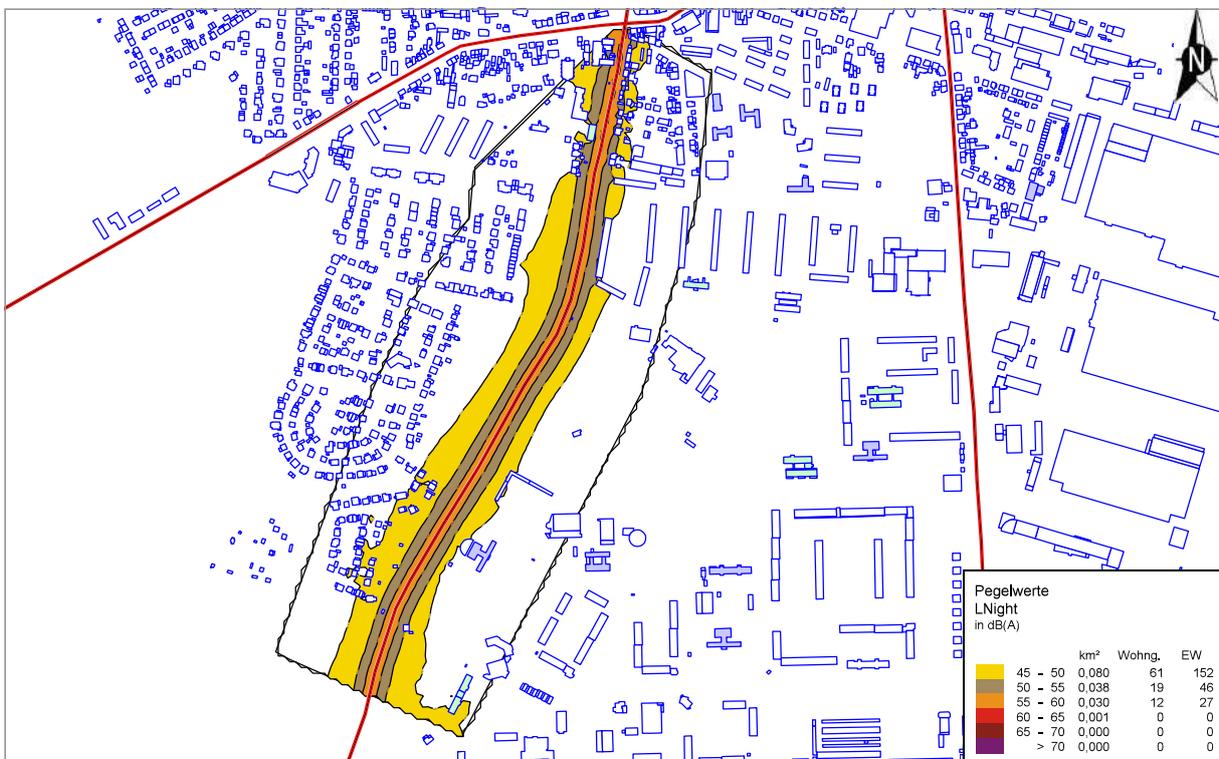
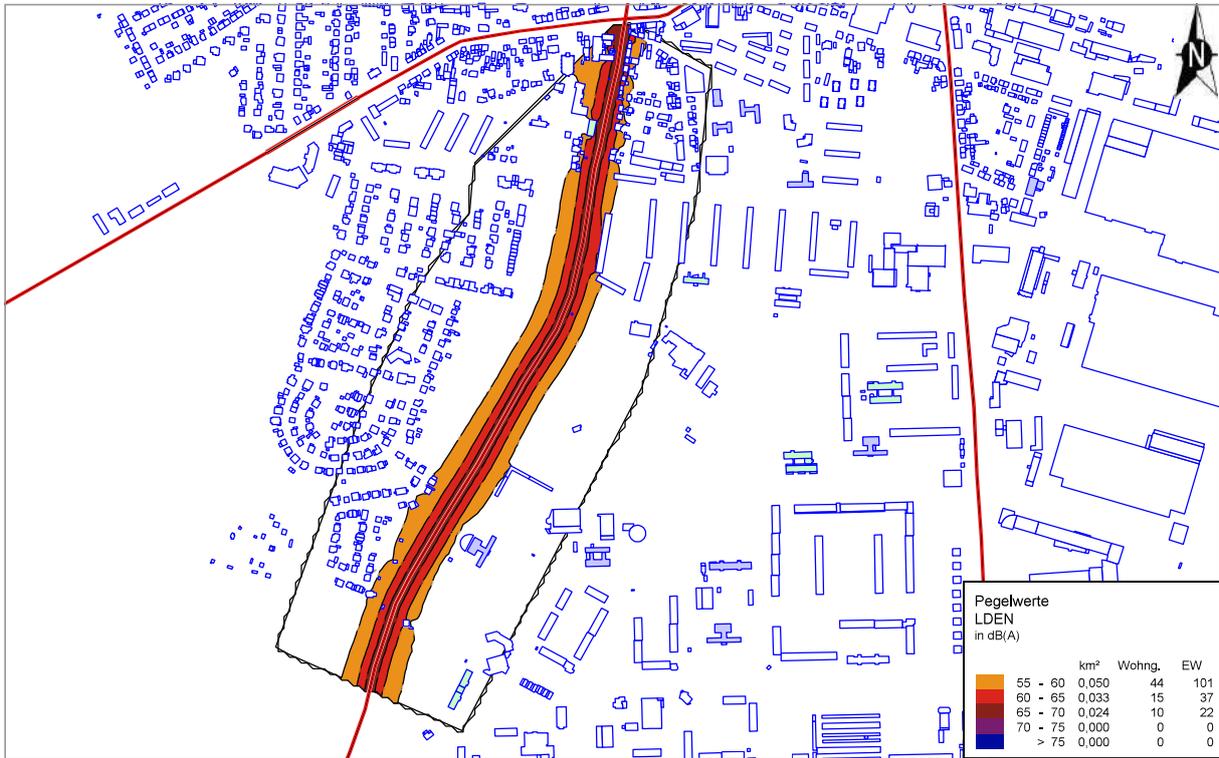
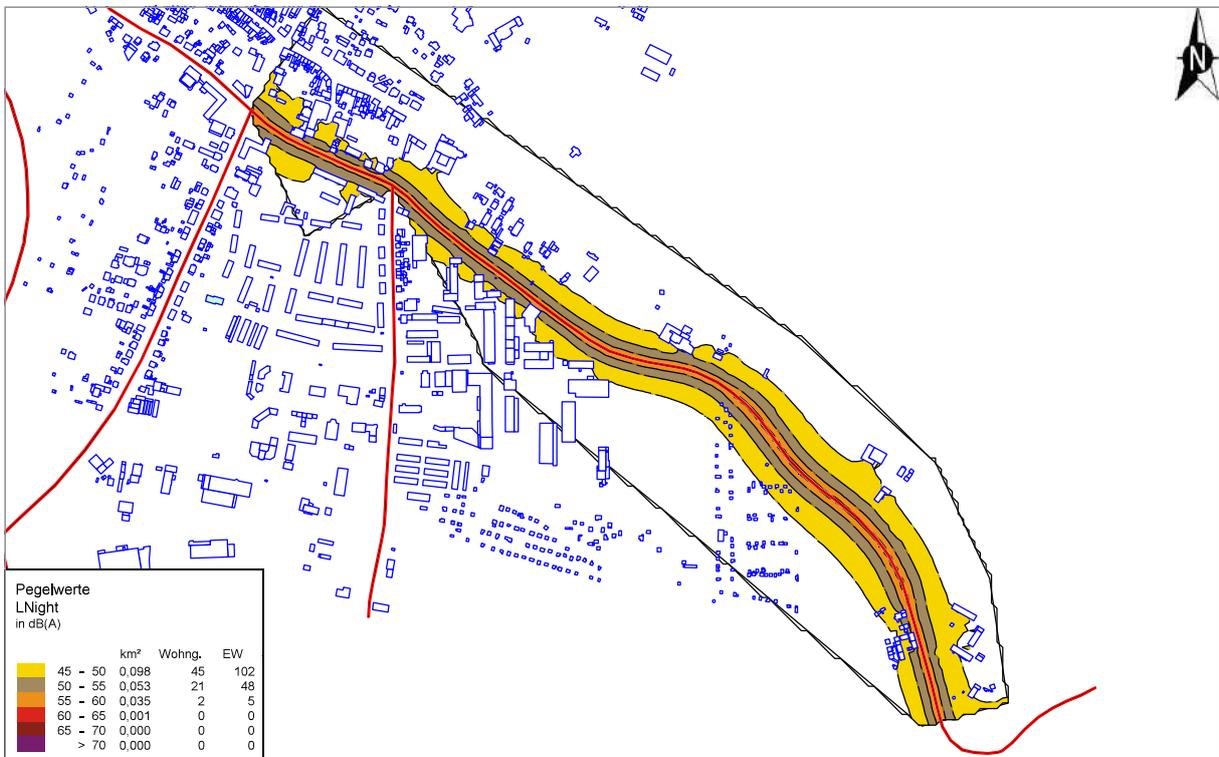
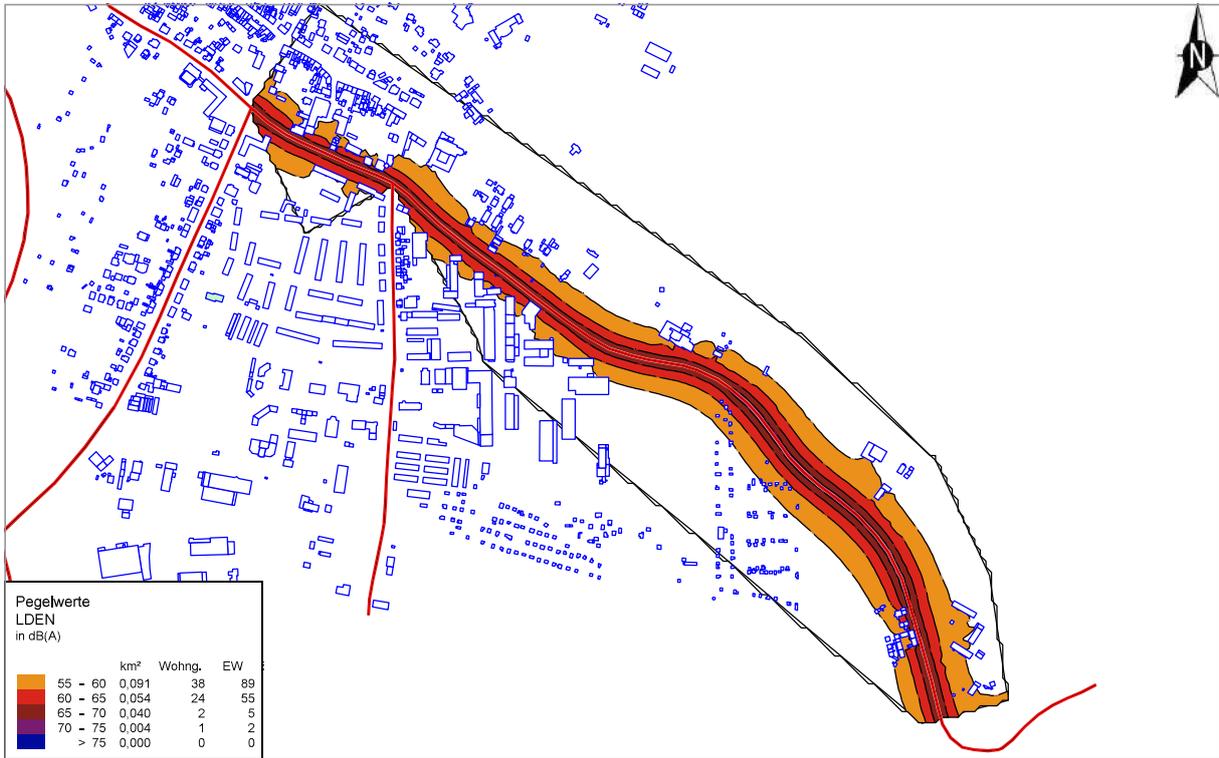


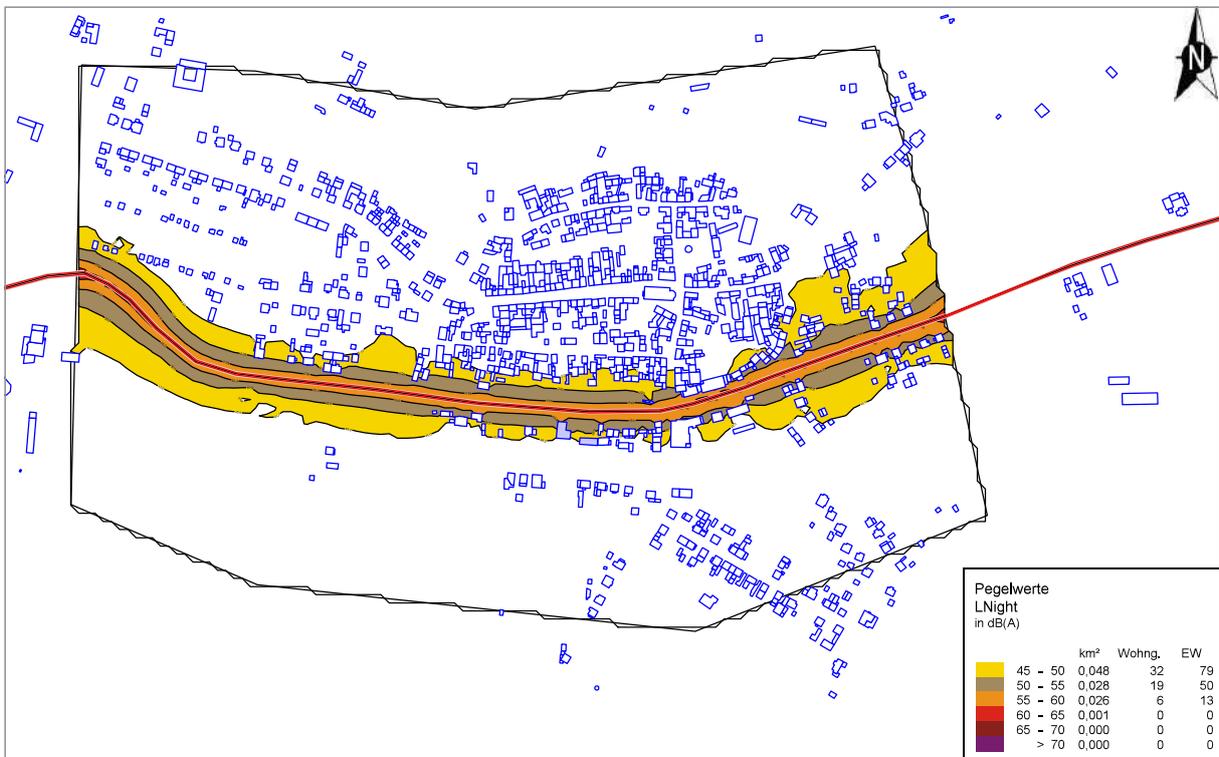
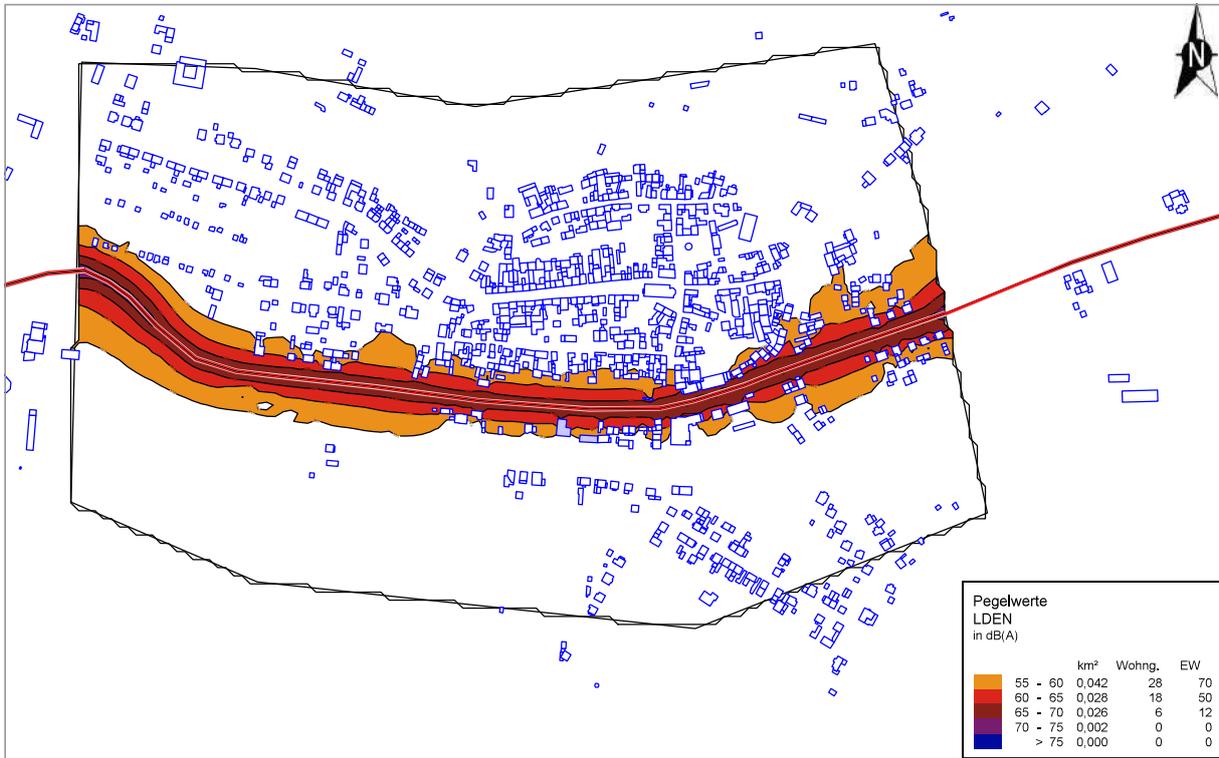
Anlage 21 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Mühlhäuser Chaussee | lärmarter Asphalt



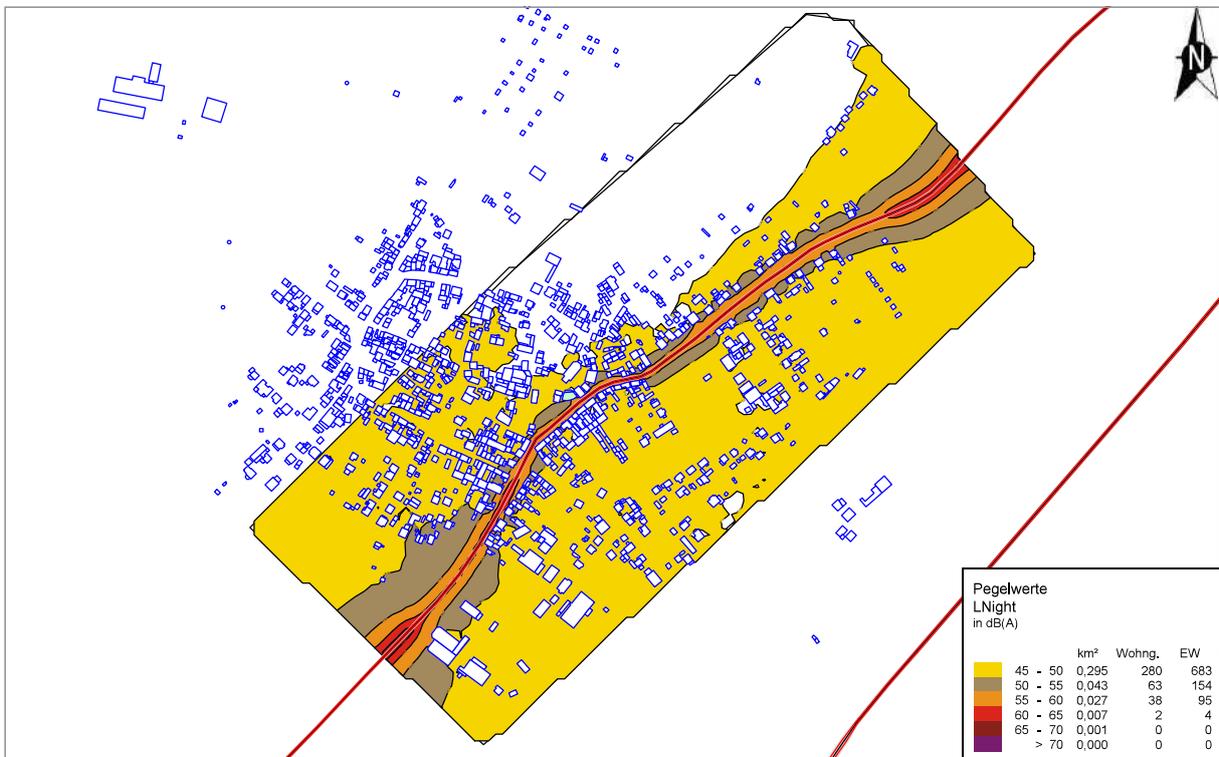
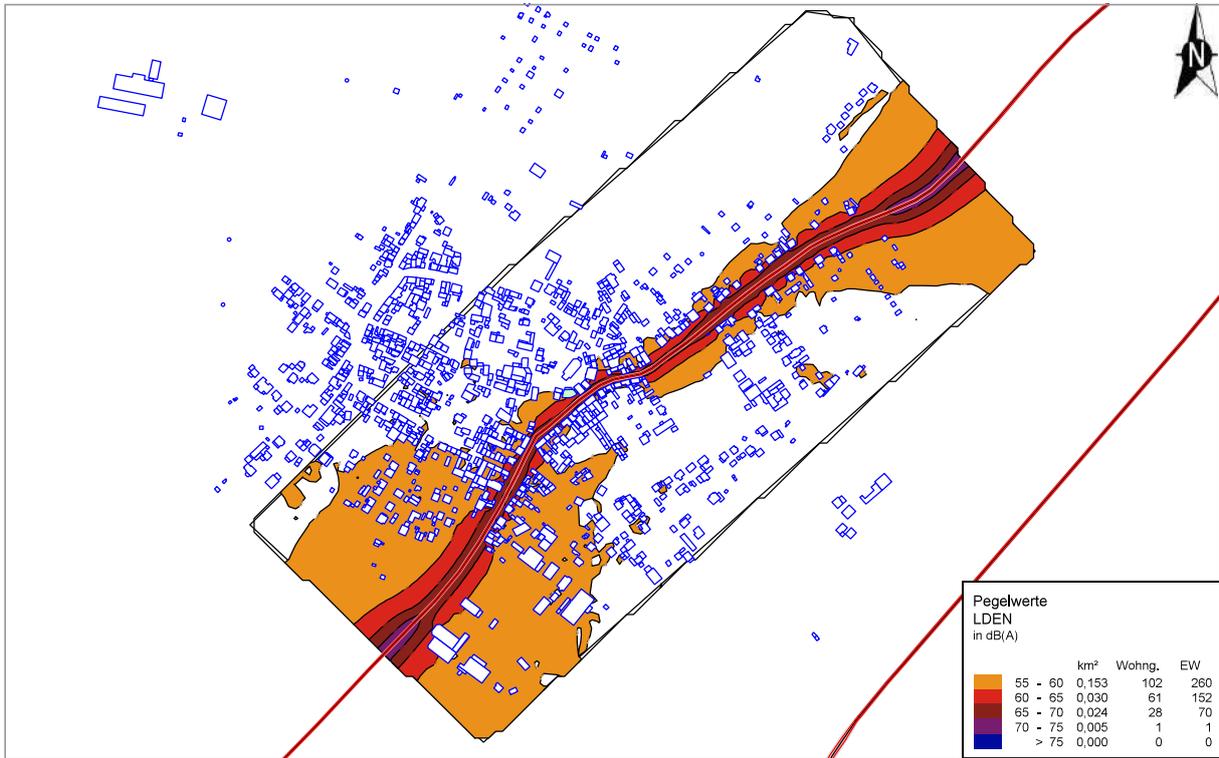
Anlage 22 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Nordhäuser Straße | lärmarter Asphalt



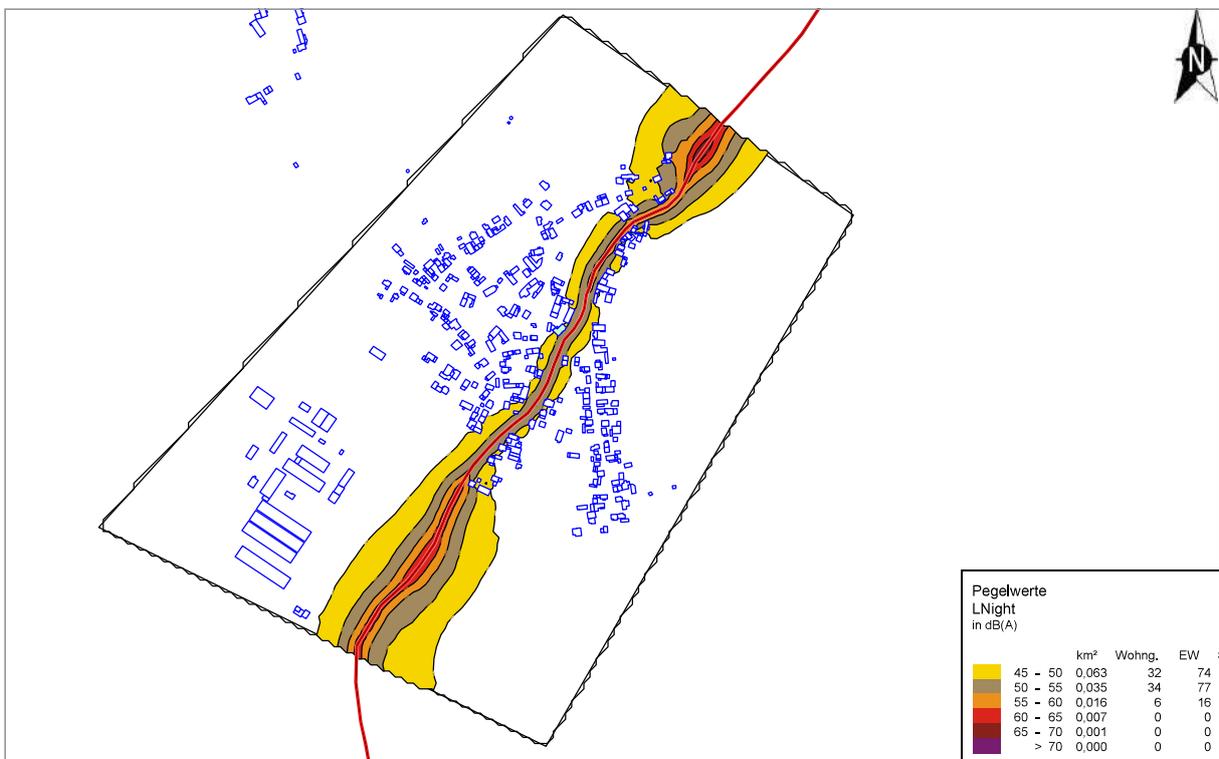
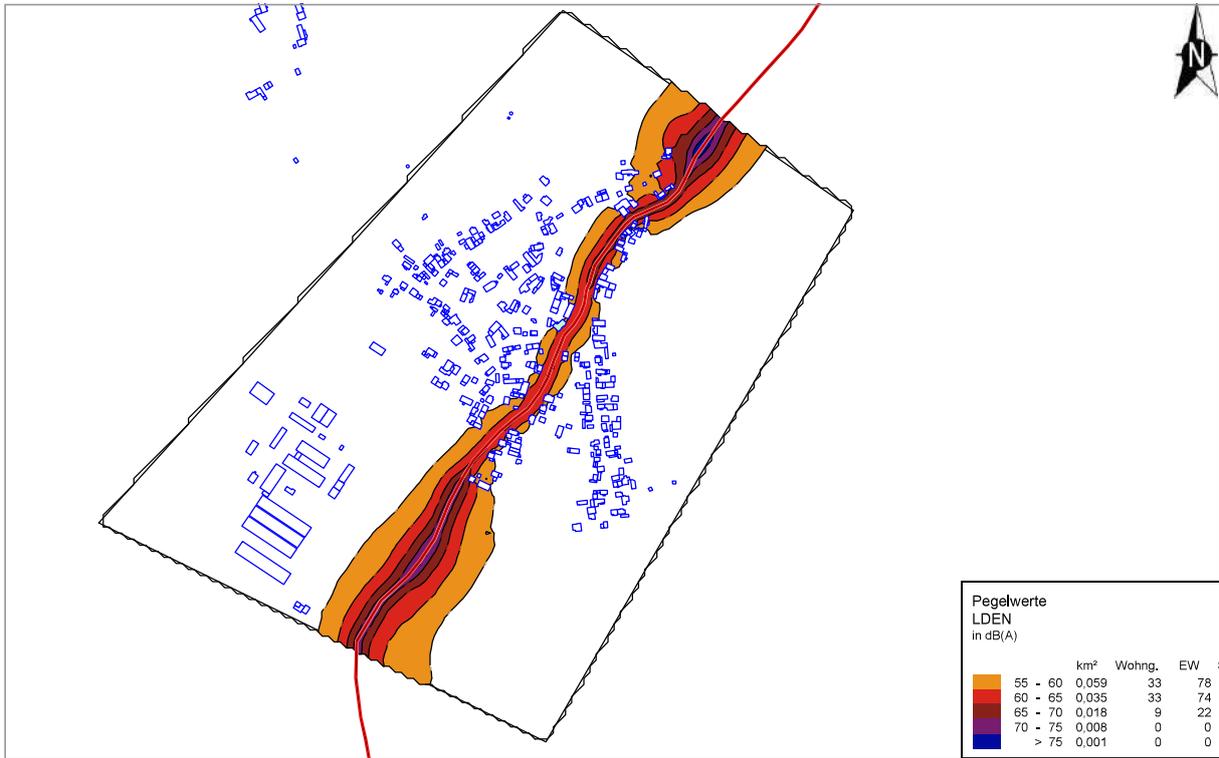
Anlage 23 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | OD Beuren | lärmarmen Asphalt



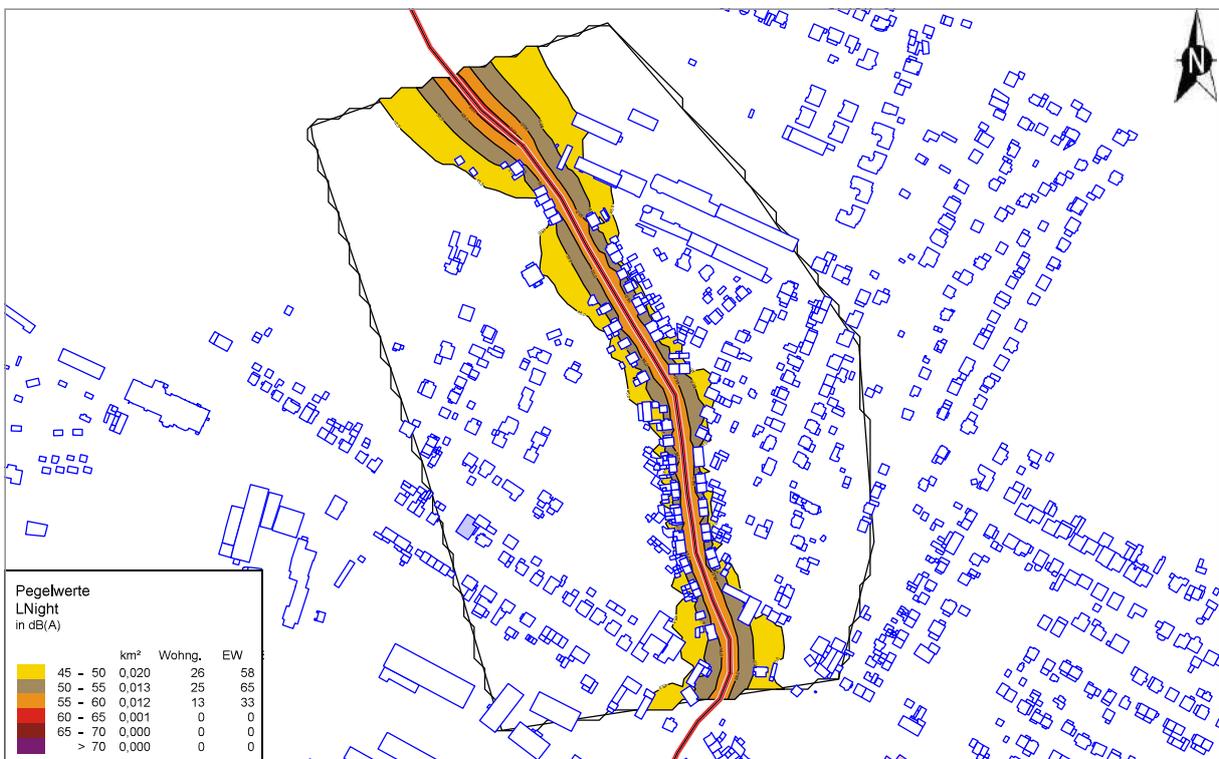
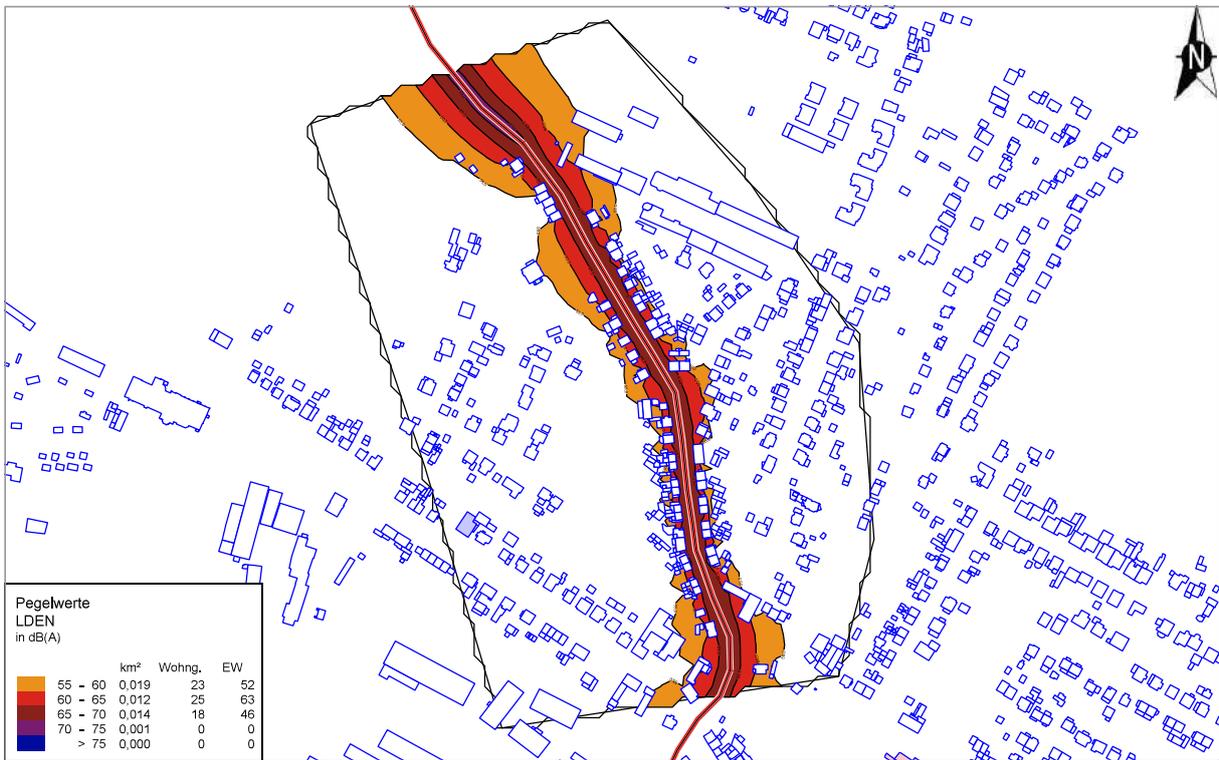
Anlage 24 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | OD Breitenbach | lärmarter Asphalt



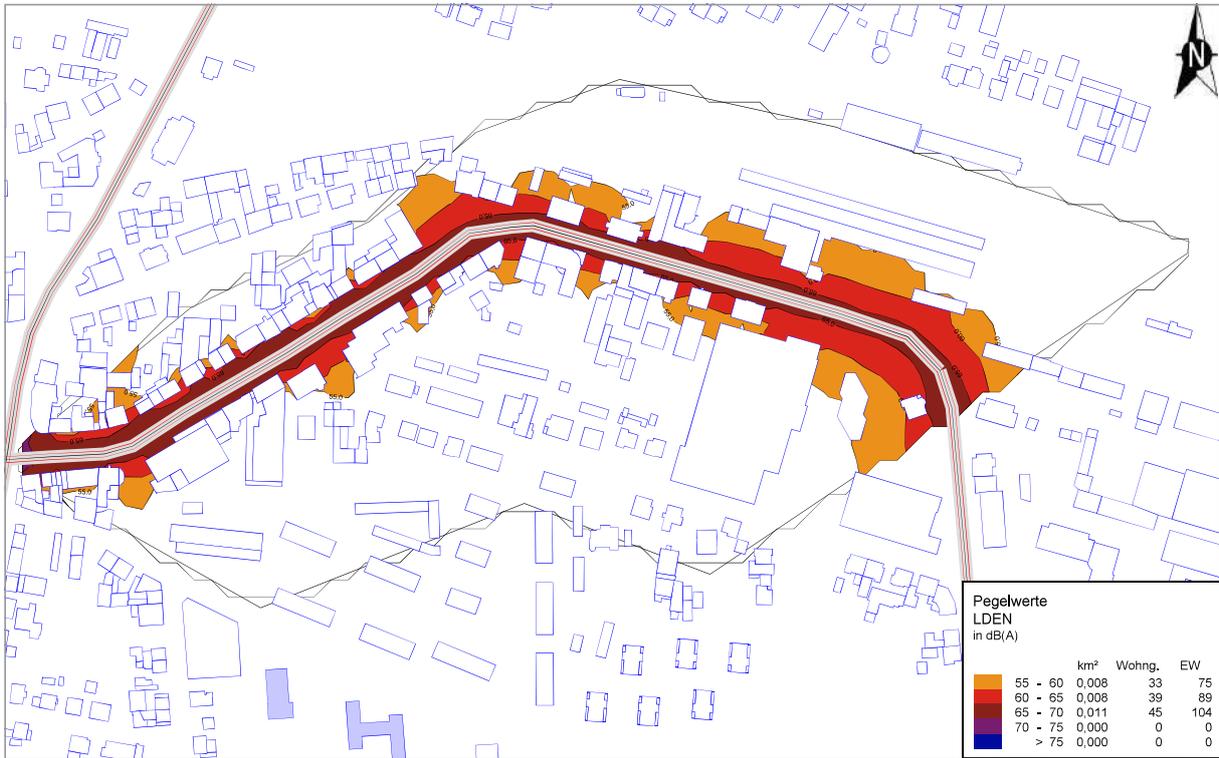
Anlage 25 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | OD Kirchohmfeld | lärmarter Asphalt



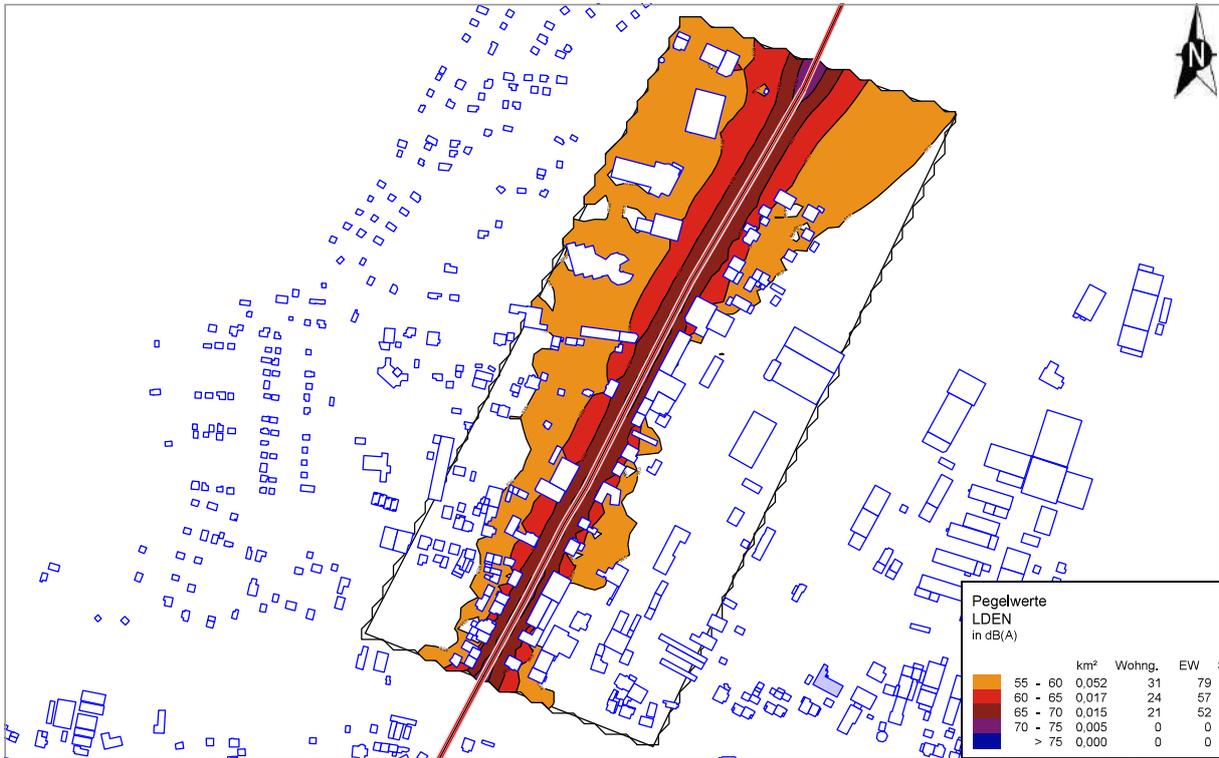
Anlage 26 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Ohmbergstraße | lärmarmere Asphalt



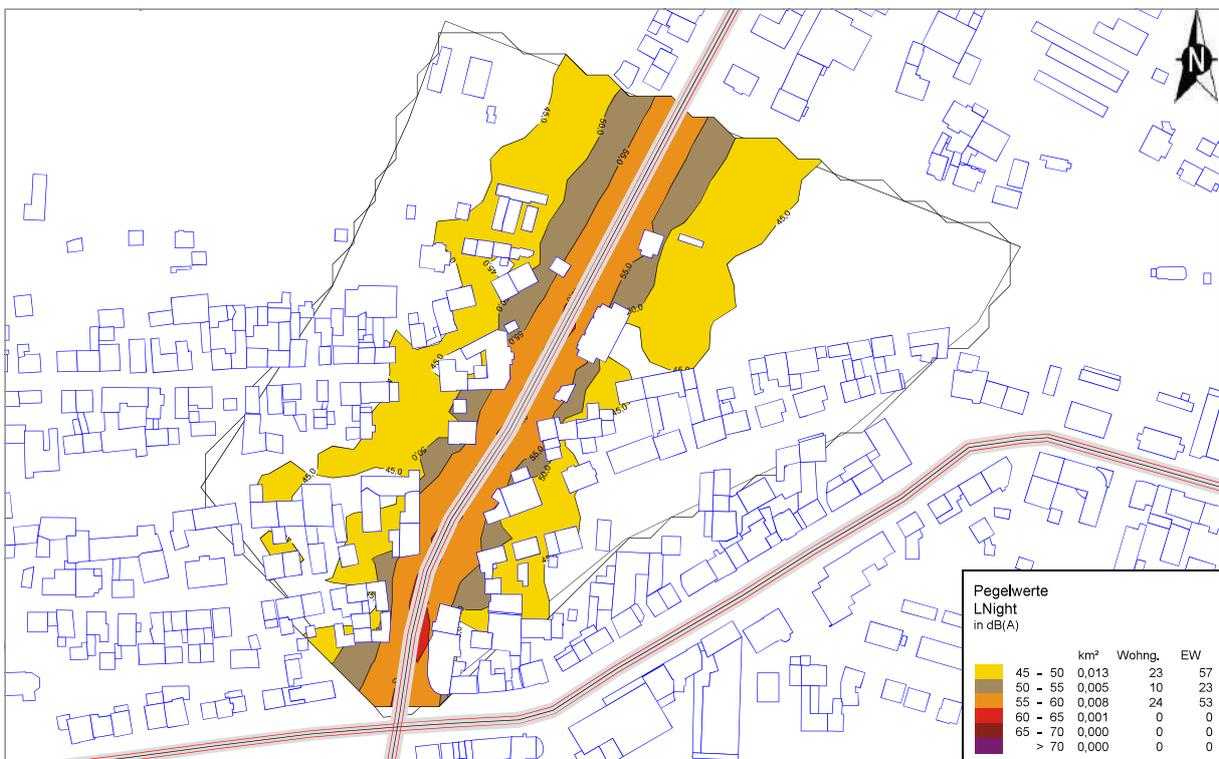
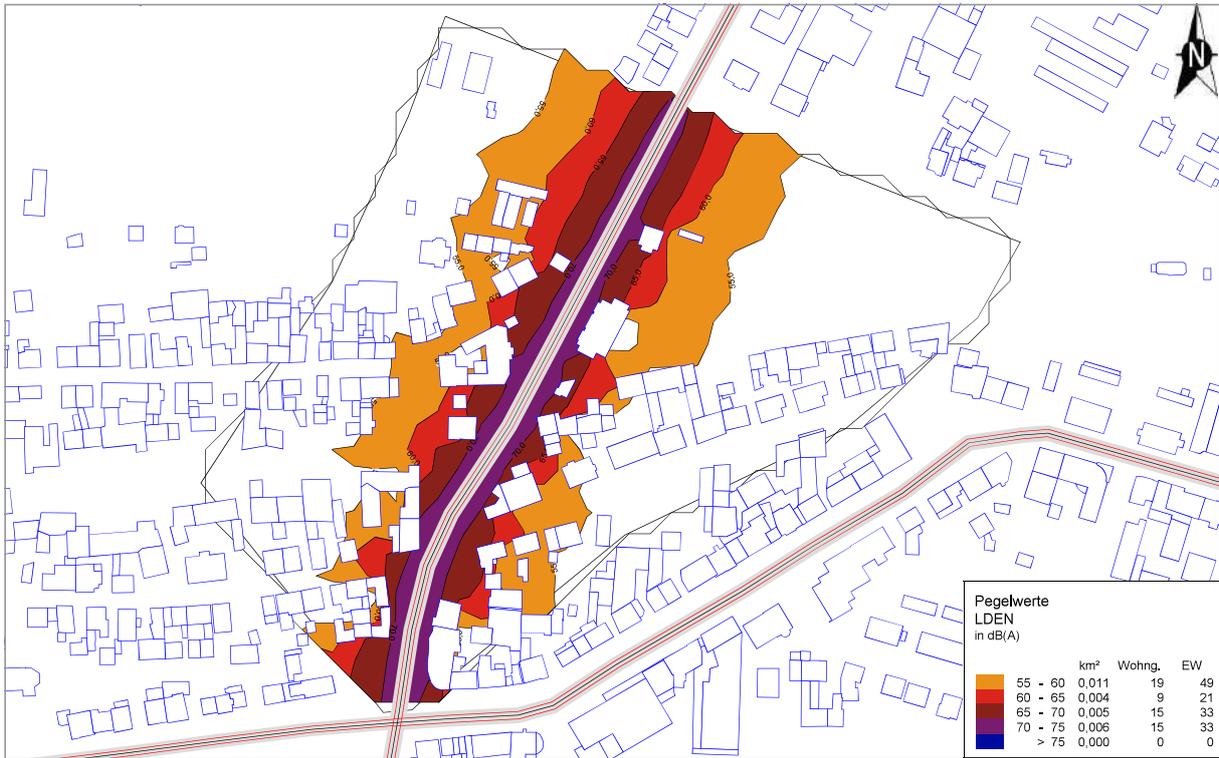
Anlage 27 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Bahnhofstraße | Tempo 30 nachts



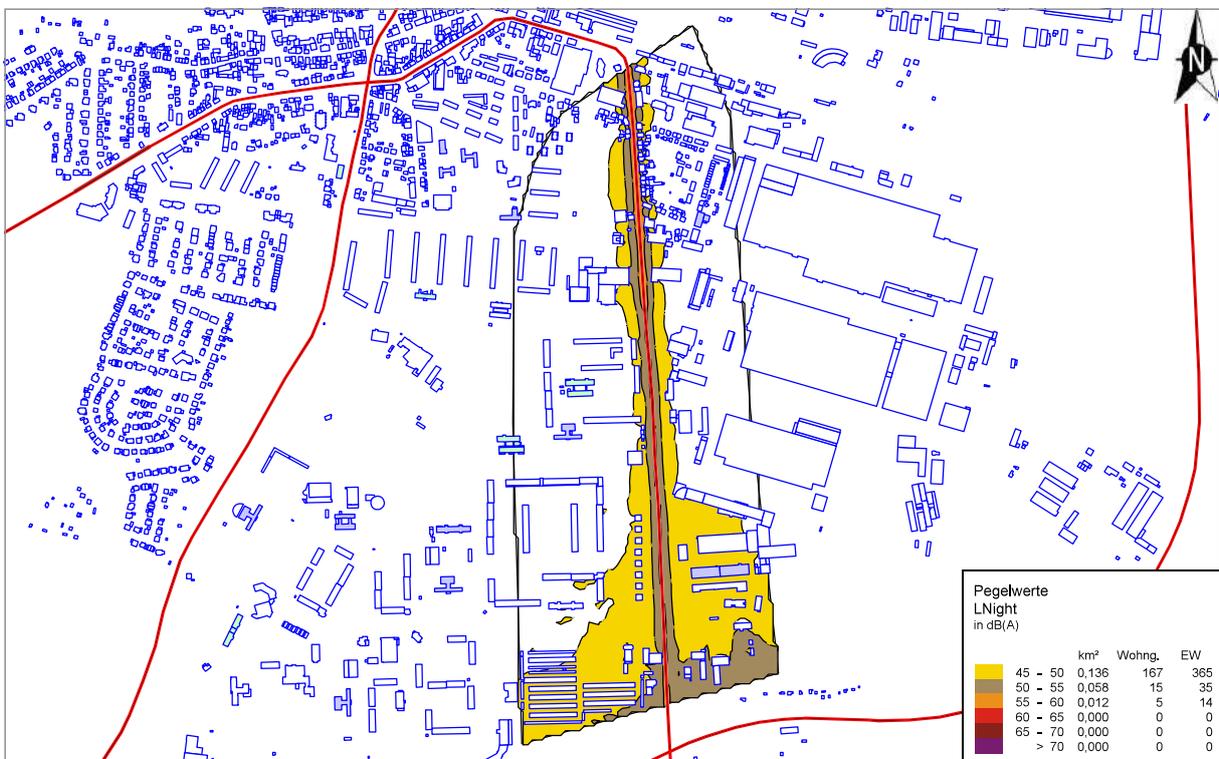
Anlage 28 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Berliner Straße (K242) | Tempo 30 nachts



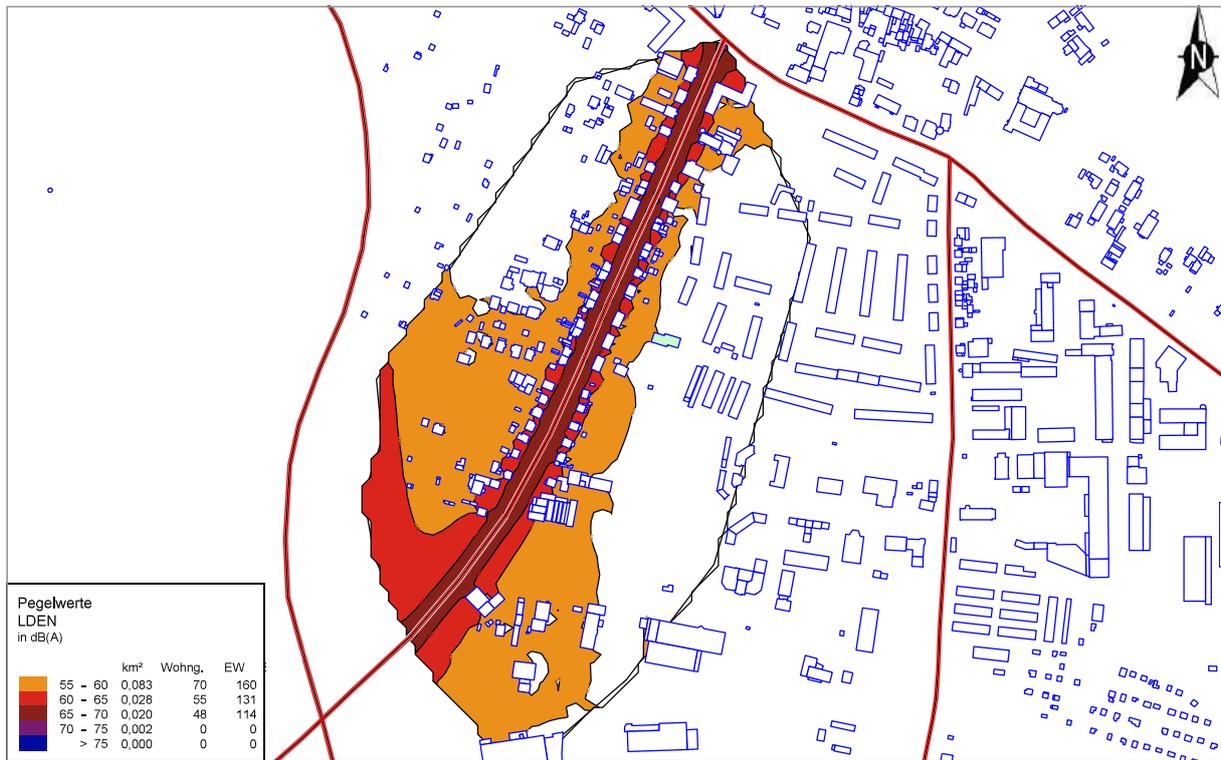
Anlage 29 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Berliner Straße (L 3080) | Tempo 30 nachts



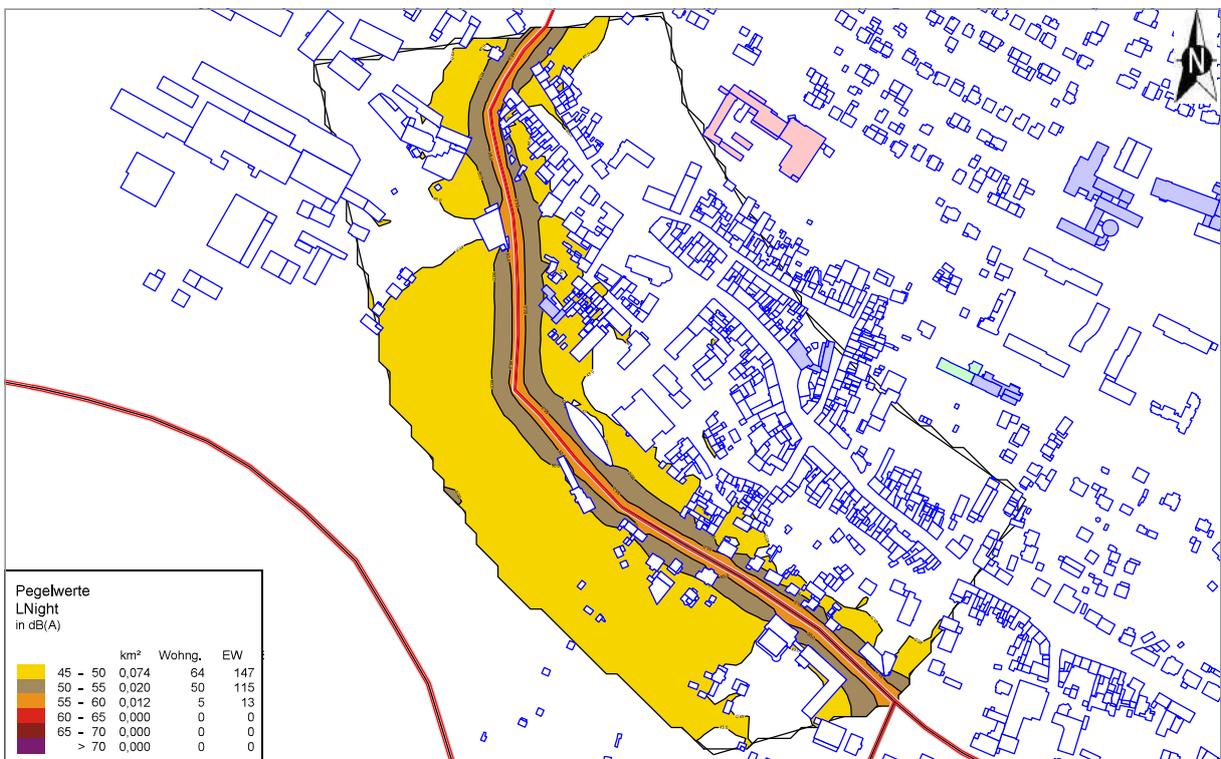
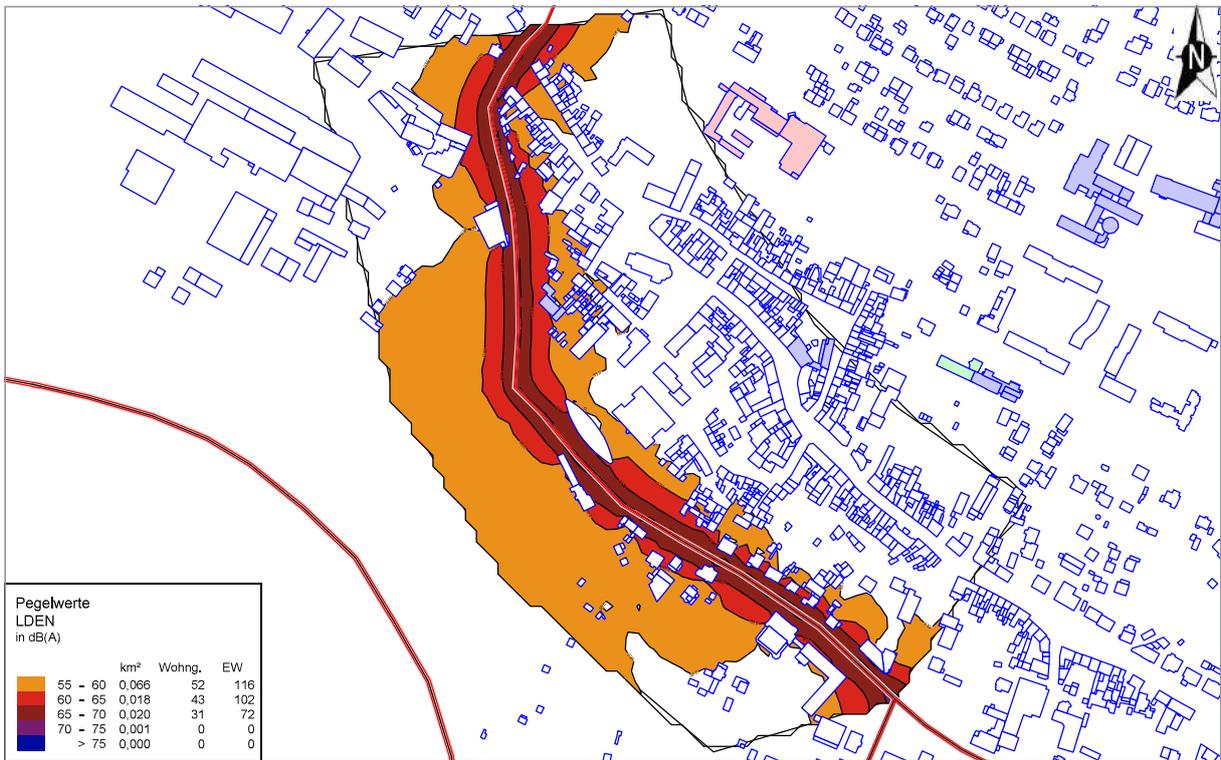
Anlage 30 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Birkunger Straße | Tempo 30 nachts



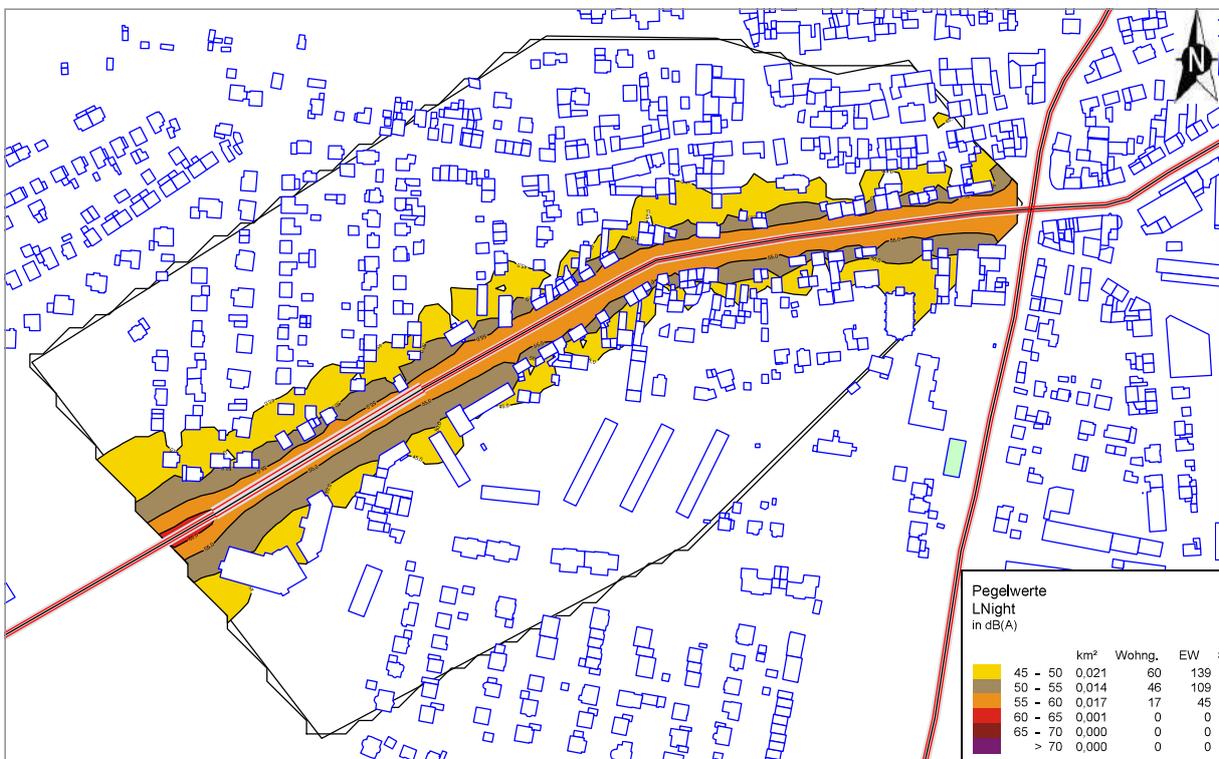
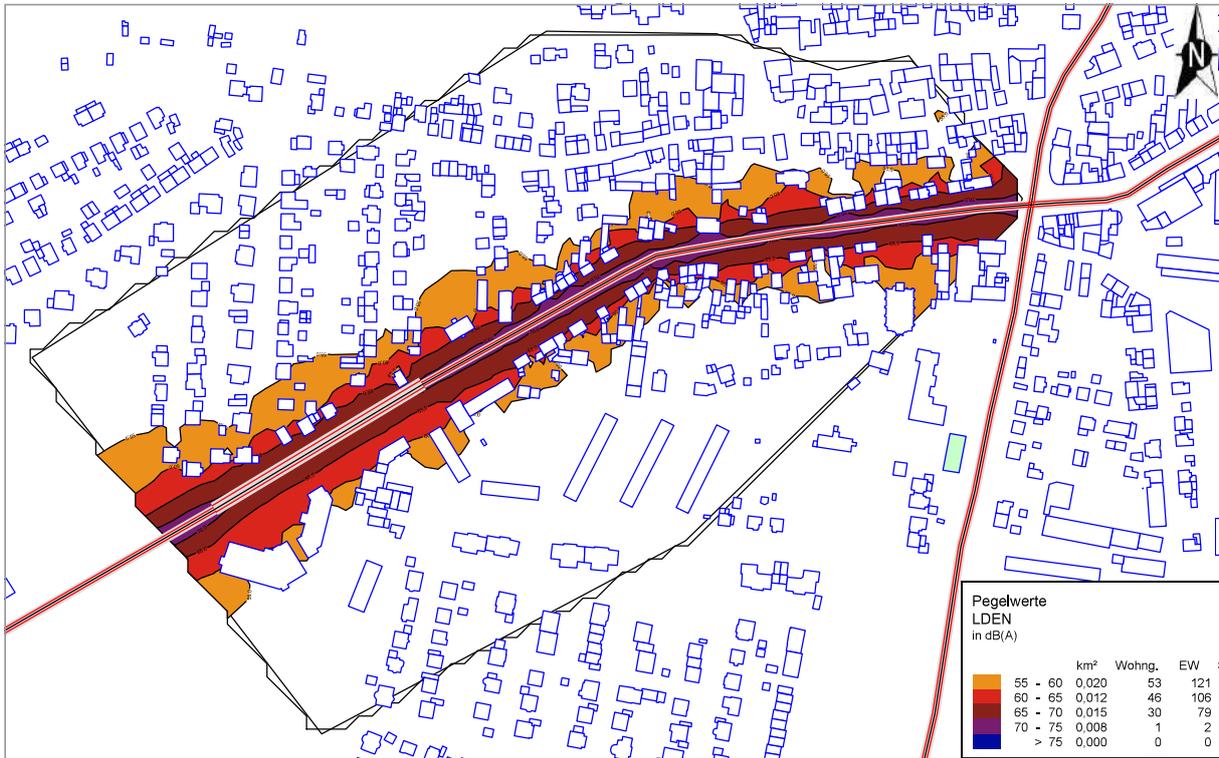
Anlage 31 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Breitenbacher Straße | Tempo 30 nachts



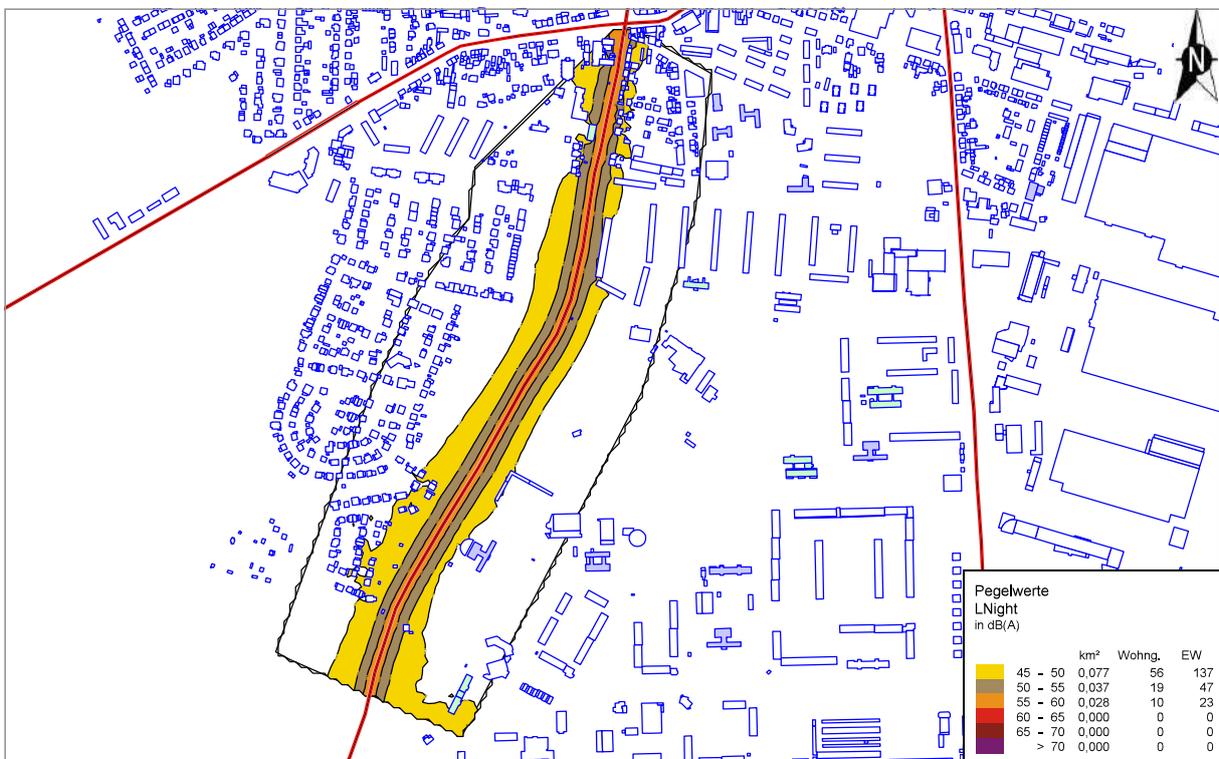
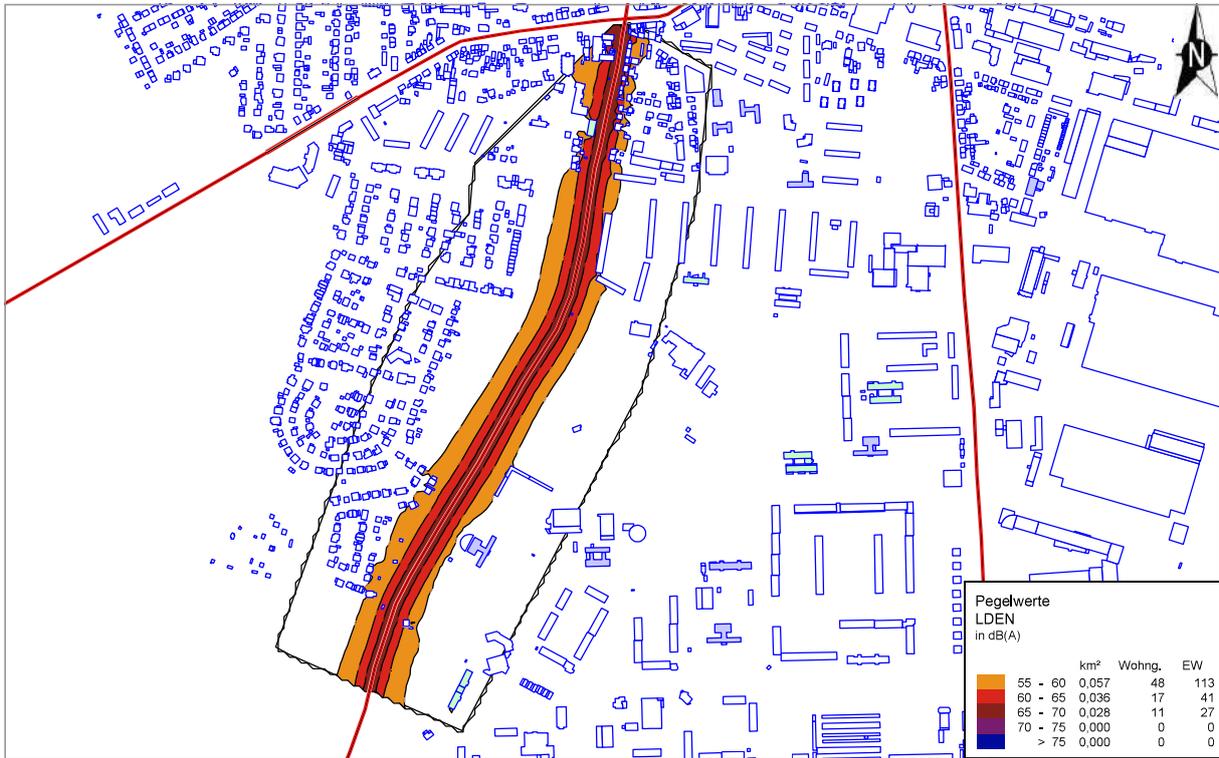
Anlage 32 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Franz-Weinrich-Straße | Tempo 30 nachts



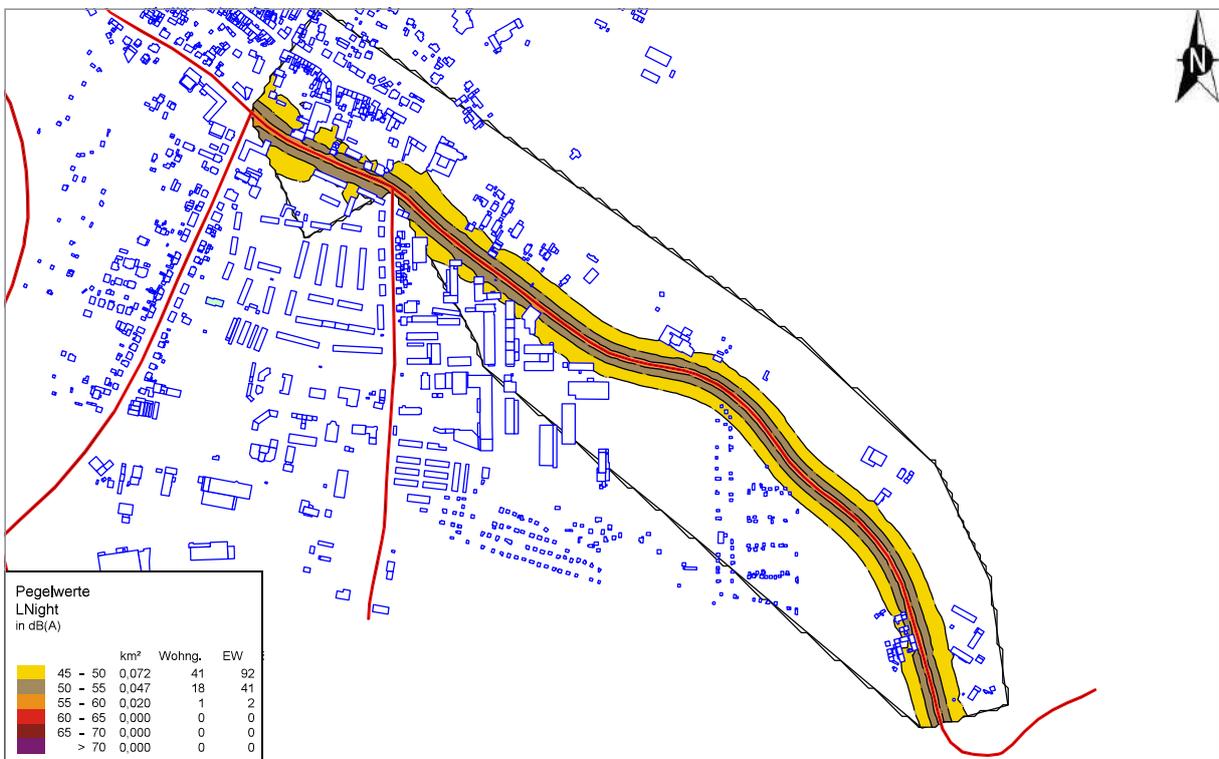
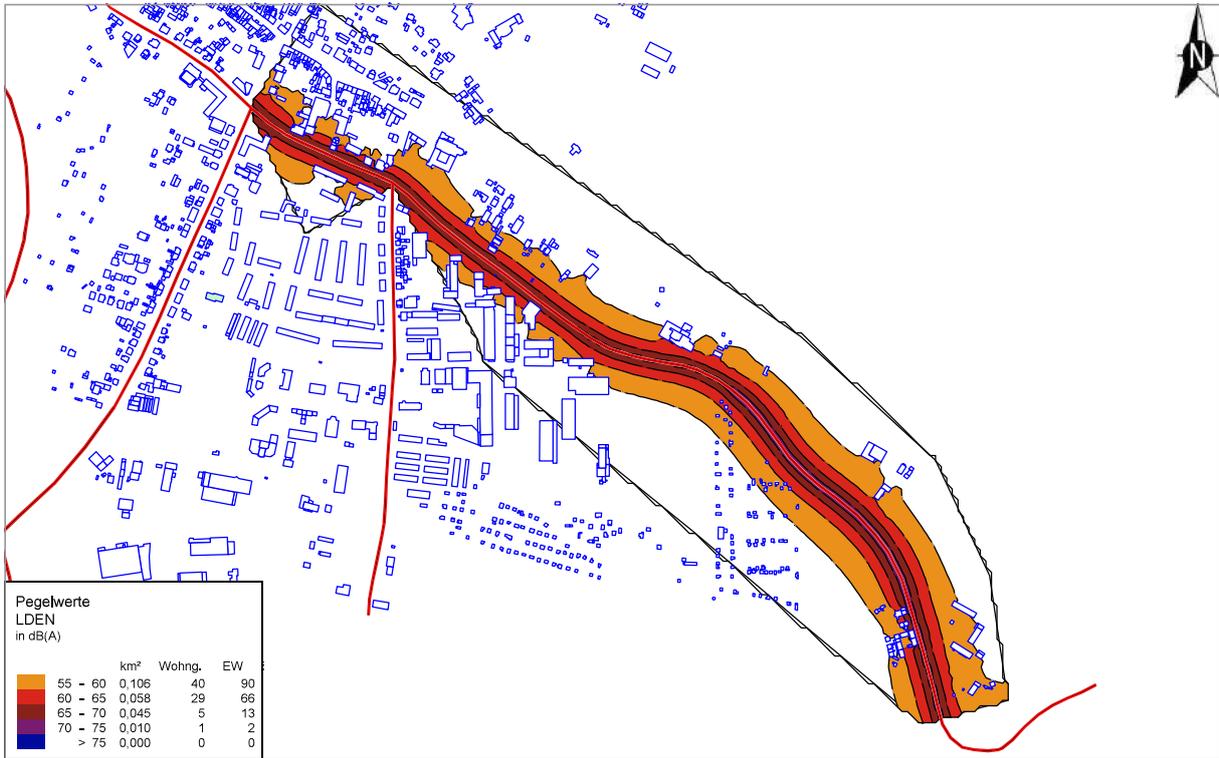
Anlage 33 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Heiligenstädter Straße | Tempo 30 nachts



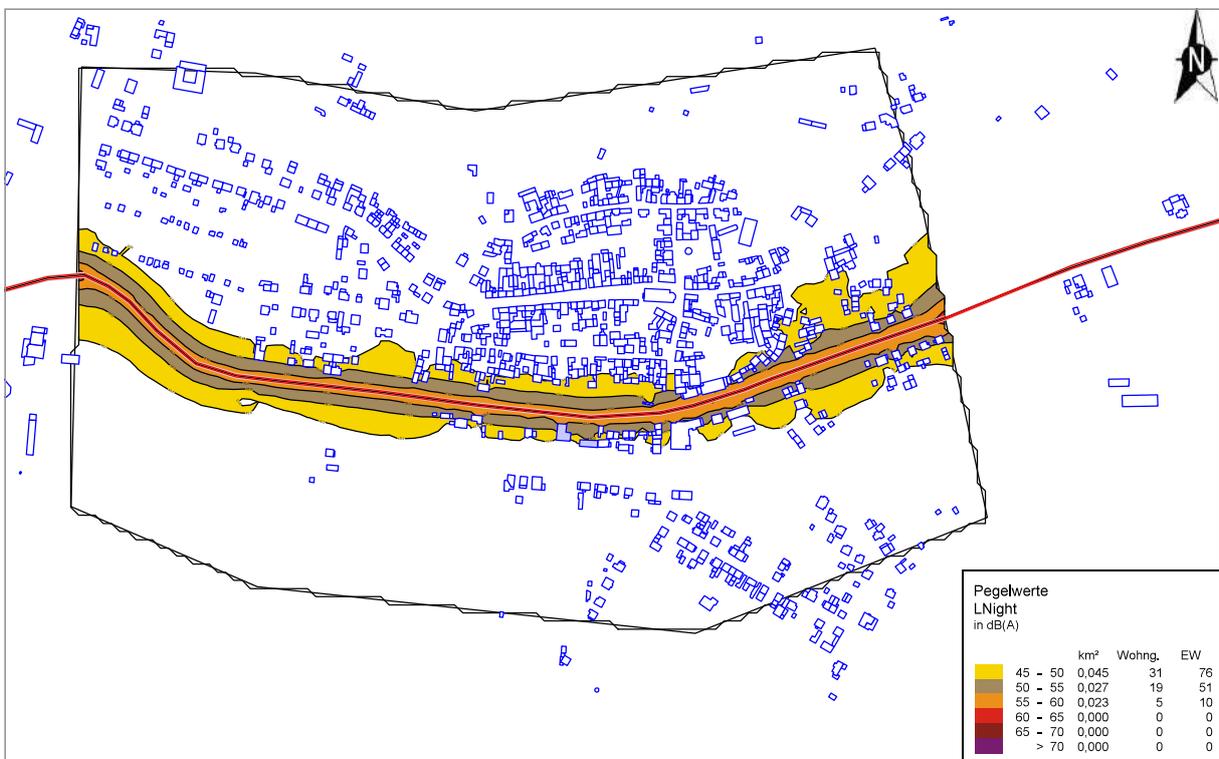
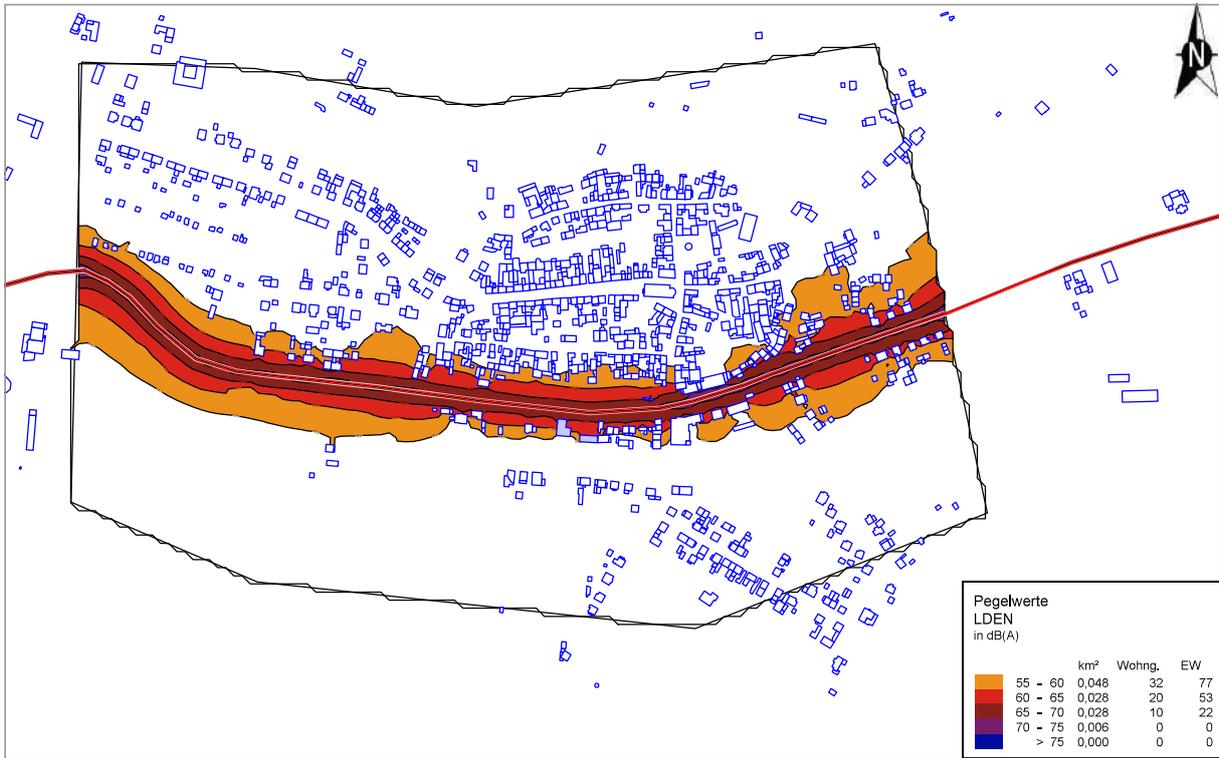
Anlage 34 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Mühlhäuser Chaussee | Tempo 30 nachts



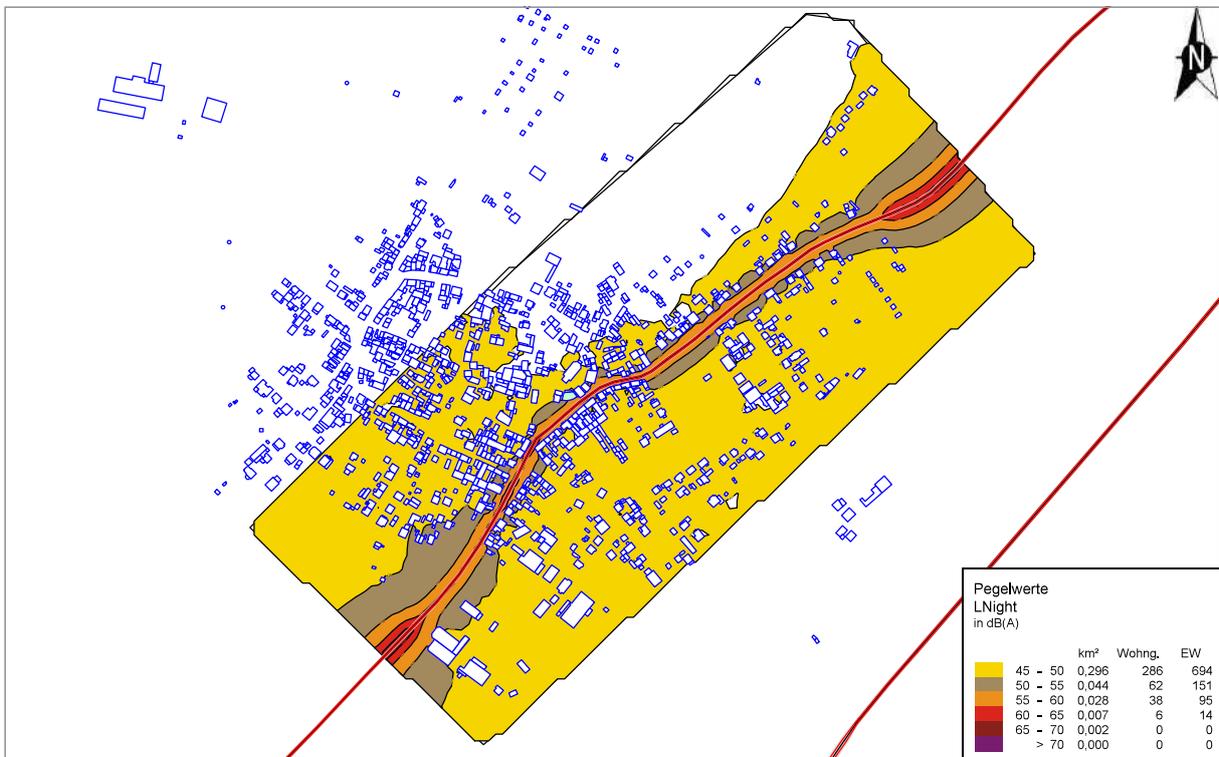
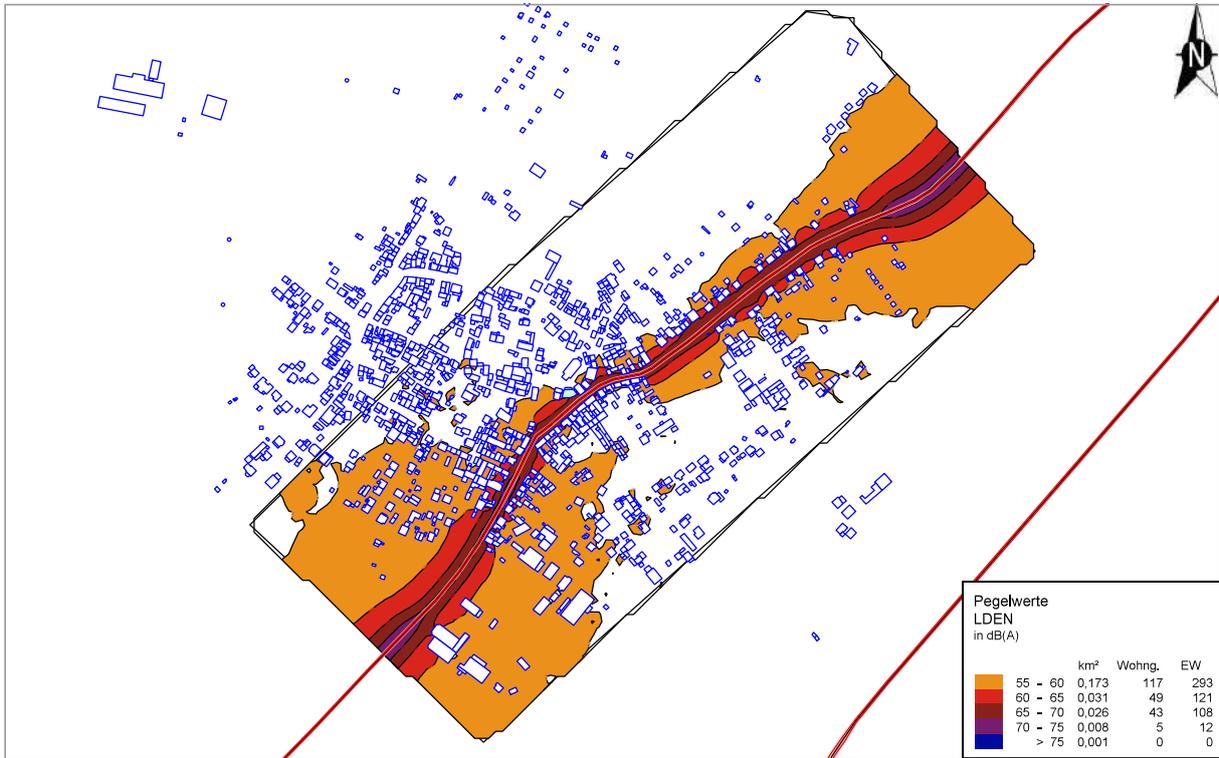
Anlage 35 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Nordhäuser Straße | Tempo 30 nachts



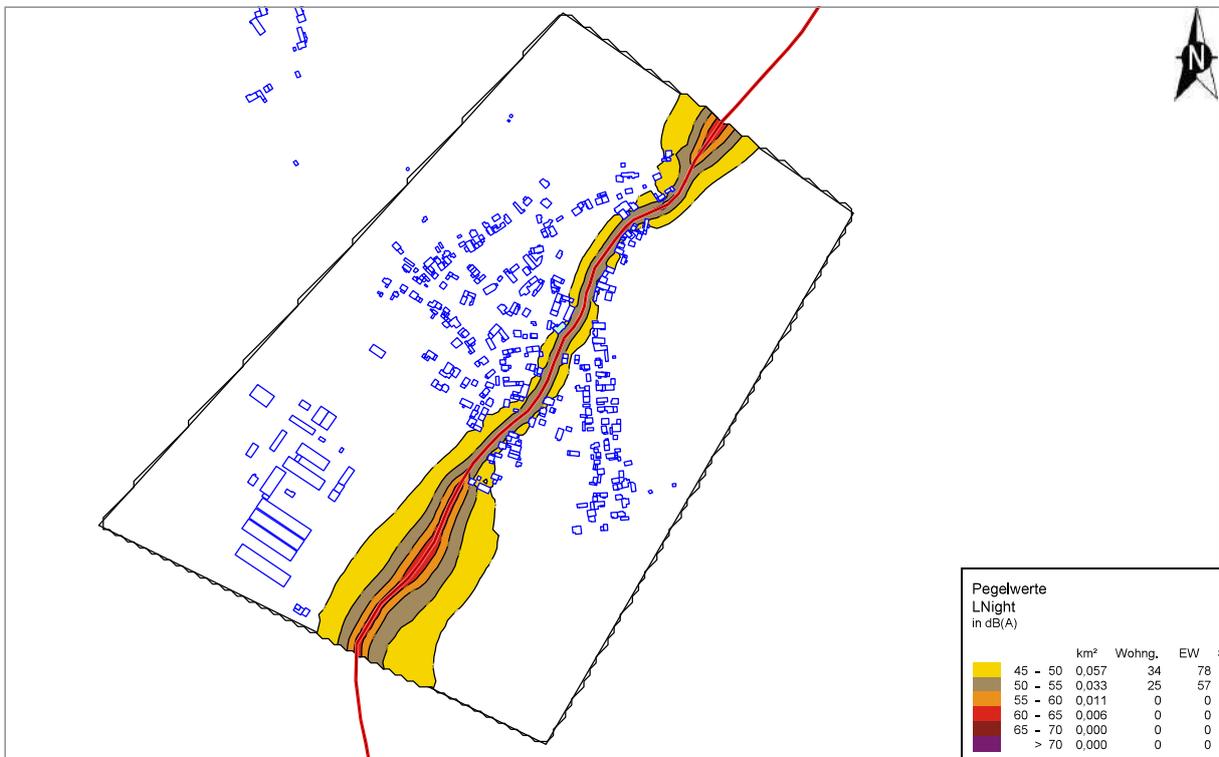
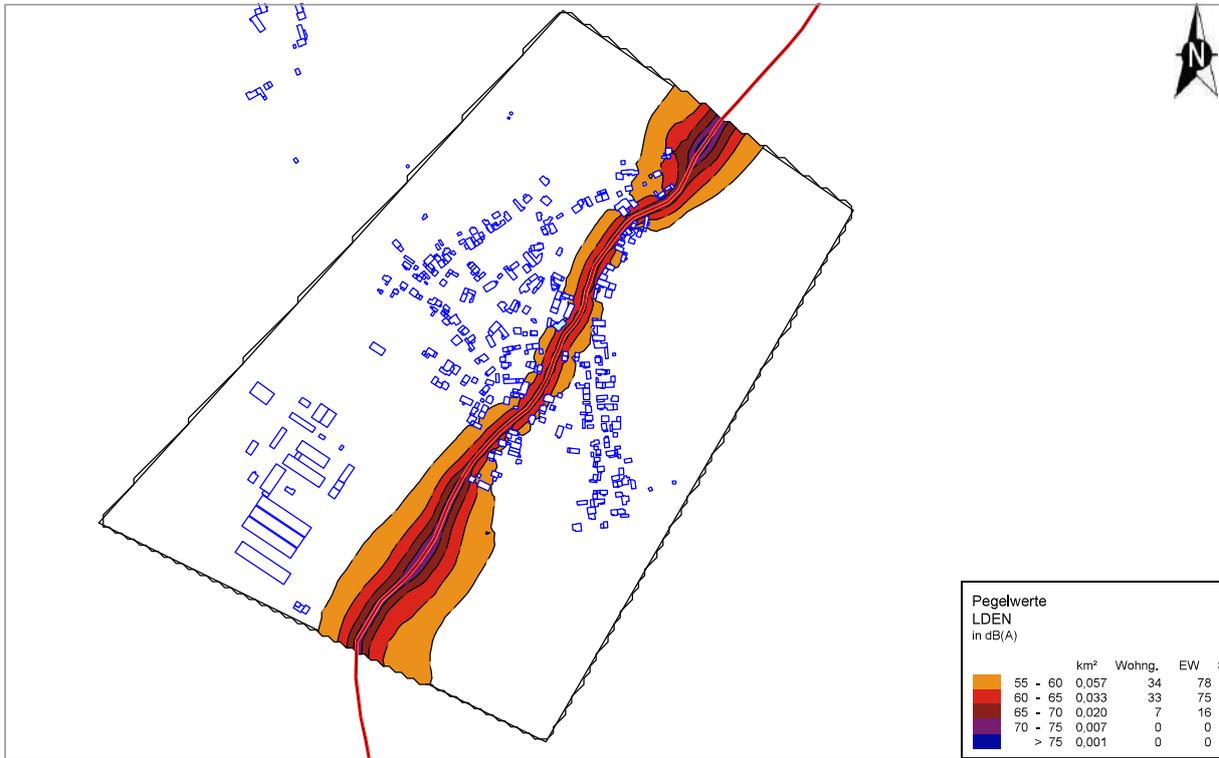
Anlage 36 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | OD Beuren | Tempo 30 nachts



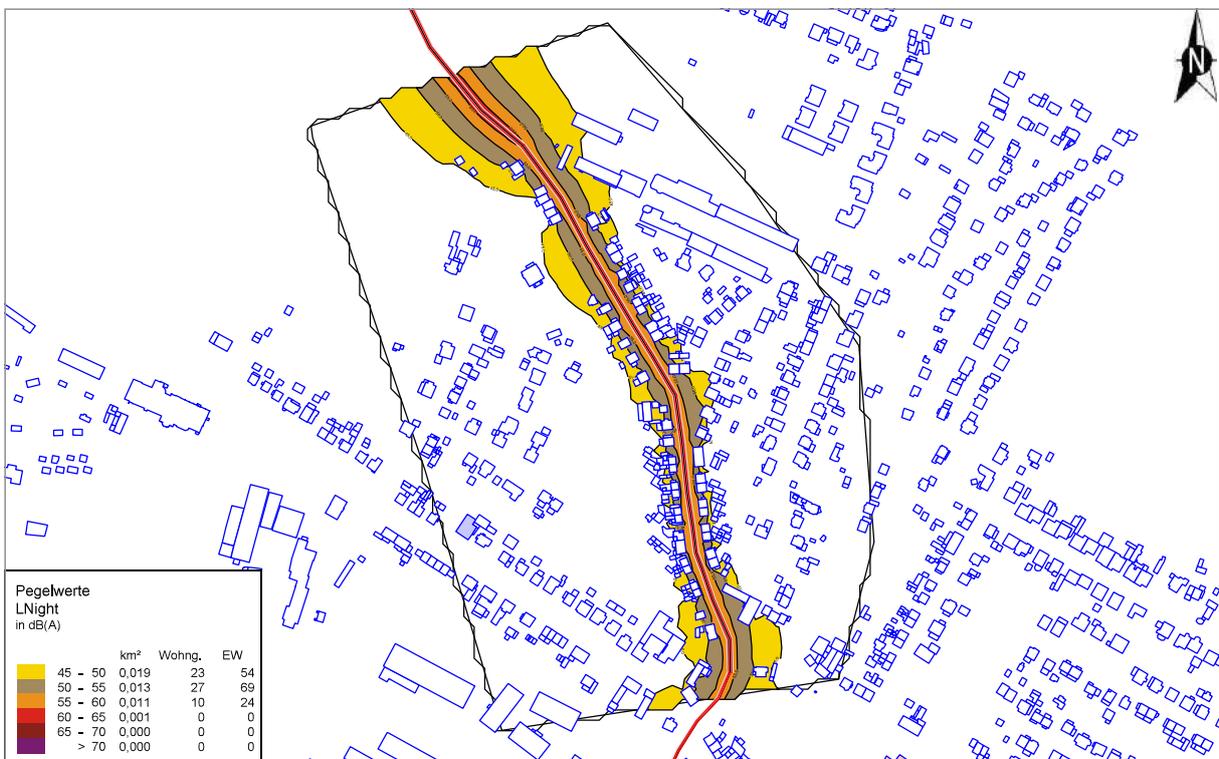
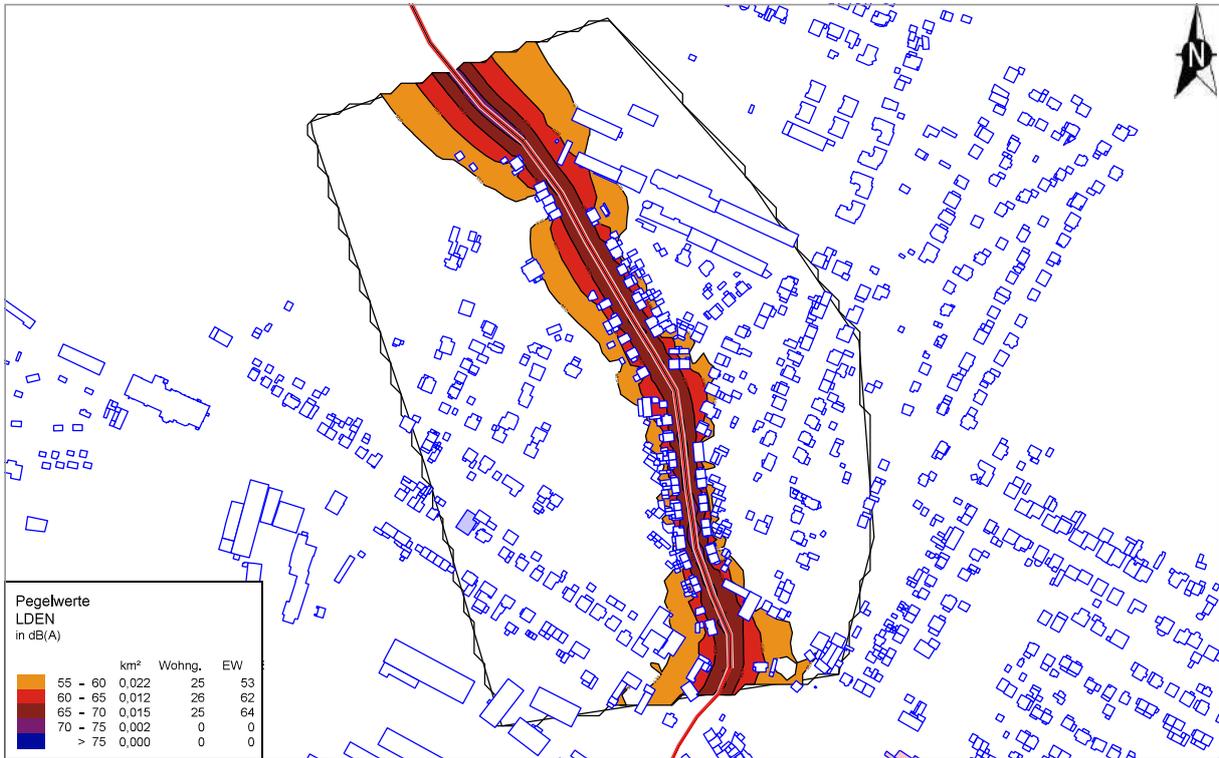
Anlage 37 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | OD Breitenbach | Tempo 30 nachts



Anlage 38 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | OD Kirchohmfeld | Tempo 30 nachts



Anlage 39 Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} | Ohmbergstraße | Tempo 30 nachts



Anlage 40 Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren

Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz (TLUBN) | Stellungnahme vom 23.09.2020

- **Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege:** Keine Betroffenheit. Stellungnahme, Hinweise, Informationen: Die Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in diesem Verfahren liegt nach dem Thüringer Naturschutzgesetz vom 30.07.2019 soweit absehbar vollständig bei der unteren Naturschutzbehörde, also dem räumlich zuständigen Landratsamt, das zu beteiligen ist.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

- **Belange der Wasserwirtschaft:** Keine Betroffenheit. Stellungnahme, Hinweise, Informationen: Die Abteilung 4 nimmt nicht als verwaltende Stelle des wasserwirtschaftlichen Grundbesitzes der öffentlichen Hand Stellung. Die fachlichen Anforderungen, die sich aus der Gewässerunterhaltung (Referat 44) bzw. der eigenen Planung (Stellungnahmen Referate 43 und 45) ergeben, sind im Fall, dass wasserwirtschaftlicher Grundbesitz des Freistaates Thüringen betroffen ist, auch als Stellungnahme des Grundstückseigentümers zu werten. Die weiteren privatrechtlichen Belange (Kauf, Verkauf, Dienstbarkeiten, Auflösung von Pachtverträgen etc.), die bei einer Projektumsetzung erforderlich werden, hat der Projektträger im Zuge der (Teil-)Projektumsetzung mit den Betroffenen (ggf. auch dem TLUBN als liegenschaftsverwaltende Stelle) gesondert abzustimmen und zu vereinbaren.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

- **Belange Abwasser, Zulassungsverfahren an Gewässern 1. Ordnung, Grundwasser, Stauanlagenaufsicht, Durchgängigkeit, Wasserbruch, Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Wismut- und Kalibergbau:** Keine Betroffenheit. Stellungnahme, Hinweise, Informationen: Diese Stellungnahme berücksichtigt nur die Belange der Wasserwirtschaft, für die die obere Wasserbehörde gemäß § 61 Abs. 2 ThürWG zuständig ist. Die von der unteren Wasserbehörde (§ 61 Abs. 1 ThürWG) zu vertretenden Belange sind nicht berücksichtigt und gesondert abzufragen.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

- **Belange des Immissionsschutzes (Abteilung 6):** Keine Betroffenheit.
- **Belange Abfallrechtliche Zulassungen:** Keine Betroffenheit. Stellungnahme, Hinweise, Informationen: In dem o. g. Gebiet sind zur Zeit keine abfallrechtlichen Zulassungsverfahren in der Zuständigkeit des Referats 64 im TLUBN anhängig.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

- **Belange des Immissionsschutzes (Abteilung 7):** Keine Bedenken. Stellungnahme, Hinweise, Informationen: Bei der Lärmkartierung der Stadt Leinefelde-Worbis wurden besonders von Verkehrslärm betroffene Straßenabschnitte ausgewiesen. Um an den betroffenen Gebäuden eine

Fortsetzung von Anlage 40

Lärmreduzierung zu erreichen, kommt für alle Straßenabschnitte kurzfristig nur die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in Frage. Um die Lärmeinwirkung möglichst effizient zu reduzieren, sollte der Verkehrsfluss an die Geschwindigkeitsreduzierung angepasst und verbessert werden. Hier sei beispielhaft die Koordinierung der LSA (Grüne Welle), Nachtabstimmung von LSA oder die Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen zu nennen. Ein durchdachtes Zusammenspiel zwischen Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsfluss kann zu einer positiven Lärmreduzierung von 3 bis 5 dB(A) führen.

Abwägungsvorschlag: Ergänzende Maßnahmen wie LSA-Koordinierungen und Nachtabstimmungen werden geprüft und ggf. eingearbeitet. Vorschläge zur straßenräumlichen Umgestaltung können nicht pauschal unterbreitet werden. Im Zuge der Umsetzung der »Westspange« erscheinen jedoch verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Heiligenstädter Straße als sinnvoll.

- **Belange Abfallrechtliche Überwachung:** Keine Betroffenheit.
- **Belange des Geologischen Landesdienstes:** Keine Bedenken bezüglich der Belange: Geologie/Rohstoffgeologie, Ingenieurgeologie/Baugrundbewertung, Hydrogeologie/Grundwasserschutz und Geotopschutz
- **Belange der Bergbaus/Altbergbaus:** Keine Betroffenheit.

Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr | Stellungnahme vom 07.09.2020

- Zum Entwurf des Lärmaktionsplans bestehen keine Bedenken, da die Lärmaktionsplanung keine unmittelbar bindende Rechtswirkung auf die Straßenbauverwaltung ausübt. Rechtsgrundlage für gegebenenfalls notwendige Lärmschutzmaßnahmen durch die Straßenbauverwaltung im Gestaltungsbereich des Lärmaktionsplans stellt bei der Lärmvorsorge die 16. BImSchV bzw. bei der Lärmsanierung die VLärmSchR 97 dar.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

Polizeiinspektion Eichsfeld | Stellungnahme vom 22.09.2020

- Es ist zu begrüßen, dass sich die Stadt Leinefelde-Worbis mit der Thematik befasst und mit entsprechenden Maßnahmen die Lebensqualität der betroffenen Bewohner positiv beeinflussen will!

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

- Die Prüfung des vorhandenen Radwegenetzes und entsprechender Ausbau/Anpassung dieses Netzes sollten bei Betrachtung des bereits in den letzten Jahren immer weiter anwachsenden Radverkehrs mit betrachtet werden! Ferner gilt dies auch für das Verkehrsnetz der Fußgänger!

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Die gewünschten Untersuchungen zum Rad- und Fußverkehr sind aus verkehrsplanerischer Sicht zwar sinnvoll, können jedoch im Rahmen eines Lärmaktionsplans nicht umgesetzt werden. Das geeignete Planungswerkzeug für derartige Betrachtungen stellt ein kommunaler Verkehrsentwicklungsplan dar. Die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans bzw. eines Verkehrskonzepts, welches sich auch intensiv mit

Fortsetzung von Anlage 40

den Belangen des Rad- und Fußverkehrs beschäftigt, kann jedoch eine Maßnahme sein, die sich aus der Lärmaktionsplanung ergibt.

- Bei der Betrachtung des Verkehrslärms sind die bereits in Planung sowie im Bau befindlichen Ortsumfahrungen Kallmerode und Leinefelde, Westspange bereits zum jetzigen Zeitpunkt bei weiteren Maßnahmen mit zu berücksichtigen!

Abwägungsvorschlag: Die genannten Straßenbauvorhaben sind bereits in das Maßnahmenkonzept und die Bewertung der langfristigen Situation eingeflossen. Es besteht kein Anpassungsbedarf.

- Die Ortsumfahrungen werden in den Ortslagen zu einer spürbaren Entlastung des Verkehrs beitragen, was wiederum zu einer Lärminderung beiträgt! Ob dann in diesem Zusammenhang diese entlasteten Straßen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h herabgesetzt werden sollten/müssen, ist separat zu betrachten!

Abwägungsvorschlag: Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h in den betroffenen Straßenabschnitten stellen in jedem Fall die geeignete kurzfristige Maßnahme dar. Inwieweit sich die Verkehrsmengen und damit auch die Lärmbelastung mittel- und langfristig aufgrund der Ortsumfahrungen reduzieren, ist auch durch die künftigen Runden der strategischen Lärmkartierung (2022, 2027 usw.) zu bewerten. Aus verkehrsplanerischer Sicht kann es jedoch sinnvoll sein, auch in den entlasteten Ortslagen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beizubehalten, ggf. in Verbindung mit einem entsprechendem Verkehrskonzept und verkehrsberuhigenden Maßnahmen, um die Aufenthalts- und Lebensqualität in diesen Teilen der Stadt zu erhöhen. Schließlich dienen diese Straßen perspektivisch nicht mehr dem Durchgangsverkehr.

- Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h, wie sie zum Beispiel vor der Schule in Beuren oder auch vor dem Kindergarten in Kirchohmfeld existieren, sind nach geltendem Recht gern. VwV-StvO Zu§ 41 Zeichen 274 XI angeordnet. Hier tritt nicht der Lärmschutz in den Vordergrund, sondern die mit dem Straßenverkehr einhergehenden kritischen Bereiche unmittelbar vor diesen Einrichtungen! Daher sind diese streckenbezogenen Anordnungen in ihrer Ausdehnung auch begrenzt und können nicht auf den gesamten Ort ausgeweitet werden! Kallmerode kann hier nicht als Vergleich herangezogen werden, da hier zum Zeitpunkt der Anordnung der 30 km/h für die gesamte Ortslage andere Parameter und Themen vordergründig die Anordnung bestimmten!

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Faktisch ist es jedoch so, dass Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h – aus welchen Gründen sie auch immer angeordnet wurden – zu einer Minderung der Lärmbelastung beitragen.

- Die Anordnungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h im Zuge des Lärmschutzes sind in der VwV-StvO Zu§ 41 Zeichen 274 unter Punkt X näher erläutert! Es wird verwiesen auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV!

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Es sei darauf hingewiesen, dass bei einer Überschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (hier: $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A)) in der Regel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie häufig auch die Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden und somit die unteren Straßenverkehrsbehörden die Maßnahmen in ihrem Ermessen anordnen können.

Fortsetzung von Anlage 40

- Gerade in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen und Straßen, die Wohngebiete u.a. entlasten sind Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall zu betrachten und möglicherweise über separat erstellte Gutachten zu prüfen! Gleichermaßen verhält es sich mit dem LKW Verkehr! Temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Beispiel zu Nachtzeiten könnten zumindest teilweise schon kurzfristig in Betracht kommen und sind gegebenenfalls einfacher umzusetzen! Diese lassen sich ja auch unter Umständen nur auf den LKW-Verkehr beschränken!

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Üblicherweise werden die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan einzeln beantragt. Im Laufe dieses Prozesses werden i. d. R. entsprechende Einzelfalluntersuchungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV durchgeführt. Empfehlenswert ist zudem eine verkehrstechnische Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs (HBS-Verfahren zur Bewertung von Stadtstraßen - Strecken).

Landkreis Eichsfeld – Straßenverkehrsbehörde | Stellungnahme vom 21.09.2020

- Gegen den Lärmaktionsplan bestehen von Seiten der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Eichsfeld keine Bedenken.
- Die Reduzierung wird an allen Schwerpunkten befürwortet, da die Grenzwerte der Lärmschutzrichtlinie Straßenverkehr überschritten werden.
- Hinweis: Bei der Ortsdurchfahrt Breitenbach und der Berliner Straße handelt es sich nicht mehr um Kreisstraßen.

Landkreis Eichsfeld – Immissionschutzbehörde | Stellungnahme vom 08.10.2020

- Da durch das Stadtgebiet von Leinefelde Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr führen, sind entsprechende Lärmkarten zu erarbeiten und alle fünf Jahre fortzuschreiben. Darüber hinaus sind daraus Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, zu entwickeln.
- Ziel des Lärmaktionsplanes ist es, die tatsächliche Betroffenheit der Bevölkerung durch Umgebungslärm, hier bezogen auf die Hauptverkehrsstraßen, zu mindern, „ruhige Gebiete“ darzustellen und ggf. Konsequenzen für die städtebauliche Entwicklung abzuleiten.
- Im Ergebnis des vorliegenden Entwurfes ist festzustellen, dass es im bebauten Stadtgebiet von Leinefelde-Worbis lediglich in den Siedlungsbereichen Kalthornfeld, Adelsborn/Bodenstein, Scharfenstein und der Außenbereichsbebauung südlich von Beuren sowie im südlichen Birkungen „ruhige Gebiete“ i.S.d. Umgebungslärmrichtlinie mit einem Pegelwert LDEN < 40 dB(A), bezogen auf die Hauptverkehrsstraßen (andere Lärmarten sind hierbei nicht berücksichtigt), gibt. Im Übrigen ist ausgehend von den zu betrachtenden Straßenabschnitten eine mäßige bis sehr hohe Belastung nachgewiesen.
- Im Zuge der Erstellung des Lärmaktionsplanes wurden Maßnahmen zur Verminderung der Belastung dargestellt. Vorrangig ist dabei auf eine

Fortsetzung von Anlage 40

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, sowie auf die Möglichkeit der Änderung der Fahrbahnoberflächen eingegangen worden. Darüber hinaus wurden potentielle Reduzierungen durch eine Umsetzung der Ortsumfahrung Kallmerode sowie der Westspange Leinefelde pauschal, insbesondere bei der Wichtung anderer umsetzbarer Maßnahmen, betrachtet. Teilweise wurden auch kurzfristig umsetzbare verkehrslenkende Maßnahmen, aber nur bezogen auf den LKW-Verkehr, einbezogen. Auch aus hiesiger Sicht ist einzuschätzen, dass Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten die kostengünstigsten und kurzfristigsten Methoden zur Reduzierung der bestehenden Belastung sind.

- Ungeachtet dessen sollten aus fachlicher Sicht ggf. verkehrssteuernde Maßnahmen für den gesamten öffentlichen Straßenverkehr unter stringenter Steuerung und Nutzung bereits vorhandener Infrastrukturen (Autobahnzubringer, Parallelstraßen, Einbahnstraßenregelungen etc.) stärker und detaillierter in die Lärmaktionsplanung einfließen.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Es werden weitere ergänzende Maßnahmen in Betracht gezogen. Dabei ist jedoch der Grundsatz zu beachten, dass etwa durch Verkehrsverlagerungen keine zusätzliche Lärmbetroffenheit an anderer Stelle hervorgerufen werden darf. Verkehrsverlagerungen vom Haupt- ins Nebennetz, beispielsweise auf Parallelstraßen, sind dadurch praktisch ausgeschlossen, da insbesondere im Nebennetz schon vergleichsweise kleine Zunahmen der Verkehrsmengen zu großen relativen Zunahmen des Verkehrsaufkommens und damit auch einer höheren Lärmbelastung führen (z. B. Verdoppelung der Verkehrsmenge = Lärmzunahme um 3 dB(A)). Ähnliches gilt für Einbahnstraßenregelungen, die aufgrund der bei Einbahnstraßenregelungen immer auftretenden Umwege mit einer Zunahme der Verkehrsleistung einhergehen und dadurch zu einer Zunahme von Verkehr und Lärm an anderer Stelle führen. Die genannten Vorschläge sind daher bei näherer Betrachtung nicht als Maßnahmen zur Lärminderung geeignet.

- Darüber hinaus könnten die Möglichkeiten von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere auch im Zuge der Bauleitplanung stärker als bisher in den Fokus gestellt werden. Neben der Planung und Errichtung von Lärmschutzwällen und Wänden sind dabei neue abschirmende Bebauungsstrukturen, wo sie städtebaulich vertretbar sind, in die Detailplanungen einzubeziehen. Es wird daher empfohlen bei künftigen Bauleitplänen, in Umsetzung des Lärmaktionsplanes, die Schaffung neuer „ruhiger Gebiete“ i.S.d. Umgebungslärmrichtlinie auch innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslagen aktiv umzusetzen.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Ziele des Städtebaus sind im Lärmaktionsplan nicht darstellbar. Dennoch ist es richtig, schon im Rahmen von Bebauungsplanverfahren auch die Belange des Schallschutzes zu achten und ggf. erforderliche Festsetzungen zu treffen. Es sei darauf hingewiesen, dass bei Beachtung der bestehenden schalltechnischen Anforderungen in der Bauleitplanung (z. B. den schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau) die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung bei Neuplanungen gar nicht erreicht werden dürften.

Bürger 1 | Stellungnahme vom 30.08.2020

- Das Gutachten ist ja 2017 erstellt worden. Leider entspricht es nicht mehr den tatsächlichen Lärmbelastungen. Seit einigen Jahren haben wir ein über-

Fortsetzung von Anlage 40

durchschnittlicher Zuwachs an LKW-Lärm. Wir wohnen an der Worbiser Straße [Hausnummer]. Die Straße hat eine Steigung, so dass die Fahrzeuge ständig in hohen Motordrehzahlen an unser Haus vorbeifahren. Die bewirkt eine höhere Lärmbelästigung bis hin zu teilweise starken Vibrationen am ganzen Bauwerk.

Abwägungsvorschlag: Die Worbiser Straße in Breitenbach war nicht Teil des im Jahr 2017 kartierten Straßennetzes. Das Verkehrsaufkommen in der Worbiser Straße wurde daher im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplans mittels einer eigenen Verkehrszählung am 10.09.2019 erhoben und ist somit als aktuell einzuschätzen. Zusätzliche Emissionen, die aufgrund der Längsneigung der Straße entstehen, werden im Schallberechnungsmodell berücksichtigt. Erschütterungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

- Etwas unterhalb befindet sich die Ampelkreuzung. Nach der Rotphase schalten die LKW in den nächst höheren Gang. Also mit Vollgas immer an den nur wenigen Abstand zu den nächsten Häusern, vorbei. Wir haben straßenseitig die erste Torausfahrt auf die Worbiser Straße. Da wir durch die Kurve ca. 15 Meter unterhalb unserer Ausfahrt, die Straße nicht einsehen können, ist es für uns immer ein Wagnis unser Grundstück zu verlassen. Vor allem weil sich kaum jemand an die Geschwindigkeit hält. Wir fragen uns schon immer, was ist, wenn es mal der Verkehr nicht schafft rechtzeitig zu bremsen. Das erste Fahrzeug schafft es bei normaler Geschwindigkeit, aber das nächste und wer ist dann schuld?

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Der geschilderte Sachverhalt betrifft jedoch nicht die Lärmaktionsplanung.

- Breitenbach hat ja seit einigen Jahren eine super ausgebaute Ortsumgebung. Diese wird aber immer weniger genutzt, da es über Breitenbach etwas kürzer ist. Es ist schon fraglich, warum man hier nicht schon seit längerer Zeit keine Entlastung für die Straßenanwohner schafft. Es ist eigentlich kaum zu vermitteln, warum der LKW-Verkehr immer noch durch Breitenbach fahren muss.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen.

- Im zentralen Bereich von Breitenbach befindet sich ein Kindergarten, eine Bushaltestelle und eine nicht einsehbare Kurve mit einer Ampelschaltung. Es wurden zwar 30iger Schilder mit fragwürdigem Geltungsbereich aufgestellt, leider werden diese selten eingehalten. Wenn es z.B. möglich ist, in Leinefelde Richtung Mühlhausen die Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu beschränken, sollte doch für die Ortsdurchfahrt in Breitenbach, die viel näher an der Straße liegt eine Verkehrsberuhigung (Zone) dringend möglich sein. Zumal es sicherheitstechnisch durch den Kindergarten, der Bushaltestelle und der Kurve dringend notwendig wäre.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Die Ortsdurchfahrt Breitenbach kann aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen nicht als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden.

- Mit dem Ausbau der Umgehung von Kallmerode wird zwar eine Entlastung erwartet, nur ob diese dann wirklich eintritt, ist nicht wirklich absehbar. Zudem auch sämtliche Baumaßnahmen in der Umgebung mit ihrem Fuhrpark

Fortsetzung von Anlage 40

(Muldenkipper, Betonmischerfahrzeuge und Baufahrzeuge) eher die Abkürzung durch Breitenbach nutzen. Es ist schon langsam traurig, wie wir von einem Jahr aufs andere, weiter vertröstet werden und die Lärmbelastung und Staubbelastung zunimmt. Wir sind mittlerweile von mehreren Straßen umgeben und die Wohnqualität nimmt stetig ab.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Eine stetige Zunahme der Lärmbelastung in der Worbiser Straße ist aus der verfügbaren Datengrundlage nicht ersichtlich. Zudem sind temporäre Beeinträchtigungen, beispielsweise durch Baustellenverkehr, nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

- Um eine effektive Lärmbelastung zu erreichen, ist es dringend notwendig, den LKW Verkehr umzuleiten und eine beruhigte Zone in Breitenbach einzurichten. Dieses ist ohne großen Aufwand durchzuführen.

Abwägungsvorschlag: Wird zur Kenntnis genommen. Die Verkehrszählung im September 2019 ergab für die Worbiser Straße einen Lkw-Anteil von lediglich 5 %. Das Lkw-Aufkommen ist somit viel zu gering, um schwerwiegende Einschränkungen wie beispielsweise ein Lkw-Fahrverbot zu rechtfertigen.