58,5 | 66,1 | 57,4 | 1,2 | 1,1 |
| | MI | Wohnen | 21 | 5 | 66,7 | 57,9 | 65,5 | 56,8 | 1,2 | 1,1 |
| Aspacher Straße 43 | MI | Wohnen | 12 | 1 | 67,7 | 59 | 66,5 | 57,8 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 12 | 2 | 67,6 | 58,9 | 66,4 | 57,7 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 12 | 3 | 67,1 | 58,4 | 66 | 57,2 | 1,1 | 1,2 |
| Aspacher Straße 55 | MI | Wohnen | 8 | 1 | 69,5 | 60,7 | 68,3 | 59,5 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 8 | 2 | 68,7 | 60 | 67,5 | 58,8 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 8 | 3 | 67,6 | 58,9 | 66,4 | 57,7 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 8 | 4 | 66,7 | 57,9 | 65,5 | 56,7 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 8 | 5 | 65,9 | 57,2 | 64,7 | 56 | 1,2 | 1,2 |
| Aspacher Straße 80 | MI | Gewerbe | 3 | 1 | 66,8 | 58,1 | 65,8 | 57,1 | 1 | 1 |
| | MI | | 3 | 2 | 66,5 | 57,8 | 65,6 | 56,9 | 0,9 | 0,9 |
| | MI | | 3 | 3 | 66,1 | 57,4 | 65,3 | 56,5 | 0,8 | 0,9 |
| Aspacher Straße 82 | MI | Gewerbe | 5 | 1 | 67,9 | 59,1 | 66,8 | 58 | 1,1 | 1,1 |
| | MI | | 5 | 2 | 67,3 | 58,6 | 66,2 | 57,5 | 1,1 | 1,1 |
| | MI | | 5 | 3 | 66,7 | 58 | 65,7 | 56,9 | 1 | 1,1 |
| | MI | | 5 | 4 | 66,1 | 57,4 | 65,1 | 56,4 | 1 | 1 |
| Aspacher Straße 84 | MI | Wohnen | 12 | 1 | 68,6 | 59,9 | 67,5 | 58,7 | 1,1 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 12 | 2 | 67,9 | 59,2 | 66,7 | 58 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 12 | 3 | 67,2 | 58,4 | 66 | 57,3 | 1,2 | 1,1 |
| | MI | Wohnen | 12 | 4 | 66,5 | 57,8 | 65,4 | 56,7 | 1,1 | 1,1 |
| | MI | Wohnen | 12 | 5 | 65,9 | 57,2 | 64,8 | 56,1 | 1,1 | 1,1 |
| Aspacher Straße 86 | MI | Wohnen | 5 | 1 | 69,2 | 60,5 | 68 | 59,3 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 5 | 2 | 68,5 | 59,8 | 67,3 | 58,6 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 5 | 3 | 67,7 | 59 | 66,5 | 57,8 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 5 | 4 | 67 | 58,2 | 65,8 | 57,1 | 1,2 | 1,1 |
| Aspacher Straße 88 | MI | Wohnen | 4 | 1 | 69,4 | 60,7 | 68,2 | 59,5 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 4 | 2 | 68,6 | 59,9 | 67,4 | 58,7 | 1,2 | 1,2 |
| | MI | Wohnen | 4 | 3 | 67,8 | 59 | 66,6 | 57,9 | 1,2 | 1,1 |
| | MI | Wohnen | 4 | 4 | 67 | 58,3 | 65,9 | 57,1 | 1,1 | 1,2 |



Datengrundlagen:
ALK der Stadt Backnang
Gebäudedaten der LUBW
Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



Verstärkung T40 – Sulzbacher Straße (ca. 410 m)

Ziel: Verstärkung T40 zwischen LAP-Maßnahme und Ring

- Grundlage: Verstärkung von T40 vor T30 Ring.
- PP Aalen FEST-E.V. (Führungs- und Einsatzstab, Sachbereich Verkehr) sieht eine Begründung vorliegend, insbesondere da an dem Knotenpunkt Sulzbacher Straße/Dresdener-/Berliner Ring beide abzweigenden Straßen ebenfalls geschwindigkeitsreduziert sind.

Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).



Ziel: Lückenschluss T30 bis Ende der Bebauung

- Fehlende Grundlage: Keine geschlossene Bebauung mit Erschließung vorhanden. Akzeptanzproblem durch Außerorts-Charakteristik
- PP Aalen FEST-E.V. (Führungs- und Einsatzstab, Sachbereich Verkehr) verweist kritisch auf die Gefahr einer Klage, da keine Grundlage vorhanden ist.

Lückenschluss T30 – Am Bodenbach K1826 (ca. 70 m)

Steinbach

| vorher | nachher |
|---|---|
|  |  > 45-50 dB(A) |
|  |  > 50-55 dB(A) |
|  |  > 55-60 dB(A) |
|  |  > 60-65 dB(A) |
|  |  > 65 dB(A) |

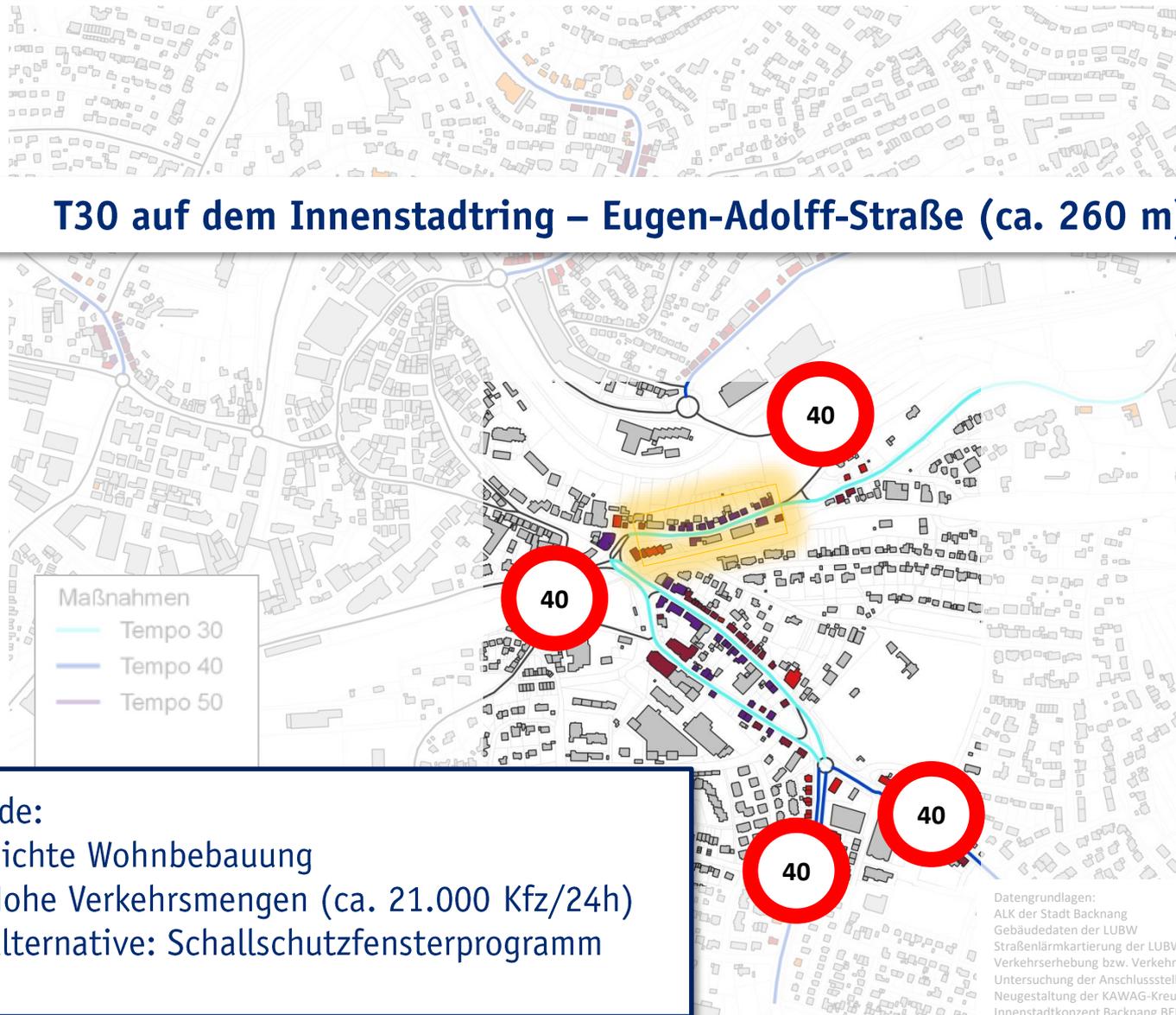
| | |
|---|----------|
|  | Tempo 30 |
|  | Tempo 40 |
|  | Tempo 50 |

Ziel: Lückenschluss T30 bis Kreisverkehr

- Grundlage: Unsicherheit der Verkehrsteilnehmer bezüglich der Einmündung Bahnhofsweg
- PP Aalen FEst-E.V. (Führungs- und Einsatzstab, Sachbereich Verkehr) sieht eine Begründung vorliegend

Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

T30 auf dem Innenstadtring – Eugen-Adolff-Straße (ca. 260 m)



Gründe:

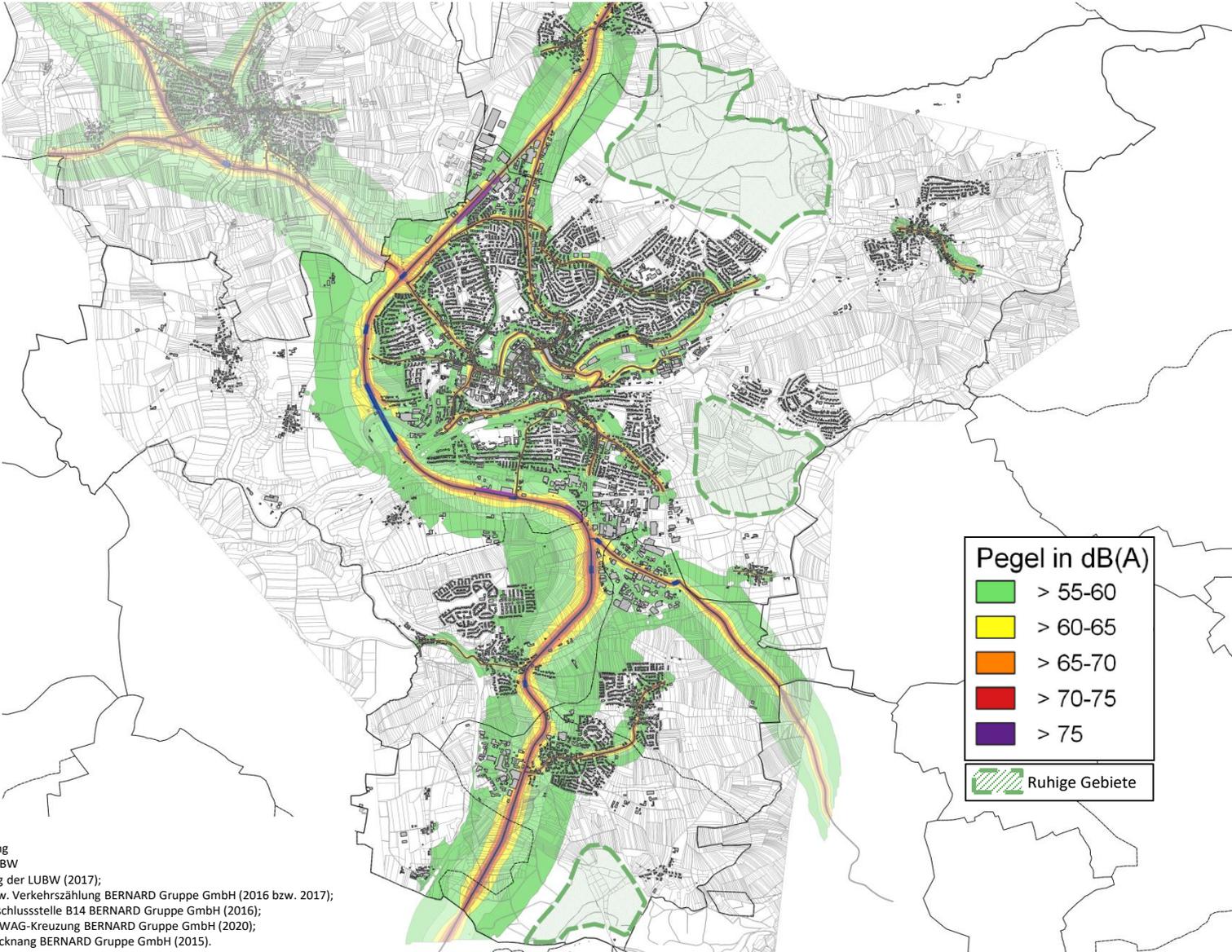
- Dichte Wohnbebauung
- Hohe Verkehrsmengen (ca. 21.000 Kfz/24h)
- Alternative: Schallschutzfensterprogramm

Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Ausweisung ruhiger Gebiete

- Nach §47d (2) BImSchG sind Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete festzulegen. Die Ausweisung ruhiger Gebiete sollte sämtliche Lärmquellen berücksichtigen.
- Auf Gemarkung Backnang sind der Bereich des Plattenwalds nordöstlich von der Kernstadt, der Bereich zwischen Ungeheuerhof und Sachsenweiler sowie der Bereich der Horbachhofs südlich von Waldrems als lärmarm einzustufen [**< 50dB(A) tags**], da hier keine lärmemittierenden Nutzungen vorhanden sind und ein ausreichender Abstand zu den lärmemittierenden Verkehrsstrassen gegeben ist.
- Zur Sicherung dieser Bereiche wird empfohlen, bei der Fortschreibung des Landschaftsplanes diese Bereiche als ruhige Gebiete auszuweisen, da die Ziele der Landschaftsplanung bei der Umweltprüfung von städtebaulichen oder infrastrukturellen Vorhaben zu berücksichtigen sind.

Ausweisung ruhiger Gebiete



Datengrundlagen:
 ALK der Stadt Backnang
 Gebäudedaten der LUBW
 Straßenlärmkartierung der LUBW (2017);
 Verkehrserhebung bzw. Verkehrszählung BERNARD Gruppe GmbH (2016 bzw. 2017);
 Untersuchung der Anschlussstelle B14 BERNARD Gruppe GmbH (2016);
 Neugestaltung der KAWAG-Kreuzung BERNARD Gruppe GmbH (2020);
 Innenstadtkonzept Backnang BERNARD Gruppe GmbH (2015).

Weiteres Vorgehen

- Sachstandsbericht (27.10.2022)
- Beschluss des Entwurfes des Lärmaktionsplans Stufe 3 (GR-Sitzung im Januar 2023)
- Öffentliche Auslegung (6 Wochen)
- Stellungnahmen der Öffentlichkeit (Bürger, Behörden)
- Ggf. Änderung oder Ergänzung des LAP Stufe 3
- Beschluss des Planes und Übermittlung an die LUBW (vor den Sommerferien 2023)

Umsetzung von Maßnahmen

- Maßnahmenkonzept wird durch die Gemeinden erarbeitet
- Umsetzung durch Straßenverkehrsbehörde (Land, Kreis) nach deutschem Recht
- Handlungsdruck besteht bei Überschreitung der Richtwerte [tags 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A)] gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV
- Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen im gesundheitskritischen Bereich
(vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit