Lärmaktionsplan der Stadt Suhl

2. Stufe Aktualisierung 2024

Impressum

Herausgeber:
Stadt Suhl – Der Oberbürgermeister
Marktplatz 1
98527 Suhl
Homepage: www.suhl.eu

Gestaltung:
Stadt Suhl
Umwelt- und Bauaufsichtsamt
Friedrich-König-Str. 42
98527 Suhl
E-Mail: umwelt-bauaufsichtsamt@stadtsuhl.de

Ansprechpartner:
Stadt Suhl
Umwelt- und Bauaufsichtsamt
Friedrich-König-Str. 42
98527 Suhl

Katrin Chejlawa
Sachgebietsleiterin Umwelt
Tel. 03681 74-2704

Frank Szymczak
Sachbearbeiter Immissionsschutz
Tel. 03681 74-2458

Silke Scheller
Sachbearbeiterin Immissionsschutz
Tel. 03681 74-2589

Abb.1 Deckblatt:
Viaduktkreuzung / Friedrich-König-Straße in Suhl (Aufnahme: S. Scheller)

Diese Publikation wird von der Stadt Suhl kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und rechtliche Grundlagen 5
2. Allgemeines zur Lärmaktionsplanung Suhl 6
3. Lärmkartierung und Auslöseschwelle 6
4. Gliederung des Stadtgebietes in Lärmkennzifferzonen 7
5. Betrachtete Straßen in der Stadt Suhl 8
6. Verkehrsdaten 11
7. Betroffenenanalyse 11
8. Beteiligung der Öffentlichkeit 14
9. Maßnahmen aus der letzten Lärmaktionsplanung 19
10. Ergebnisse der Lärmaktionsplanung und deren Umsetzung 20
10.1 Bereits realisierte Maßnahmen 21
10.2 Laufend zu realisierende Maßnahmen 21
10.3 Geplante Maßnahmen bis 2029 22
10.4 Langfristige Maßnahmen, Zeitraum nach 2029 23
10.5 Maßnahmen, die sich in Prüfung befinden oder noch geprüft werden müssen 23
10.6 Abgelehnte Maßnahmen 24
10.7 Maßnahmen, die außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Lärmaktionsplanes bzw. der Stadt Suhl liegen 25
11. Abschließende Informationen zum Lärmaktionsplan 2024 und Ausblick auf die Lärmaktionsplanung 2029 25

Abkürzungsverzeichnis 26
Verzeichnis der Rechtsvorschriften, Normen, etc.: 28
Quellenverzeichnis: 29

Anhang 1: Übersicht über die Lärmkennzifferzonen 30
Anhang 2: Lärmkarten 31
LKZ-01 Albrechts 31
LKZ-02 Aschenhof 33
LKZ-03 Wichtshausen 35
LKZ-04 Dietzhausen 37
LKZ-05 Mäbendorf 39
LKZ-06 Heinrichs, Gewerbepark 41
LKZ-07 Heinrichs / Aue I 43
LKZ-08 Heiligenland / Gewerbegebiet Sehmar 45
LKZ-09 Neundorf 47
LKZ-10 Aue II 49
LKZ-11 Lautenberg, Süd-West 51

LKZ-12 Lautenberg, Nord-Ost 53
LKZ-13 Zentrum 55
LKZ-14 Zentrum (Nord) / Ilmenauer Straße 57
LKZ-15 Döllberg 59
LKZ-16 Schleusinger Straße / Hoheloh 61
LKZ-17 Schleusinger Straße / Neuer Friedberg 63
LKZ-18 Domberg 65
LKZ-19 Fröhlicher Mann 67
LKZ-20 Suhl-Nord 69
LKZ-21 Lauter 71
LKZ-22 Goldlauter 73
LKZ-23 Heidersbach 75
LKZ-26 Vesser 77

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Lärmkennzifferzonen 8
Tabelle 2: Zuordnung der Straßen zu den Lärmkennzifferzonen 9
Tabelle 3: Schwerverkehrsanteile für die Fahrzeugklassen 2 und 3 11
Tabelle 4: Anzahl der Betroffenen 12
Tabelle 5: Öffentlichkeitsbeteiligung 15
Tabelle 6: Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2018 19
Tabelle 7: Reduzierung von Betroffenenzahlen bei Geschwindigkeitsreduzierung 20

1. Einleitung und rechtliche Grundlagen

Am 18.07.2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie[1] (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) in Kraft. Die Umsetzung in nationales Recht der Bundesrepublik Deutschland erfolgte durch die §§ 47a bis 47f (Lärmminderungsplanung) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes[2] (BImSchG). Danach sind durch die Kommunen Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen vorhandene Lärmprobleme analysiert und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmauswirkungen festgelegt werden. Ein weiteres Ziel ist, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“. Die Betrachtung der Straßen erfolgt in Abhängigkeit der Verkehrsbelegung. Die Lärmaktionspläne werden alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wurden im Jahr 2008 nur Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen über 6.000.000 Fahrzeugen pro Jahr betrachtet. In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2013 wurde die Untersuchung auf Ballungsräume (Gebiet mit einer Einwohnerzahl von > 100.000 und einer Bevölkerungsdichte > 1.000 Einwohner pro km²) sowie von Orten in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen (Verkehrsaufkommen > 3.000.000 Fahrzeuge pro Jahr), Haupteisenbahnstrecken (Verkehrsaufkommen > 30.000 Züge pro Jahr) sowie Großflughäfen ausgedehnt. 2024 soll der Lärmaktionsplan von 2018 nun überprüft und fortgeschrieben werden.

Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die Lärmkartierung. Dort sind die Lärmquellen, insbesondere der Straßen- und Schienenverkehr, erfasst. Anwohner, an deren Wohnungen (Fassadenpegel) die Auslösewerte überschritten sind, werden als vom Lärm „Betroffene“ bezeichnet. Die Auslösewerte werden von der jeweiligen Kommune aufgrund von Empfehlungen des Umweltbundesamtes festgelegt, da die EU-Umgebungslärmrichtlinie[1] selbst keine verbindlichen Werte (Auslösewerte) vorgibt, bei deren Überschreitung die Prüfung geeigneter Lärmminderungsmaßnahmen erforderlich ist.

Ziel des Lärmaktionsplanes ist es, die Zahl der durch Lärm betroffenen Personen langfristig zu verringern. Es sollen konkrete Maßnahmen zur Lärmminderung bzw. zum Schutz vor der Zunahme von Lärm festgelegt werden. Da die Lärmaktionsplanung auch Auswirkungen auf andere Planungen, wie Regionalpläne, Bauleitpläne, Verkehrspläne etc. haben kann, wird so eine gesamtplanerische Problembetrachtung und –lösung ermöglicht.

Bei der Lärmaktionsplanung wird die Öffentlichkeit informiert und zur Beteiligung aufgerufen. So können Betroffene und Bürger Hinweise zu konkreten Problemen und Vorschlägen zur Lärmminderung geben und so ihr Wohnumfeld auf diese Weise aktiv mitgestalten.

2. Allgemeines zur Lärmaktionsplanung Suhl

Zuständige Gemeinde für die Erarbeitung dieses Lärmaktionsplanes ist die Stadt Suhl, Marktplatz 1 in 98527 Suhl.

Bei der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2008 wurden in Suhl Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6.000.000 Kfz/Jahr (entspricht 16.000 Kfz/24h) erfasst.

Die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgte im Jahr 2013 mit der Betrachtung der Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3.000.000 Kfz/Jahr (entspricht 8.000 Kfz/24h). 2018 erfolgte die erste Weiterführung der zweiten Stufe des Lärmaktionsplanes von 2013.

Mit dem nun vorliegenden aktuellen Entwurf wird der Lärmaktionsplan 2018 fortgeschrieben.

Für die Betrachtung der Eisenbahnstrecken ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die sich im Gebiet der Stadt Suhl befindende Eisenbahnstrecke wurde im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes jedoch nicht betrachtet, da das Verkehrsaufkommen unter 30.000 Zügen pro Jahr liegt.

3. Lärmkartierung und Auslöseschwelle

Die Lärmkartierung erfolgt nach der Verordnung über die Lärmkartierung[3] (34. BImSchV) in Verbindung mit den §§ 47a ff. BImSchG[2]. Bis zum 30.06.2022 wurden von der in Thüringen zuständigen Behörde, dem Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz (TLUBN), die Lärmkarten erarbeitet.

'Die Lärmkartierung für Thüringen zeigt anhand strategischer Lärmkarten die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als drei Millionen Kfz pro Jahr.

Die für die Lärmkartierung wichtigsten Daten sind Geländemodell, Gebäude, Straßen und Lärmschutzeinrichtungen.

Das Gelände wird durch Höhenlinien in 1 m Abstand modelliert, wodurch auch Lärmschutzwälle abgebildet werden. Die Höhenlinien wurden aus dem aktuellen digitalen Geländemodell im Ein-Meter-Raster des Thüringer Landesamtes für Bodenmanagement und Geoinformation (TLBG) erzeugt.

Grundlage der Gebäude ist das LoD1-Modell des TLBG. Dieses wurde vom EBA aufbereitet und um Einwohnerinformationen ergänzt. Das TLUBN nutzt für die Lärmkartierung weitgehend die gleiche Datengrundlage wie das EBA.

Die Straßendaten basieren auf dem Verkehrsmodell Thüringen "Analyse 2019" des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr (TLBV), ergänzt um Informationen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen aus OpenStreetMap. Lärmschutzwände entlang der Straßen wurden dem TLUBN ebenfalls vom TLBV zur Verfügung gestellt.'(Q1)

Die Lärmkarte ist im Kartendienst des Thüringer Landesamtes für Umwelt, Bergbau und Naturschutz unter „Luft, Lärm und Emission“ öffentlich zugänglich. Die graphische Darstellung der Lärmsituation erfolgte mithilfe von Isophonen-Bändern. Die jeweiligen Pegelbereiche sind farblich unterschiedlich dargestellt.

Bei der Lärmkartierung sind folgende Lärmsituationen getrennt voneinander dargestellt:

L_{DEN} der äquivalente Dauerschallpegel [in dB(A)] über 24 Stunden, bestimmt nach den Regelungen in § 2 Abs. 2 der 34. BImSchV(3)

L_{Night} der äquivalente Dauerschallpegel [in dB(A)] im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr

'Gemäß der 34. BImSchV, der "Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) (4) " und der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)(5)“ wurde die Anzahl der Lärmbelasteten in 5 dB-Pegelklassen für jedes kartierte Gebiet für L_{DEN} und L_{NIGHT} vom TLUBN statistisch ermittelt.'(Q1) Lärmrelevante Straßendaten sind durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, Schwerverkehr-Anteil, zulässige Geschwindigkeit etc. der Verkehrswege.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie(1) gibt keine verbindlichen Auslösewerte vor, bei deren Überschreitung Lärmminderungsmaßnahmen geprüft werden müssen oder erforderlich sind. Als Auslösewerte sind deshalb die Werte zu wählen, deren Überschreitung zu Lärmbelästigungen oder gar zu Gesundheitsgefahren führen können. Die Stadt Suhl orientiert sich dabei an den vom Umweltbundesamt empfohlenen Auslösewerten von 65 dB(A) für L_{DEN} und 55 dB(A) für L_{Night}. Das sind dieselben Auslösewerte, die schon in der Lärmaktionsplanung 2008, 2013 und 2018 zur Anwendung kamen. Somit ist eine Vergleichbarkeit gewährleistet.

4. Gliederung des Stadtgebietes in Lärmkennzifferzonen

Das Stadtgebiet von Suhl wurde in verschiedene Lärmkennzifferzonen (LKZ) unterteilt.
So wurde der Rechenaufwand reduziert und es ist eine detaillierte Darstellung möglich.

Tabelle 1: Lärmkennzifferzonen

Lärmkenn-zifferzone	Teilbereich von Suhl
LKZ-01	Albrechts
LKZ-02	Aschenhof
LKZ-03	Wichtshausen
LKZ-04	Dietzhausen
LKZ-05	Mäbendorf
LKZ-06	Heinrichs, Gewerbepark
LKZ-07	Heinrichs / Aue I
LKZ-08	Heiligenland / Gewerbegebiet Sehmar
LKZ-09	Neundorf
LKZ-10	Aue II
LKZ-11	Lautenberg, Süd-West
LKZ-12	Lautenberg, Nord-Ost
LKZ-13	Zentrum
LKZ-14	Zentrum (Nord) / Ilmenauer Straße
LKZ-15	Döllberg
LKZ-16	Schleusinger Straße / Hoheloh
LKZ-17	Schleusinger Straße / Neuer Friedberg
LKZ-18	Domberg
LKZ-19	Fröhlicher Mann
LKZ-20	Suhl-Nord
LKZ-21	Lauter
LKZ-22	Goldlauter
LKZ-23	Heidersbach
LKZ-24	Schmiedefeld
LKZ-25	Schmiedefeld / Neuwerk
LKZ-26	Vesser
LKZ-27	Gehlberg

5. Betrachtete Straßen in der Stadt Suhl

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie[(1)] sind alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.000 Kfz/24 h zu berücksichtigen. Mit der alleinigen Betrachtung dieser Straßen mit hoher Verkehrsbelegung ist zwar der gesetzlichen Verpflichtung Genüge

getan, jedoch gibt es tatsächlich weit mehr vom Straßenlärm Betroffene, als nur an den Hauptstraßen.

Um das abzubilden, wurden, wie auch schon 2018, bei der aktuellen Lärmaktionsplanung in Suhl auch Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen betrachtet, sofern entsprechende Verkehrsdaten vorlagen.

Das eröffnet der Stadt Suhl die Möglichkeit, sich auch außerhalb der gesetzlichen Pflichten intensiv mit den Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr auseinanderzusetzen und für Betroffene Lösungen zu finden, diese umzusetzen und die Stadt so insgesamt attraktiver zu machen. Ebenso haben Betroffene, die an kleineren Straßen wohnen, so die Möglichkeit, sich mit Vorschlägen aktiv an der Verbesserung ihres Lebensumfeldes zu beteiligen.

Alle in diesem Lärmaktionsplan betrachteten Straßen sind in der nachfolgenden Tabelle alphabetisch aufgeführt. Zu entnehmen ist ebenfalls, welcher Lärmkennzifferzone die jeweilige Straße zugeordnet wurde.

Tabelle 2: Zuordnung der Straßen zu den Lärmkennzifferzonen

Straße	Lärmkennzifferzone(n)
Alte Schmiedefelder Straße	LKZ-14
Am Bahndamm	LKZ-09, LKZ-13
Am Fröhlichen Mann	LKZ-19
Am Himmelreich	LKZ-14
Am Königswasser	LKZ-19
Am Lautenberg	LKZ-07, LKZ-11
Am Sehmar	LKZ-08
An der Hasel (Abschnitt von Am Sehmar bis Am Bahndamm)	LKZ-08, LKZ-09
Aschenhofer Weg	LKZ-01, LKZ-02
August-Bebel-Straße	LKZ-13, LKZ-16
Bahnhofstraße	LKZ-13
Blücherstraße	LKZ-13
Breitenbacher Straße	LKZ-26
Carl-Fiedler-Straße	LKZ-14
Dr.-Theodor-Neubauer-Straße	LKZ-13
Friedrich-König-Straße	LKZ-13
Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße	LKZ-07
Fröhliche-Mann-Straße	LKZ-19
Gartenstraße	LKZ-24
Goldbachstraße	LKZ-01

Straße	Lärmkennzifferzone(n)
Gothaer Straße	LKZ-13, LKZ-14, LKZ-18, LKZ-19, LKZ-20
Große Beerbergstraße	LKZ-19, LKZ-20
Hauptstraße (Dietzhausen)	LKZ-04
Hauptstraße (Mäbendorf)	LKZ-05
Hauptstraße (Wichtshausen)	LKZ-03
Hennebergstraße	LKZ-13
Hubertusstraße	LKZ-17
Ilmenauer Straße	LKZ-13, LKZ-14
Julius-Fucik-Straße	LKZ-14
Karl-Marx-Straße	LKZ-14
Lauter	LKZ-21, LKZ-22
Linsenhofer Straße	LKZ-11, LKZ-12
Martin-Andersen-Nexö-Straße	LKZ-14
Meininger Straße	LKZ-05, LKZ-06, LKZ-07, LKZ-08
Mühlbergstraße	LKZ-01, LKZ-05
Neuer Friedberg (Abschnitt von Pfütschbergstraße bis Weidbergstraße)	LKZ-17
Pfarrstraße	LKZ-13, LKZ-14
Pfütschbergstraße	LKZ-17
Prießnitzstraße	LKZ-14, LKZ-15
Rennsteigstraße	LKZ-20
Richard-Wagner-Straße	LKZ-11
Rimbachstraße	LKZ-13, LKZ-15
Rudolf-Virchow-Straße	LKZ-15
Rüssestraße	LKZ-01
Sandgasse	LKZ-04
Schleusinger Straße	LKZ-13, LKZ-15, LKZ-16, LKZ-17
Schmiedefelder Straße	LKZ-26
Schwarzwasserweg	LKZ-14, LKZ-20
Senfte	LKZ-13
Stutenhausstraße	LKZ-26
Suhler Chaussee	LKZ-24
Suhler Straße	LKZ-22
Vesserstraße	LKZ-24
Von-Kleist-Straße	LKZ-14
Werner-Seelenbinder-Straße	LKZ-10, LKZ-12
Würzburger Straße	LKZ-10
Zellaer Straße	LKZ-19, LKZ-22, LKZ-23

6. Verkehrsdaten

Die Verkehrsdaten stammen aus dem Verkehrsmodell Suhl, das die Stadt Suhl bei dem Planungsbüro VERKEHR 2000 AHNER + MÜNCH in Weimar in Auftrag gegeben hatte und dass dem Verkehrsentwicklungsplan Suhl 2030 zugrunde liegt. Das wurde mit Verkehrszähldaten des Landesamtes für Bau und Verkehr in Thüringen sowie mit Daten aus aktuellen Querschnittszählungen ergänzt.

Für die Verkehrswege in Suhl ist der Schwerverkehrsanteil am 24-Stunden-DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) nicht bekannt. Weiterhin ist auch keine pauschale Einschätzung des Anteils an mittelschweren und schweren Fahrzeugen möglich. Entsprechend Punkt 2.7.3 der „LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Dritte Aktualisierung“[(6)] ist dann auf die in Tabelle 8 der genannten LAI-Hinweise angegebenen Werte zurückzugreifen. Für den Schwerverkehrsanteil ist zu beachten, dass für diesen die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht größer als 3,5 t in 2 Fahrzeugklassen (Klasse 2 und Klasse 3) einzuteilen sind.

Es wurden somit folgende Schwerverkehrsanteile für die Fahrzeugklassen 2 und 3 zur Anwendung gebracht:

Tabelle 3: Schwerverkehrsanteile für die Fahrzeugklassen 2 und 3

	Aufteilung Schwerverkehr nach Tab. 2.2 BUB (%-Anteil am stündlichen Gesamtverkehrsaufkommen)					
	Tag		Abend		Nacht	
	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3
Autobahnen	4,9 %	10,4 %	4,3 %	9,4 %	10,2 %	23,0 %
Bundesstraßen	3,4 %	6,4 %	1,5 %	3,6 %	4,1 %	10,1 %
Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen	2,7 %	4,0 %	1,2 %	1,6 %	3,1 %	4,5 %

Für die Viaduktkreuzung liegen aktuelle Verkehrszähldaten und somit auch die Schwerverkehrsanteile vor. Für die daran angrenzenden Straßen (Würzburger Straße, Dr.-Theodor-Neubauer-Straße sowie Friedrich-König-Straße) wurden somit die genauen Schwerverkehrsanteile bei den Berechnungen berücksichtigt.

7. Betroffenenanalyse

Mit der web-basierten Software ODEN wurde ermittelt, wie viele Menschen in Suhl konkret vom aktuellen Verkehrslärm betroffen sind. Dafür wurden zunächst sogenannte Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} ermittelt. Die Immissionspunkte liegen gemäß § 5 Abs. 2 und 3 der 34. BImSchV[(3)] in einer Höhe von 4 m über dem Gelände an der Fassade im Freien.

Pro Fassade wird mindestens ein Immissionspunkt gesetzt. Ab einer Länge von 5 m wird die Fassade in gleich lange Teilfassaden geteilt. Folgen mehrere Teilfassaden mit weniger als 2,5 m Länge aufeinander, so werden diese Fassaden als zusammenhängend betrachtet und ebenfalls in Teilfassaden aufgeteilt. Die im jeweiligen Gebäude wohnenden Personen werden dann gleichmäßig auf die Immissionspunkte (auch auf der Gebäuderückseite) verteilt.

Als betroffen gelten diejenigen Bürgerinnen und Bürger der Stadt Suhl, an deren Wohnungen (Fassadenpegel) die Planungszielwerte (Auslösewerte) L_{DEN} von 65 dB(A) und/ oder L_{Night} von 55 dB(A) überschritten sind.

Gemäß den durchgeführten Berechnungen ergeben sich die, in nachfolgender Tabelle aufgeführten Betroffenenzahlen:

Tabelle 4: Anzahl der Betroffenen

Lärmkennzifferzone			Betroffene	
Nr.	Bereich	Hauptlärmquellen	[L_{DEN} 65 dB(A)]	[L_{Night} 55 dB(A)]
01	Albrechts	BAB 71, Mühlbergstraße / Goldbachstraße, Rüssestraße / Aschenhofer Weg	0	0
02	Aschenhof	Aschenhofer Weg	0	0
03	Wichtshausen	Hauptstraße	0	0
04	Dietzhausen	Hauptstraße, Sandgasse	15	19
05	Mäbendorf	Hauptstraße Mäbendorf, Meininger Straße, Mühlbergstraße	14	16
06	Heinrichs, Gewerbepark	BAB 73, Meininger Straße	23	27
07	Heinrichs / Aue I	BAB 73, Meininger Straße, Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße / Am Lautenberg	29	34
08	Heiligenland / GE Sehmar	Autobahnzubringer Am Sehmar	0	0
09	Neundorf	Würzburger Straße, Schleusinger Straße, An der Hasel	0	0
10	Aue II	Autobahnzubringer Am Sehmar, Meininger Straße, Würzburger Straße, Dr.-Theodor-Neubauer-Straße, Werner-Seelenbinder-Straße / Linsenhofer Straße	190	204
11	Lautenberg, Süd-West	Würzburger Straße, Meininger Straße, Linsenhofer Straße, Richard-Wagner-Straße / Am Lautenberg	0	0

Lärmkennzifferzone			Betroffene	
Nr.	Bereich	Hauptlärmquellen	[L_{DEN} 65 dB(A)]	[L_{Night} 55 dB(A)]
12	Lautenberg, Nord-Ost	BAB 71, Linsenhofer Straße / Werner-Seelenbinder-Straße	0	0
13	Zentrum	Friedrich-König-Straße / Dr.-Theodor-Neubauer-Straße, Gothaer Straße / Ilmenauer Straße, Schleusinger Straße	363	405
14	Zentrum (Nord) / Ilmenauer Straße	Ilmenauer Straße, Martin-Andersen-Nexö-Straße; V.-Kleist-Straße, Friedrich-König-Straße, Gothaer Straße	22	24
15	Döllberg	Schleusinger Straße, Rudolf-Virchow-Straße / Von-Kleist-Straße	2	3
16	Schleusinger Straße / Hoheloh	Schleusinger Straße, August-Bebel-Straße	12	24
17	Schleusinger Straße / Neuer Friedberg	BAB 73, Schleusinger Straße	4	4
18	Domberg	Gothaer Straße, Friedrich-König-Straße, Dr.-Theodor-Neubauer-Straße	21	21
19	Fröhlicher Mann	Gothaer Straße, Fröhliche-Mann-Straße, Große Beerbergstraße, Am Königswasser / Am Fröhlichen Mann, Zellaer Straße	0	0
20	Suhl-Nord	Große Beerbergstraße, Gothaer Straße	11	12
21	Lauter	Lauter	0	0
22	Goldlauter	Suhler Straße, Zellaer Straße	0	0
23	Heidersbach	Zellaer Straße	0	0
24	Schmiedefeld	Suhler Chaussee / Brunnenstraße / Engertal Straße, Alte Ilmenauer Straße	---*	---*
25	Schmiedefeld / Neuwerk	Engertal Straße	---*	---*
26	Vesser	Schmiedefelder Straße, Stutenhausstraße / Breitenbacher Straße	0	0
27	Gehlberg		---*	---*
Stadtgebiet Suhl insgesamt			**706**	**793**

*wurde aufgrund fehlender Verkehrsdaten nicht berechnet

8. Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der aktuellen Lärmaktionsplanung erfolgte im Zeitraum vom 09.02. bis 26.02.2024. In dieser Zeit lag der Entwurf des Lärmaktionsplanes im Neuen Rathaus in Papierform aus. Außerdem konnte er über die Homepage der Stadt Suhl digital eingesehen werden.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gab es 18 Beteiligungen von Bürgern und Organisationen. Die einzelnen Anregungen wurden entsprechend der Themenbereiche zusammengefasst und sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Aufgezeigte Probleme, die nichts mit dem Lärmaktionsplan zu tun haben, werden, sofern sie in die Zuständigkeit der Stadt Suhl fallen, gesondert betrachtet.

Die eingegangenen Vorschläge und Hinweise wurden in der Stadtverwaltung Suhl am 04.03.2024 zwischen den betroffenen Fachämtern abgestimmt. Am 10.03.2024 nahm die Städtische Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/Zella-Mehlis (SNG) zu den sie betreffenden Punkten Stellung. Die Autobahn GmbH des Bundes wurde schriftlich beteiligt.

Tabelle 5: Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Mögliche/ vorgeschlagene Maßnahme	Anzahl Hinweise	Abstimmungsergebnis	Realisierungs-zeitraum
8.1	Behebung von Straßenschäden im Stadtgebiet	2 Bürger-hinweise	Straßenschäden werden nach Bedarf, Priorität und finanziellen Möglichkeiten beseitigt.	laufend
8.2	Behebung von Straßenschäden Haupt-straße Dietzhausen	1 Bürger-hinweis	Die Deckschichterneuerung der Hauptstraße in Dietzhausen und Wichtshausen ist geplant, wobei Wichtshausen aufgrund des schlechteren Straßenzustandes Vorrang hat. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der Bewilligung von Fördermitteln.	Innerhalb des Planungszeit-raums (5 Jahre)
8.3	Begrenzung der zulässigen Höchstge-schwindigkeit auf innerorts 50 km/h	4 Bürger-hinweise	Die Geschwindigkeitsreduzierung ist mit einer Neuprogrammie-rung der Ampelschaltungen („grüne Welle“) verbunden. Diese Maßnahme wird zur Lärmreduzierung befürwortet.	Innerhalb des Planungszeit-raums (5 Jahre)
8.4	Begrenzung der zulässigen Höchstge-schwindigkeit auf innerörtlichen Neben-straßen auf 30 km/h, u.a. Rudolf-Virchow-Straße, Linsenhofer Straße, Richard-Wagner-Straße, Alte Schmiede-felder Straße, Bahnhofstraße	7 Bürger-hinweise	Eine pauschale Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist rechtlich nicht möglich. Vielmehr setzt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung konkrete Untersuchungen und Nachweise der Lärmreduzierung voraus. Aus diesem Grund sollen auf den genannten Straßen zunächst Verkehrszählungen veranlasst werden, die eine Voraussetzung für die Ermittlung konkreter Lärmdaten sind.	Innerhalb des Planungszeit-raums (5 Jahre)
8.5	Verlängerung der Geschwindigkeitsbe-grenzung auf der Autobahn A71 bis En-de Talbrücke Albrechtsgraben	1 Bürger-hinweis	Zuständig für diese Maßnahme ist die Autobahn GmbH des Bundes. Diese wird von der Stadt Suhl um Stellungnahme gebe-ten. Auf die Umsetzung des Bürgervorschlags hat die Stadt Suhl keinen Einfluss.	-

Nr.	Mögliche/ vorgeschlagene Maßnahme	Anzahl Hinweise	Abstimmungsergebnis	Realisierungs-zeitraum
8.6	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h auf der Autobahn A73 auf der Haseltalbrücke	1 Bürgerhinweis	Zuständig für diese Maßnahme ist die Autobahn GmbH des Bundes. Diese wird von der Stadt Suhl um Stellungnahme gebeten. Auf die Umsetzung des Bürgervorschlags hat die Stadt Suhl keinen Einfluss.	-
8.7	Rückbau der 4-spurigen Hauptverkehrsstraßen auf 2 Spuren	4 Bürgerhinweise	Ein Rückbau von Fahrspuren und die Nutzung der frei werdenden Fläche für Begrünung bzw. für Rad-/Fußgängerverkehr ist nur im Einklang mit der städtebaulichen Planung (ISEK) möglich. Ein solcher Umbau wäre mit erheblichen Kosten verbunden und ist deshalb aktuell auch nicht finanzierbar.	nach 2030 (Pkt. 5.1.4.3 ISEK)
8.8	Verringerung des Durchgangsverkehrs	1 Bürgerhinweis	Eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs kann nur bestimmte Fahrzeuge, z.B. LKW, betreffen. Eine diesbezügliche Anordnung setzt jedoch konkrete Untersuchungen und Nachweise der Lärmreduzierung voraus. Aus diesem Grund muss zunächst der Durchgangsverkehr erfasst werden.	Innerhalb des Planungszeitraums (5 Jahre)
8.9	Aus- und Umbau der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr	1 Bürgerhinweis	Ein bedarfsgerechter Aus- und Umbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr wird, in Abhängigkeit verfügbarer Fördermöglichkeiten und im Einklang mit dem Stadtratsbeschluss „Einzelmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Suhl (Punkte 1.2 - 2.)“, laufend geprüft.	laufend
8.10	Verkehrskontrollen: Anschaffung mobiler Blitzer und Erhöhung der Anzahl von Standorten fest installierter Blitzer	4 Bürgerhinweise	Die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung wird geprüft.	Innerhalb des Planungszeitraums (5 Jahre)

Nr.	Mögliche/ vorgeschlagene Maßnahme	Anzahl Hinweise	Abstimmungsergebnis	Realisierungs-zeitraum
8.11	Verbesserungen im ÖPNV, auch hinsichtlich der Anbindung der Ortsteile (höhere Taktung, bessere Anbindung - auch in der Nacht)	2 Bürger-hinweise	Die Anbindung der Ortsteile erfolgt entsprechend dem Nahverkehrsplan 2022-2026. Eine weitere Verbesserung ist derzeit aus personellen, technischen und finanziellen Gründen nicht möglich.	-
8.12	Umstellung der öffentlichen Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge	1 Bürger-hinweis	Die Umstellung der Fahrzeugflotte kann nur unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen. 1 E-Opel-Corsa ist bereits im Bestand des Fuhrparks der Stadtverwaltung Suhl, ein weiterer soll bald geliefert werden. 2 PKW E-Combo befinden sich zwischen März und Juli 2024 im Zulauf. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz[8] (SaubFahrzeugBeschG) findet grundsätzlich Anwendung.	laufend
8.15	Betrieb der Lichtsignalanlage (LSA) Senfte auch am Wochenende	1 Bürger-hinweis	Eine Inbetriebnahme zu verkehrsarmen Zeiten bringt nicht den gewünschten Effekt zur Geschwindigkeitsreduzierung, da es sich hierbei um eine Bedarfs-LSA handelt.	-
8.16	Einführung LKW-Maut für Schleusinger Straße und Dr.-Theodor-Neubauer-Straße	1 Bürger-hinweis	Für die Einführung einer Maut gibt es keine Rechtsgrundlage. Das Bundesfernstraßenmautgesetz[9] (BFStrMG) erlaubt nur die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen.	-
8.17	Lärmschutzwände entlang der Schleusinger Straße und Dr.-Theodor-Neubauer-Straße	1 Bürger-hinweis	Die Errichtung (weiterer) Lärmschutzbauwerke ist aus technischen und Platzgründen nicht möglich. Damit entfällt auch eine weitere städtebauliche Prüfung.	-

Nr.	Mögliche/ vorgeschlagene Maßnahme	Anzahl Hinweise	Abstimmungsergebnis	Realisierungs-zeitraum
8.18	Verlegung Umleitung Autobahn, weg von der Schleusinger Straße	1 Bürger-hinweis	Die Stadt hat nach Bundesfernstraßengesetz[10] (FStrG) die Umleitung des Verkehrs auf ihren Straßen zu dulden. Die entsprechenden Straßen müssen leistungsfähig sein, um den Autobahnverkehr aufzunehmen. Eine Alternative zur derzeitigen Umleitungsstrecke gibt es nicht.	-
8.19	Bei Umleitung Autobahn über Schleusinger Straße, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	1 Bürger-hinweis	Die Umleitungsmaßnahmen umfassen nur befristete Zeiträume, daher erfolgt keine weitere Betrachtung.	-
8.20	Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum auf allen Straßen	1 Bürger-hinweis	Eine pauschale Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist rechtlich nicht möglich. Vielmehr setzt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung konkrete Untersuchungen und Nachweise der Lärmreduzierung voraus. Aus diesem Grund sollen auf bestimmten Straßen zunächst Verkehrszählungen veranlasst werden, die eine Voraussetzung für die Ermittlung konkreter Lärmdaten sind.	Innerhalb des Planungszeitraums (5 Jahre)
8.21	Verbesserung / Änderung von Straßenbelag zur Lärm- / Geräuschminderung	1 Bürger-hinweis	Offenporige Asphaltdeckschichten sind aufgrund deren Nachteile (hohe Investitionskosten, geringere Beständigkeit des Belages und höherer Salzbedarf im Winter) nicht geplant.	-
8.22	Schaffung ruhiger Gebiete im Stadtkern	1 Bürger-hinweis	Als ruhige Gebiete kommen nur großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Lärm ausgesetzt sind. Solche Gebiete gibt es im Innenstadtbereich nicht. In Suhl erfüllen die stadtnahen Grün- und Waldflächen schon jetzt diese Funktion.	-

9. Maßnahmen aus der letzten Lärmaktionsplanung

Im Lärmaktionsplan 2018 wurden Maßnahmen festgeschrieben, die innerhalb vorgegebener Fristen realisiert werden sollten. In Tabelle 6 sind diese Maßnahmen, der vorgesehene Umsetzungszeitraum und der Realisierungsstand übersichtlich dargestellt.

Tabelle 6: Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2018

Maßnahme	Umsetzung bis	Realisierungsstand
Beseitigung von Straßenschäden und Anhebung abgesunkener Kanaldeckel	laufend	laufend
Ausbau des vorhandenen Rad-/ Gehweges zwischen Gothaer Str. 128 und Zufahrt Gesenkschmiede	2023	Ausbau ist erfolgt
Es sollen Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden.	2023	Öffnung der Oberlandstraße, Mühltorstr., Drusselstraße, Rüssenstraße/Lauwetter, An der Hasel, Bahnhofstraße bis Gutenbergstraße, Schmückestraße, Teilbereiche Roschstraße/Rimbachstraße erfolgt. Die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr soll geprüft werden.
Eine weitere Einbahnstr., die für den Radverkehr geöffnet werden soll, ist die Bahnhofstraße.	langfristig	Die Öffnung für den Radverkehr ist nach wie vor im Zusammenhang mit der Sanierung geplant.
Verbesserung Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus durch Verlegung der Haltestelle am Bahnhof	2023	Bushaltestelle zum Bahnhof verlegt.
Errichtung neuer Bushaltestellen	2023	neue Bushaltestelle: Linsenhofer Straße
Neuanschaffung von E-Bussen	2023	2 neue E-Busse
Errichtung neuer Ladesäulen für E-Autos	2023	Es wurden 8 Ladestationen errichtet.
Reduzierung der Fahrbahnflächen	2030	Bisher nicht erfolgt, Rückbau 1 Fahrspur in der Schleusinger Straße wurde vom Stadtrat abgelehnt.
Kreisverkehrsanlage Lautenberg (Linsenhofer Str./Einmündung R.-Wagner-Str.)	langfristig	Bisher nicht erfolgt. Realisierung langfristig geplant.

Maßnahmen, die bisher noch nicht umgesetzt wurden, werden in die aktuelle Lärmaktionsplanung erneut aufgenommen.

10. Ergebnisse der Lärmaktionsplanung und deren Umsetzung

Eine Senkung der Betroffenenzahlen ist bei den geplanten Maßnahmen rechnerisch nur bei Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen möglich (nachstehende Tabelle). Das heißt allerdings nicht, dass andere Maßnahmen keine Verbesserung des Schutzes vor Verkehrslärm bringen. Dieser Effekt ist jedoch rechnerisch nicht belegbar, da es viele Einflussfaktoren für eine Verkehrsverringerung gibt.

Tabelle 7: Reduzierung von Betroffenenzahlen bei Geschwindigkeitsreduzierung

Lärmkennzifferzone		Anzahl Betroffener bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen der Stadt Suhl von			
		IST-Zustand*		50 km/h	
Nr.	Bereich	[L_{DEN} 65 dB(A)]	[L_{DEN} 65 dB(A)]	[L_{Night} 55 dB(A)]	[L_{Night} 55 dB(A)]
06	Heinrichs, Gewerbepark	23	27	22	27
07	Heinrichs / Aue I	29	34	23	24
10	Aue II	190	204	189	203
13	Zentrum	363	405	261	275
14	Zentrum (Nord) / Ilmenauer Straße	22	24	6	6
15	Döllberg	2	3	0	1
16	Schleusinger Straße / Hoheloh	12	24	10	22
17	Schleusinger Straße / Neuer Friedberg	4	4	4	4
18	Domberg	21	21	11	18
20	Suhl-Nord	11	12	9	10
Betroffene insgesamt:		**677**	**758**	**535**	**590**
Differenz Betroffener bei Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h				**- 142**	**- 168**

* Zulässige Höchstgeschwindigkeiten sind auf den Hauptverkehrsstraßen aktuell zwischen 50 km/h und 70 km/h.

10.1 Bereits realisierte Maßnahmen

- **Verstetigung des Verkehrsablaufes**
  Auf der L3247 zwischen dem LSA-Knoten Henneberger Haus und der Abzweigung August-Bebel-Straße sowie auf der L1140 (Würzburger Straße) bis LSA-Knoten Abzweigung Leonhard-Frank-Straße / Autobahnzubringer ist die Verstetigung des Verkehrsablaufes durch entsprechend koordinierte Ampelschaltungen gegeben.

- **Tempo-30-Zonen in vielen Wohngebieten**
  In vielen Wohngebieten ist Tempo 30 eingeführt.

- **Schaffung einer Infrastruktur für Elektromobilität**
  Durch die SWSZ Stadtwerke Suhl/Zella-Mehlis GmbH wurden an mehreren Stellen Ladestationen errichtet. Diese können auf der Homepage der SWSZ eingesehen werden. Auch durch andere Betreiber wurden in Suhl öffentliche Ladestationen errichtet.

- **ÖPNV**
  Durch die Umgestaltung des Busbahnhofes und Verlegung der Haltestellen direkt an den Bahnhof wurden die Umsteigemöglichkeiten verbessert.
  Es wurde eine neue Bushaltestelle in der Linsenhofer Straße eingerichtet.

- **Verbesserungen der Infrastruktur für den Radverkehr**
  Ausbau des vorhandenen Rad-/Gehweges zwischen Gothaer Str. 128 und Zufahrt Gesenkschmiede und Öffnung mehrerer Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung

- **Umstellung der öffentlichen Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge**
  In der Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung Suhl befindet sich ein PKW mit Elektroantrieb. Außerdem stehen 3 E-Bikes für Dienstfahrten innerhalb der Stadt zur Verfügung.
  Die SNG verfügt über 3 E-Busse.

10.2 Laufend zu realisierende Maßnahmen

- **Beseitigung von Straßenschäden und Anhebung abgesunkener Kanaldeckel**
  Schäden der Hauptverkehrsstraßen werden nach Bedarf beseitigt. Die Beseitigung der Winterschäden erfolgt, je nach Witterung und Kapazitäten, im darauffolgenden Frühjahr.

- **Geschwindigkeitskontrollen**
  An 3 Stellen im Stadtgebiet erfolgt eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung. Weitere Geschwindigkeitskontrollen werden durch die Polizeiinspektion Suhl nach Bedarf durchgeführt.

- **Schaffung einer weiteren Infrastruktur für Elektromobilität**
  Die Schaffung weiterer Ladestationen erfolgt entsprechend Bedarf und technischen Möglichkeiten. Da die Stadt Suhl selbst keine Ladestationen betreibt, hat sie auch nur bedingt Einfluss auf deren weitere Entwicklung.

- **Aus- und Umbau der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr**
  Ein bedarfsgerechter Aus- und Umbau der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr wird, in Abhängigkeit verfügbarer Fördermöglichkeiten und im Einklang mit dem Stadtratsbeschluss „Einzelmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Suhl (Punkte 1.2 bis 2.)“, laufend geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

10.3 Geplante Maßnahmen bis 2029

- **Behebung von Straßenschäden Hauptstraße Dietzhausen und Wichtshausen**
  In den Ortslagen Dietzhausen und Wichtshausen ist die Deckschichterneuerung der Hauptstraße geplant. Wichtshausen hat aufgrund des schlechteren Straßenzustandes Vorrang. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der Bewilligung von Fördermitteln.

- **Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf innerorts 50 km/h[a]**
  Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h soll auf den Hauptverkehrsstraßen zwischen Intertankkreuzung und Döllbergkreuzung sowie Viaduktkreuzung und Kreuzung Hopfenblüte für die Zeit von 22 bis 6 Uhr als Maßnahme zur Senkung der von Lärm Betroffenen umgesetzt werden. Diese Maßnahme wird auf 1 Jahr befristet. Nach der Sommerpause (August 2025) ist eine Evaluierung durchzuführen.

- **Verstetigung des Verkehrsablaufes**
  Verbunden mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 50 km/h ist eine Umprogrammierung der Ampelschaltungen („grüne Welle“).

- **E-Mobilität**
  Zusätzlich zu dem bereits vorhandenen E-Corsa im Bestand des Fuhrparks der Stadtverwaltung Suhl soll ein weiterer E-Corsa geliefert werden. 2 PKW E-Combo befinden sich zwischen März und Juli 2024 im Zulauf.
  Die SNG plant die Anschaffung weiterer 3 E-Busse in Abhängigkeit von Fördermittelzusagen. Grundsätzlich ist die weitere Anschaffung von der finanziellen Entwicklung und den Förderprogrammen und dem weiteren bundesweiten Umgang mit der Clean-Vehicles-Directive(11) (CVD) abhängig.

- **Einrichtung weiterer Bushaltestellen**
  Momentan gibt es über den Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Suhl weitere Planungen seitens der SNG und des Aufgabenträgers zu neuen Haltestellen: Winterwelt Schmiedefeld, Wegscheide, Suhl Tierpark stadteinwärts und Ortsteil Neuwerk.

[a] Neufassung der Maßnahme aufgrund des Stadtratsbeschlusses STR 041/04/2024 vom 25.09.2024

10.4 Langfristige Maßnahmen, Zeitraum nach 2029

- **Reduzierung der Fahrbahnflächen**
  Der Rückbau von Fahrspuren auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt Suhl lässt sich rechnerisch nicht darstellen. Tatsächlich kann eine verbesserte Fuß- und Radinfrastruktur dazu beitragen, dass Menschen das Auto stehen lassen und stattdessen Wege zu Fuß oder mit dem Rad erledigen, was sich langfristig auf die Verkehrszahlen auswirkt und so zu einer Reduzierung der Lärmeinwirkungen führt. Der Verkehr rückt außerdem gegebenenfalls von der straßenbegleitenden Wohnbebauung weg.
  Ein Rückbau von Fahrspuren und die Umnutzung der frei werdenden Fläche ist nur im Einklang mit der städtebaulichen Planung (ISEK) und im Zuge von grundhaften Straßenerneuerungen möglich. Ein solcher Umbau ist mit erheblichen Kosten verbunden und aktuell nicht finanzierbar.
  Als langfristige Maßnahme (nach 2030) zur Lärmreduzierung und damit Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Suhl ist die Reduzierung der Fahrbahnflächen in die Lärmaktionsplanung mit aufzunehmen.

- **Kreisverkehr**
  Im Bereich Lautenberg (Linsenhofer Str./Einmündung R.-Wagner-Str.) soll eine Kreisverkehrsanlage geschaffen werden.

- **Aus- und Umbau der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr**
  Die Öffnung der Bahnhofstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist im Zuge der Sanierung der Bahnhofstraße geplant.

10.5 Maßnahmen, die sich in Prüfung befinden oder noch geprüft werden müssen

Die nachfolgend genannten Maßnahmen sind entweder noch in der Diskussion oder die Umsetzung muss fachlich und rechtlich noch geprüft werden. Diese Maßnahmen sollten im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2029 erneut untersucht werden.

- **Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf innerörtlichen Nebenstraßen (Tabelle 5, Pkt. 8.4)**
  Eine pauschale Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist rechtlich nicht möglich. Vielmehr setzt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung konkrete Untersuchungen und Nachweise der Lärmreduzierung voraus. Aus diesem Grund sollen auf bestimmten Straßen zunächst Verkehrszählungen veranlasst werden, die eine Voraussetzung für die Ermittlung konkreter Lärmdaten sind.

- **Verringerung des Durchgangsverkehrs**
  Eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs kann nur bestimmte Fahrzeuge, z.B. LKW, betreffen. Eine diesbezügliche Anordnung setzt jedoch konkrete Untersuchungen und Nachweise der Lärmreduzierung voraus. Aus diesem Grund muss zunächst der Durchgangsverkehr erfasst werden.

- **Verkehrskontrollen: Anschaffung mobiler Blitzer und Erhöhung der Anzahl von Standorten fest installierter Blitzer**
  Die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung wird geprüft.

10.6 Abgelehnte Maßnahmen

- **Verbesserungen im ÖPNV, auch hinsichtlich der Anbindung der Ortsteile (höhere Taktung, bessere Anbindung - auch in der Nacht)**
  Die Anbindung der Ortsteile erfolgt entsprechend dem Nahverkehrsplan 2022-2026. Eine weitere Verbesserung ist derzeit aus personellen, technischen und finanziellen Gründen nicht möglich.

- **Betrieb der Lichtsignalanlage (LSA) Senfte auch am Wochenende**
  Eine Inbetriebnahme zu verkehrsarmen Zeiten bringt nicht den gewünschten Effekt zur Geschwindigkeitsreduzierung, da es sich hierbei um eine Bedarfs-LSA handelt.

- **Einführung LKW-Maut für Schleusinger Straße und Dr.-Theodor-Neubauer-Straße**
  Für die Einführung einer Maut gibt es keine Rechtsgrundlage. Das BFStrMG[9] erlaubt nur die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen.

- **Lärmschutzwände entlang der Schleusinger Straße und Dr.-Theodor-Neubauer-Straße**
  Die Errichtung (weiterer) Lärmschutzbauwerke ist aufgrund der baulichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung städtebaulicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte nicht umsetzbar. Weitere Lärmschutzwände /-wälle sind nur punktuell bei Bauvorhaben zu realisieren.

- **Verlegung der Autobahnumleitung bzw. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während einer aktuellen Umleitung**
  Die Stadt hat nach dem FStrG[10] die Umleitung des Verkehrs auf ihren Straßen zu dulden. Die entsprechenden Straßen müssen leistungsfähig sein, um den Autobahnverkehr aufzunehmen. Eine Alternative zur derzeitigen Umleitungsstrecke gibt es nicht. Die Umleitungen selbst umfassen nur befristete Zeiträume. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h ist bereits eine Lärmreduzierung auf dem größten Teil der Umleitungsstrecke verbunden.

- **Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum auf allen Straßen**
  Eine pauschale Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist rechtlich nicht möglich. Vielmehr setzt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung konkrete Untersuchungen und Nachweise der Lärmreduzierung voraus. Aus diesem Grund sollen auf einigen Straßen zunächst Verkehrszählungen veranlasst werden, die eine Voraussetzung für die Ermittlung konkreter Lärmdaten sind (vgl. Nr. 12.5 Punkt 1).

- **Verbesserung oder Änderung des Straßenbelages**
  Offenporige Asphaltdeckschichten sind aufgrund deren Nachteile (hohe Investitionskosten, geringere Beständigkeit des Belages und höherer Salzbedarf im Winter) nicht geplant.

- **Schaffung ruhiger Gebiete**
  Als ruhige Gebiete kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Gewerbe-, Sport-, Freizeit-, oder sonstigem Lärm ausgesetzt sind. Solche Gebiete gibt es im Innenstadtbereich nicht. In Suhl erfüllen die stadtnahen Grün- und Waldflächen schon jetzt diese Funktion.

10.7 Maßnahmen, die außerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Lärmaktionsplanes bzw. der Stadt Suhl liegen

- **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Bundesautobahnen**
  Zuständig für diese Maßnahmen ist die Autobahn GmbH des Bundes. Diese wurde von der Stadt Suhl über die Vorschläge und deren Begründung in Kenntnis gesetzt. Auf die Umsetzung der Bürgervorschlage hat die Stadt Suhl keinen Einfluss.

- **Vorschläge außerhalb des Rahmens der Lärmaktionsplanung**
  Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es mehrere Bürgerhinweise, die zwar die Thematik Lärm, jedoch aber nicht die Lärmaktionsplanung betreffen. Es gab Hinweise zu Lärmbeeinträchtigung durch bestimmte Gewerbebetriebe und Sportanlagen. Diese Hinweise werden durch die untere Immissionsschutzbehörde gesondert geprüft. Außerdem gab es Hinweise zu Lärm durch motorbetriebene Geräte und zu fahrzeugeigenen Geräuschen von Kraftfahrzeugen. Diese Vorschläge sind weder durch die Stadt Suhl umsetzbar noch betreffen sie die Lärmaktionsplanung und gehen deshalb ins Leere.

11. Abschließende Informationen zum Lärmaktionsplan 2024 und Ausblick auf die Lärmaktionsplanung 2029

Der Lärmaktionsplan ist ein Handlungsinstrument für alle Behörden, deren Aufgabenbereich von den festgelegten Maßnahmen betroffen ist. Diese Maßnahmen sind behördenintern verbindlich. Für betroffene Bürger ergeben sich aus dem Lärmaktionsplan keine Pflichten, jedoch auch kein Rechtsanspruch auf Durchsetzung der festgelegten Maßnahmen.

Eine Bereitstellung finanzieller Eigenmittel zur Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplanes erfolgt nach Maßgabe der in den jeweiligen Haushaltsplänen zur Verfügung stehenden Mittel.[b]

[b] Einfügung des Hinweises aufgrund des Stadtratsbeschlusses STR 041/04/2024 vom 25.09.2024

Abkürzungsverzeichnis

A71 / A73	Bundesautobahnen 71 und 73
Art.	Artikel
BAB	Bundesautobahn
BAnz AT	Bundes-Anzeiger Amtlicher Teil
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BGBl.	Bundes-Gesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
BFStrMG	Bundesfernstraßenmautgesetz
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
CVD	Clean-Vehicles-Directive
EBA	Eisenbahnbundesamt
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
dB(A)	Dezibel mit Bewertung A (Maßeinheit des Schalls)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
i. d. F.	in der Fassung
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LKW	Lastkraftwagen
L_{DEN}	Lärmindex Day-Evening-Night (äquivalenter Dauerschallpegel [in dB(A)] über 24 Stunden)
L_{Night}	Lärmindex Night (äquivalenter Dauerschallpegel [in dB(A)] im Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr)
LKZ	Lärmkennzifferzone
LoD1	3D-Gebäudemodell im Level of Detail 1
LSA	Lichtsignalanlage
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/h	Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Stunde
km/h	Kilometer pro Stunde
m	Meter
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan der Stadt Suhl
ODEN	web-basierte Software zur Berechnung von Lärmszenarien
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
S.	Seite
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

SNG	Städtische Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/Zella-Mehlis
Str.	Straße
SWSZ	Stadtwerke Suhl/Zella-Mehlis GmbH
UMK	Umweltministerkonferenz
VO	Verordnung
t	Tonne
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
TLBG	Thüringer Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation
TLUBN	Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz

Verzeichnis der Rechtsvorschriften, Normen, etc.:

(1) RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. 189 vom 18.07.2002, S. 12), geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.10.2008 (ABl. 311 vom 21.11.2008, S. 1)

(2) Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202)

(3) Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) i. d. F. der Bekanntmachung vom 06.03.2006 (BGBl. I, S. 516), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251)

(4) Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe), veröffentlicht im BAnz AT 05.10.2021

(5) Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 28.12.2018 (BAnz AT 28.12.2018 B7, S. 1-7), zuletzt geändert am 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4)

(6) „LAI-Hinweise zur Lärmkartierung - Dritte Aktualisierung“; Beschlussfassung durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) in der 143. Sitzung am 29. und 30 März 2022; UMK Umlaufverfahren Nr. 15/2022

(7) Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) i. d. F. der Bekanntmachung vom 12.06.1990 (BGBl. I, S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)

(8) Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) vom 09.06.2021 (BGBl. I S. 1691)

(9) Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) vom 12.07.2011 (BGBl. I S. 1378), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 21.11.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315)

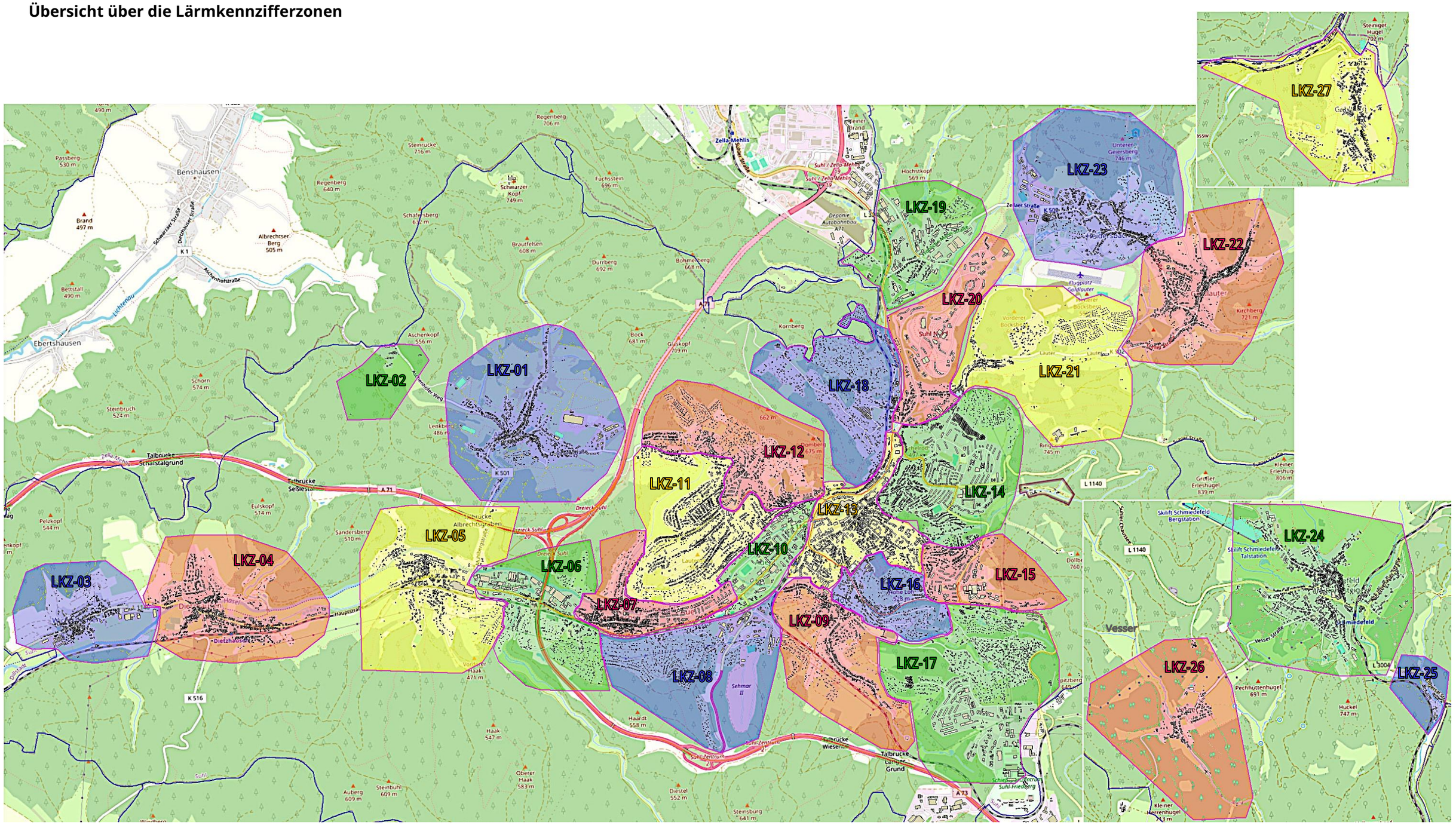
(10) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 28.06. 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes v. 22.12.2023 I Nr. 409

(11) Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20.06.2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean Vehicles Directive, kurz CVD)

Quellenverzeichnis:

(Q1) Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz
https://tlubn.thueringen.de/umweltschutz/immissionsschutz/ul

Anhang 1:
Übersicht über die Lärmkennzifferzonen

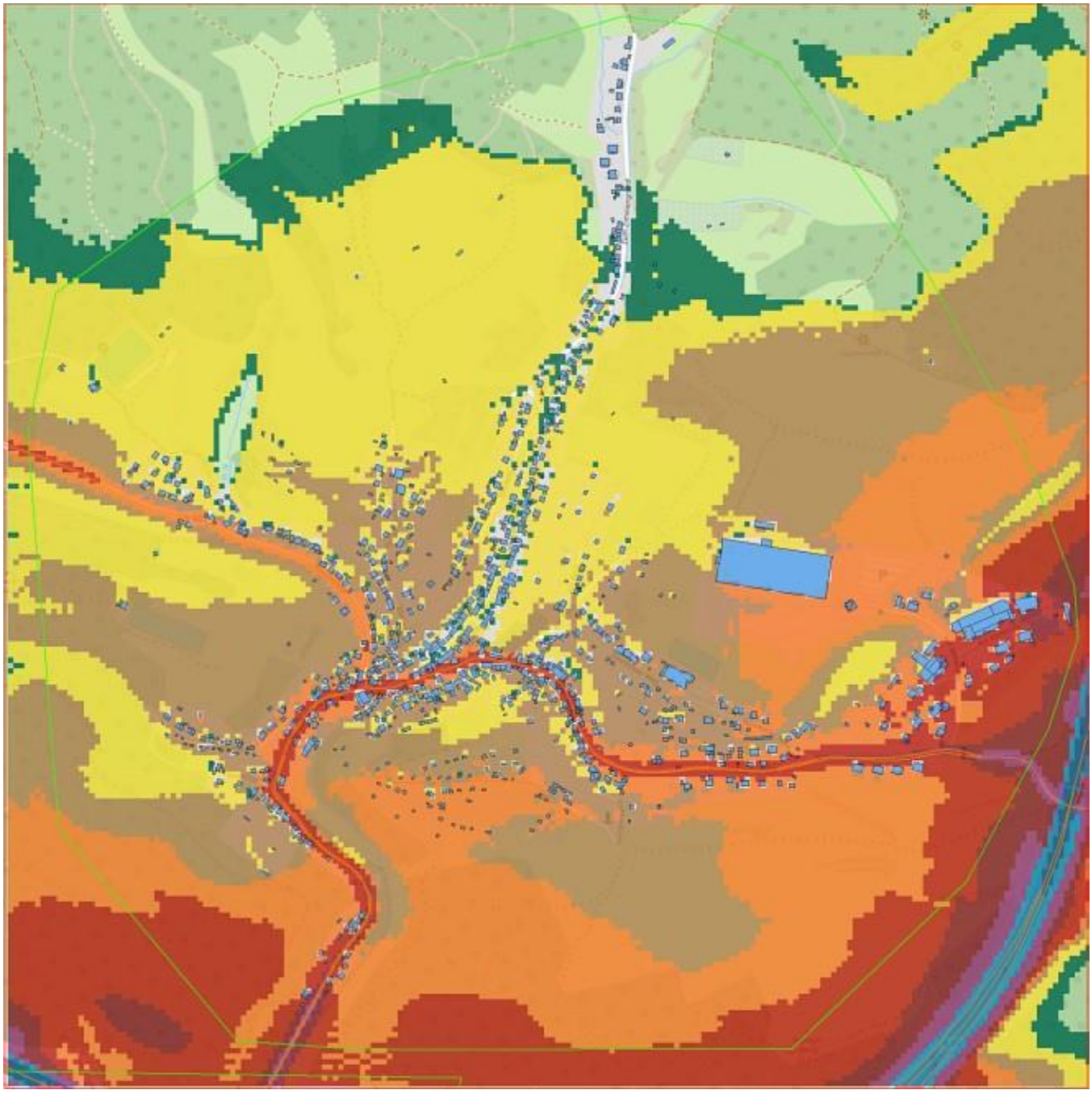


Anhang 2:
Lärmkarten

LKZ-01 Albrechts

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

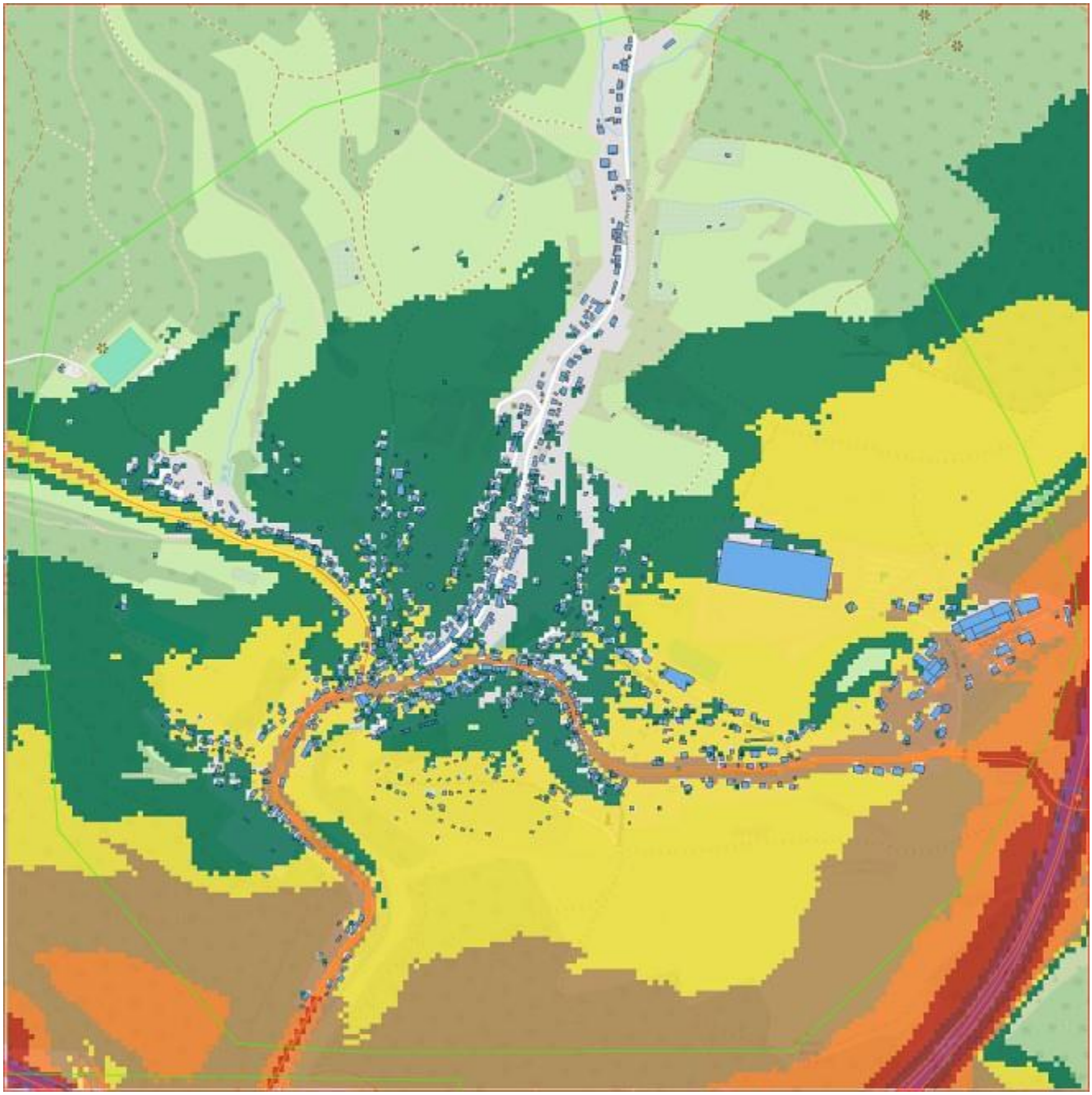
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-01 Albrechts

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

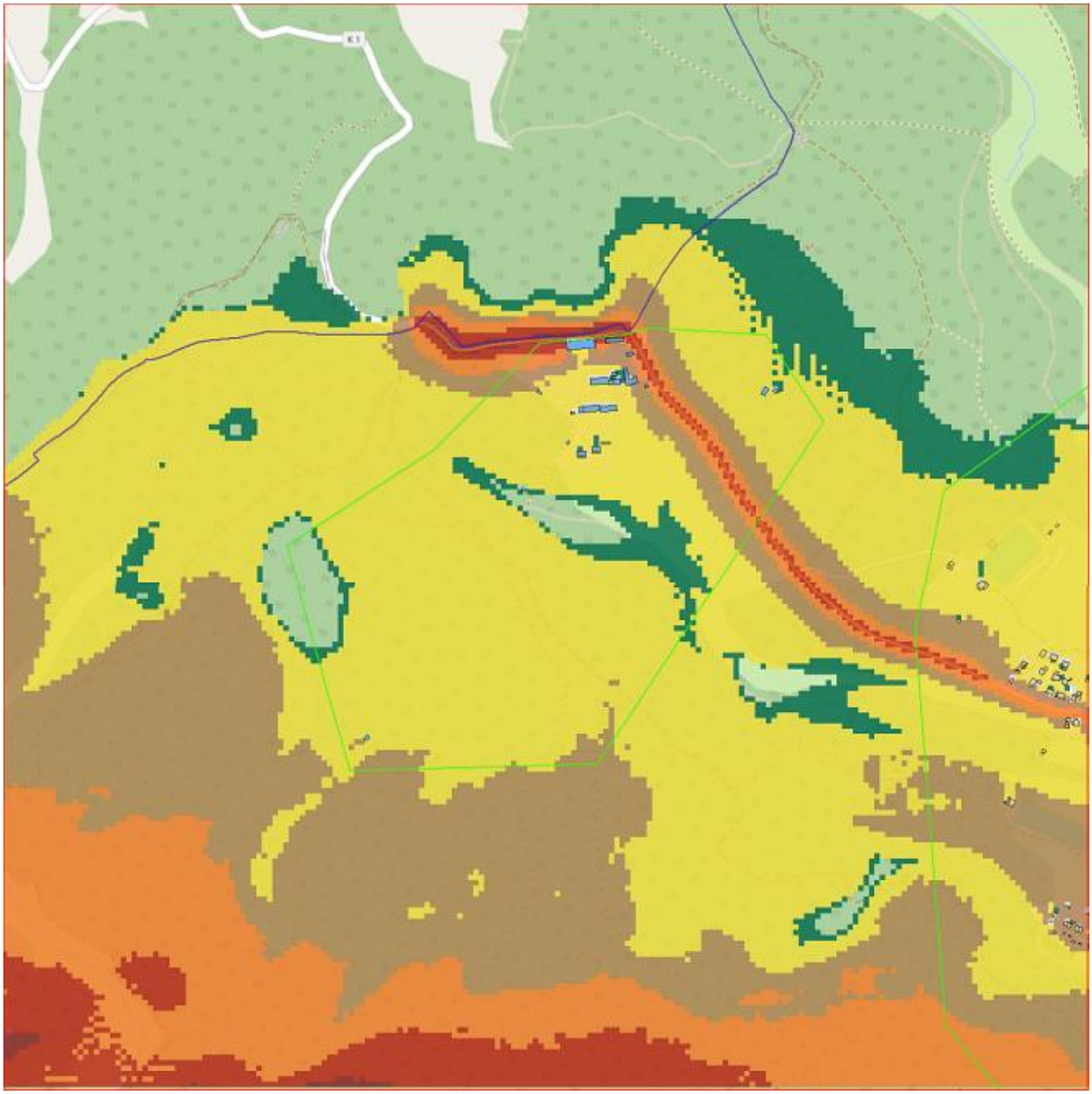
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-02 Aschenhof

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



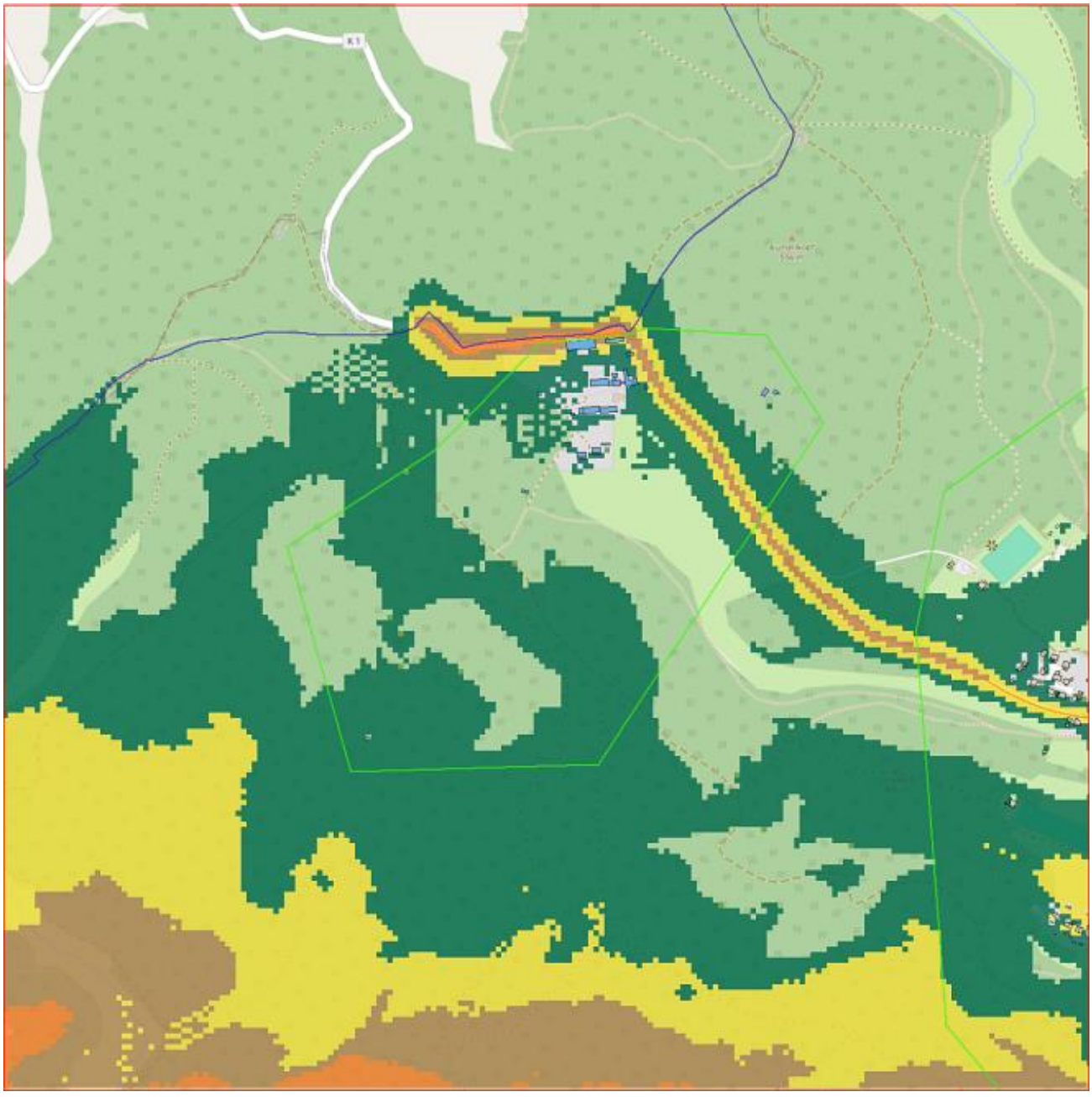
Legende:

> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

LKZ-02 Aschenhof

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

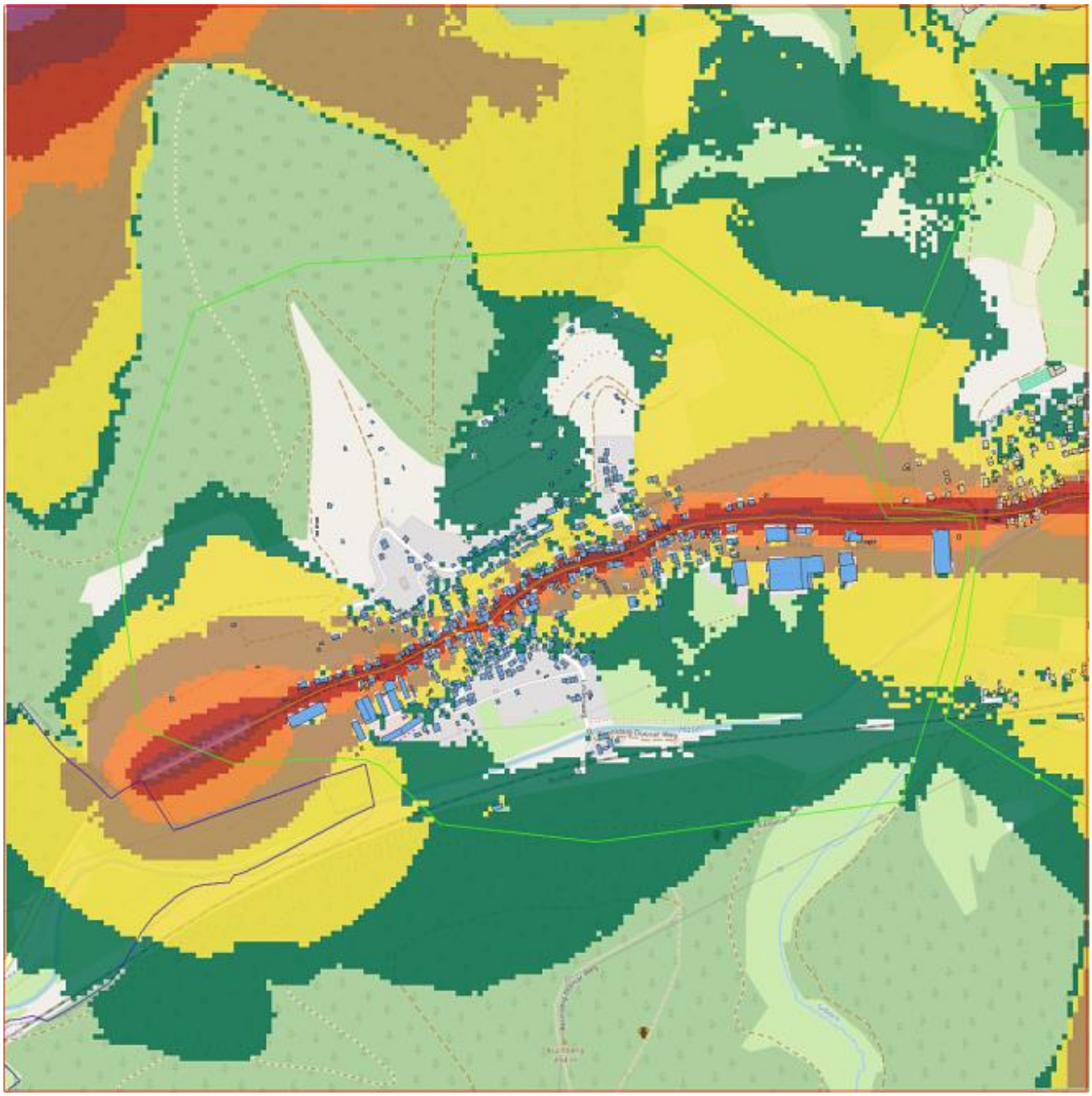
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-03_Wichtshausen

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



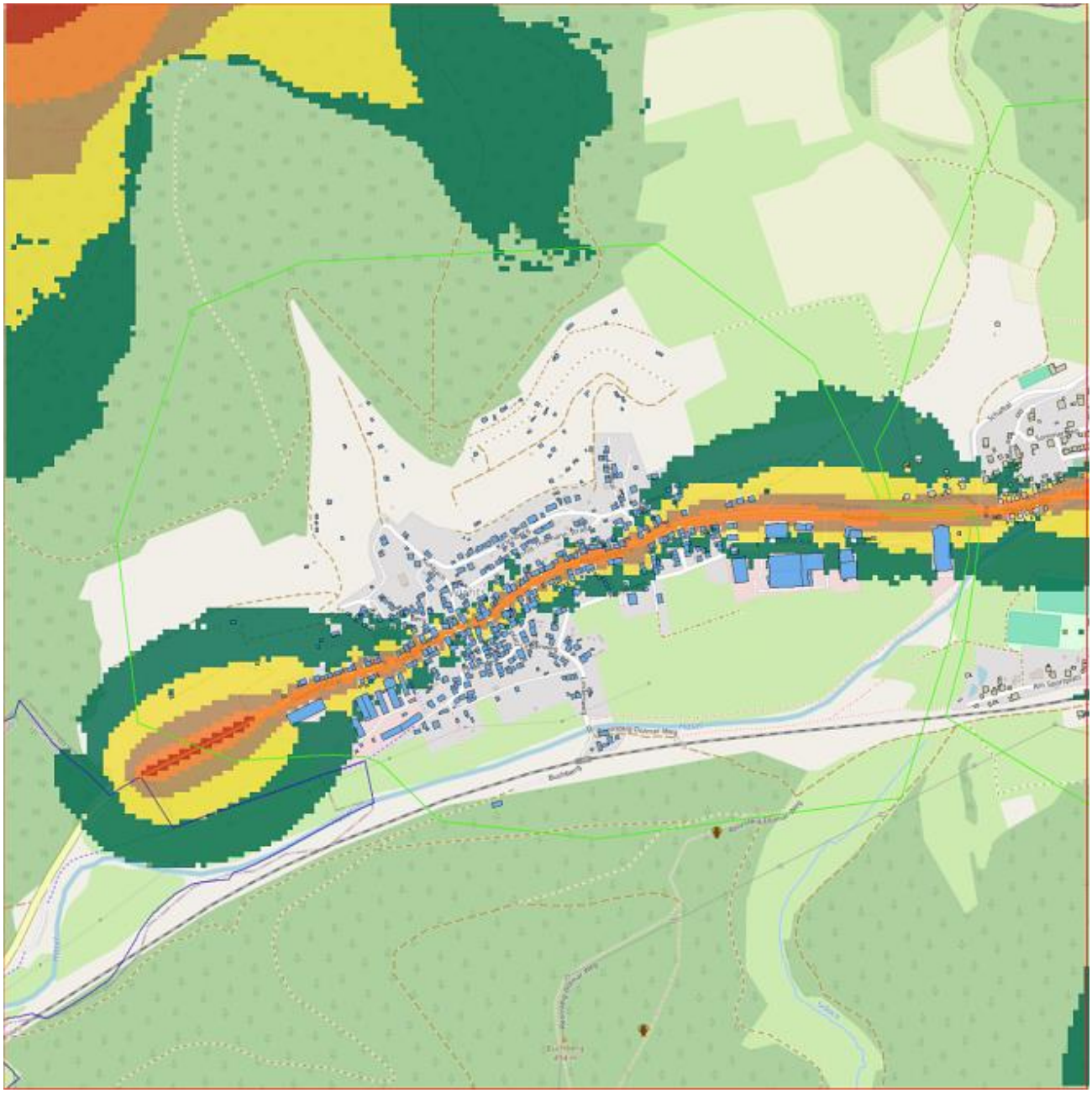
Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

LKZ-03 Wichtshausen

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

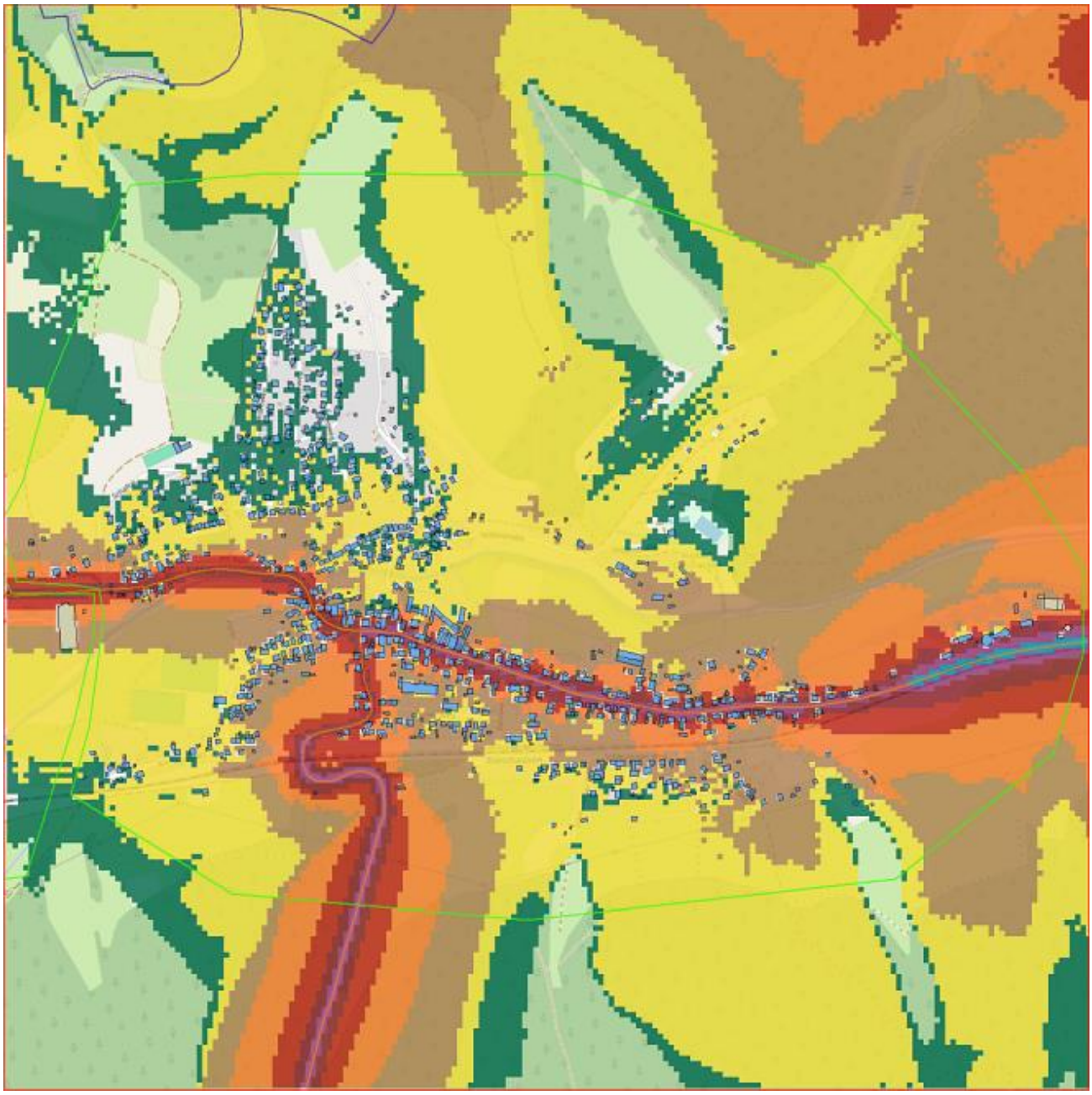
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-04 Dietzhausen

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



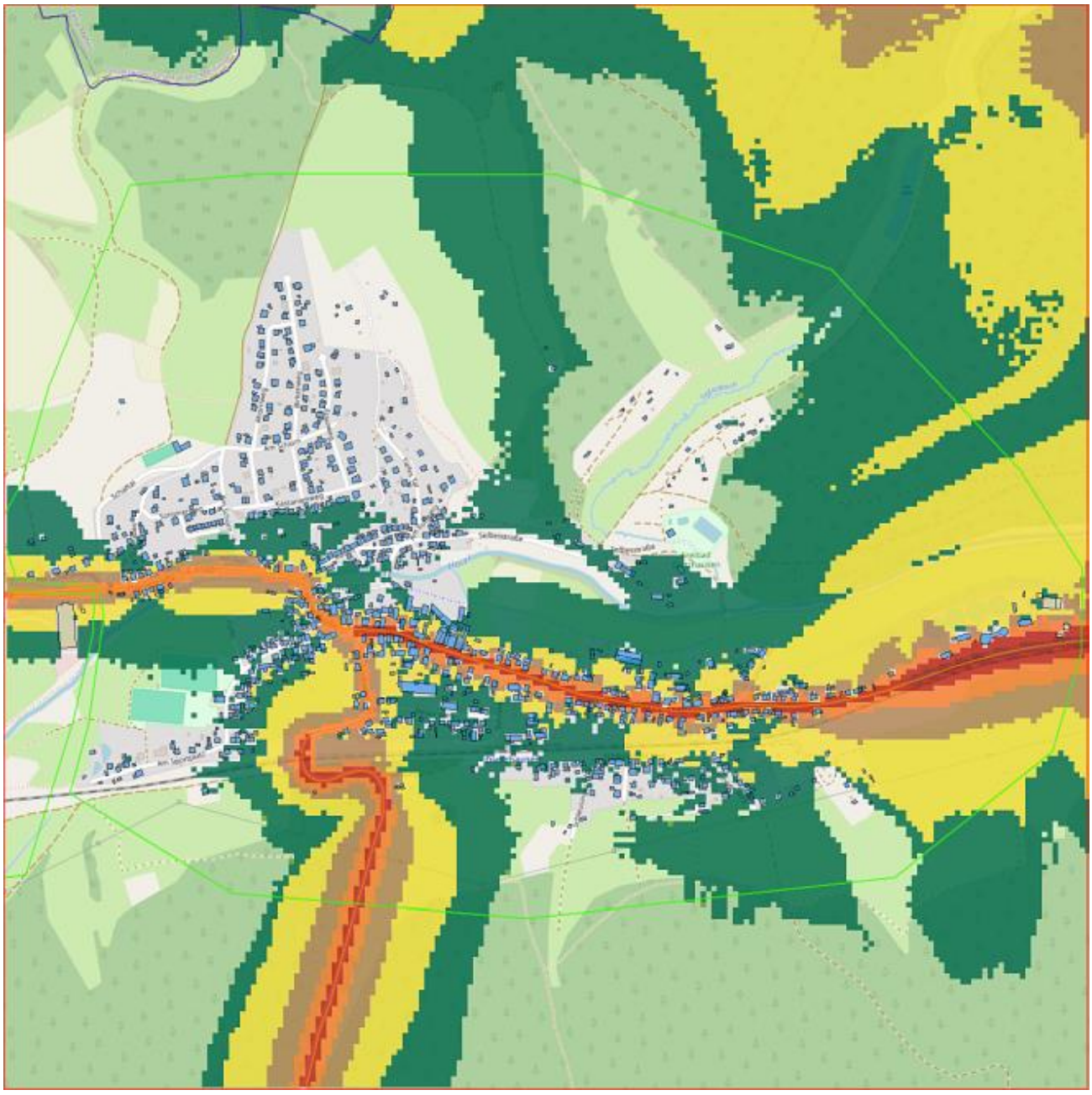
Legende:

> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

LKZ-04 Dietzhausen

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

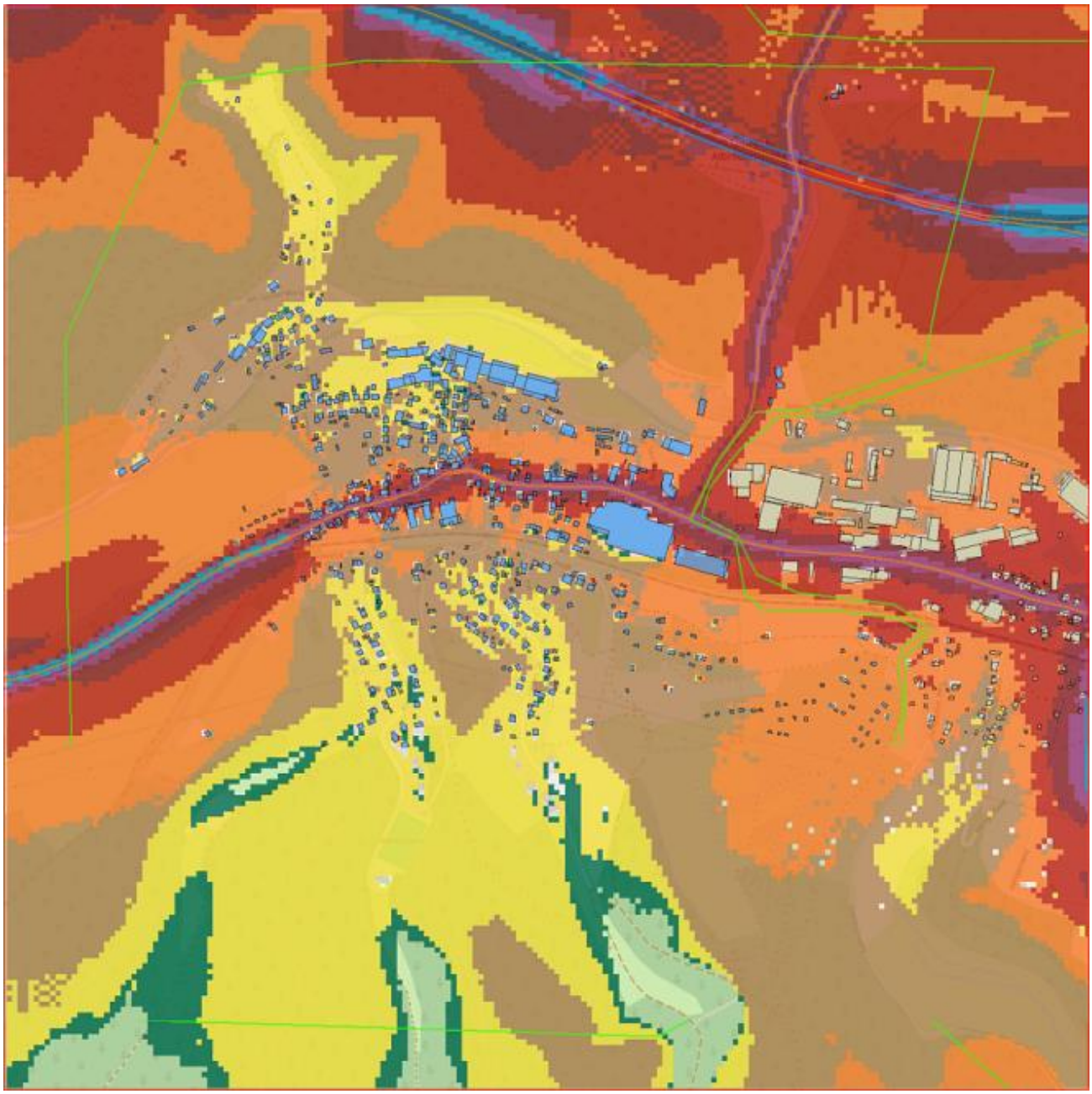
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-05 Mäbendorf

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

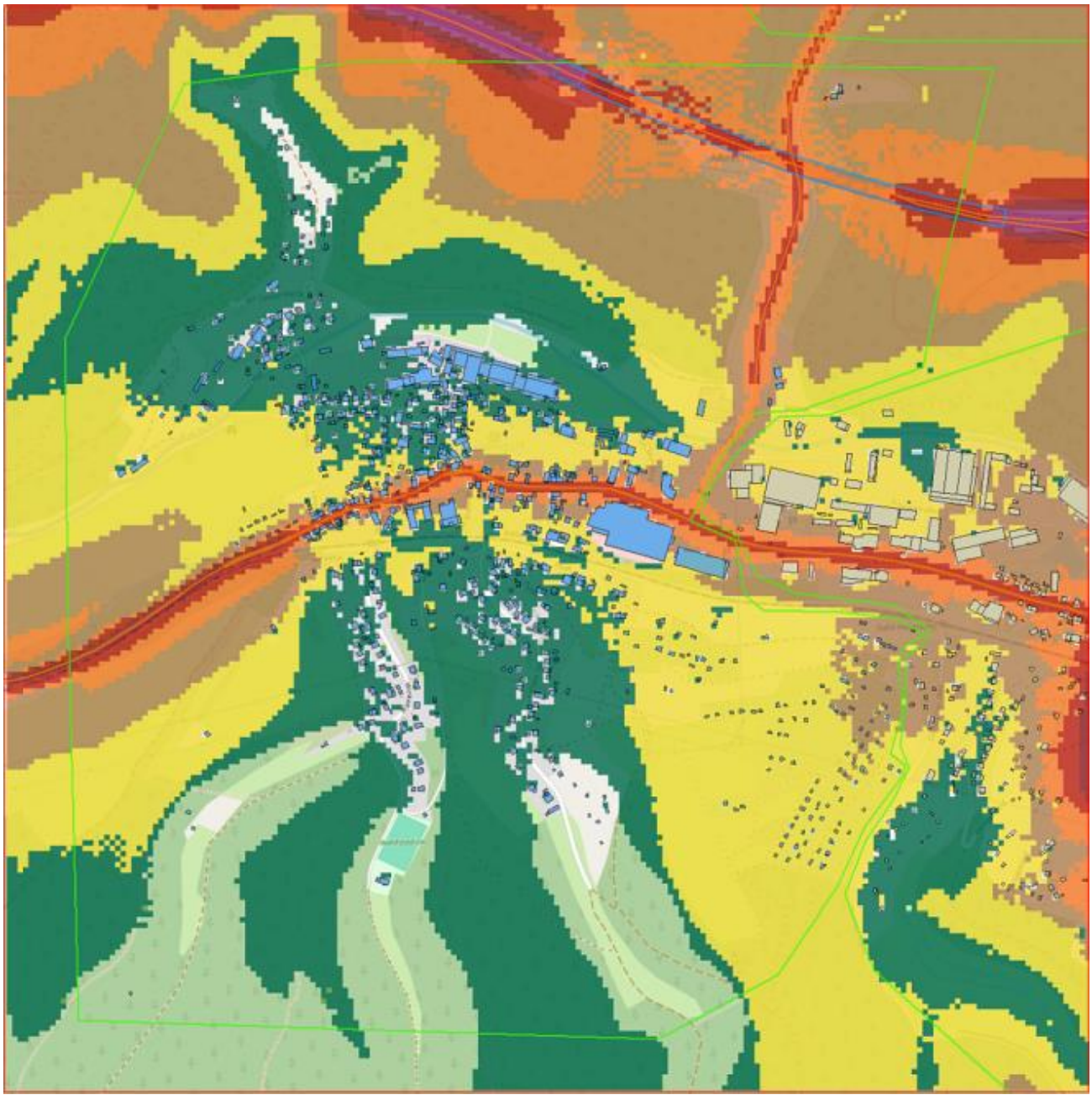
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-05 Mäbendorf

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

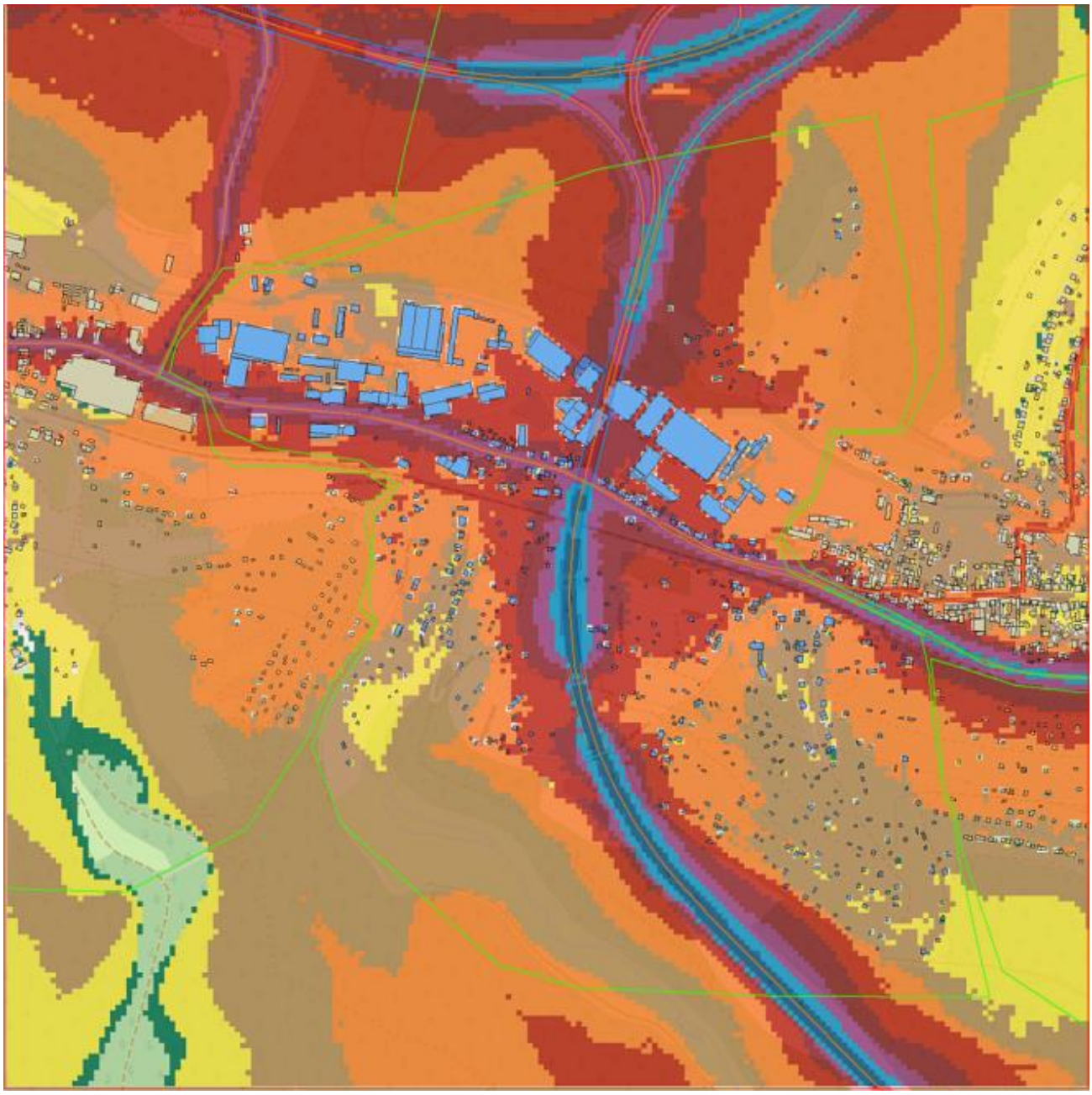
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-06 Heinrichs, Gewerbepark

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

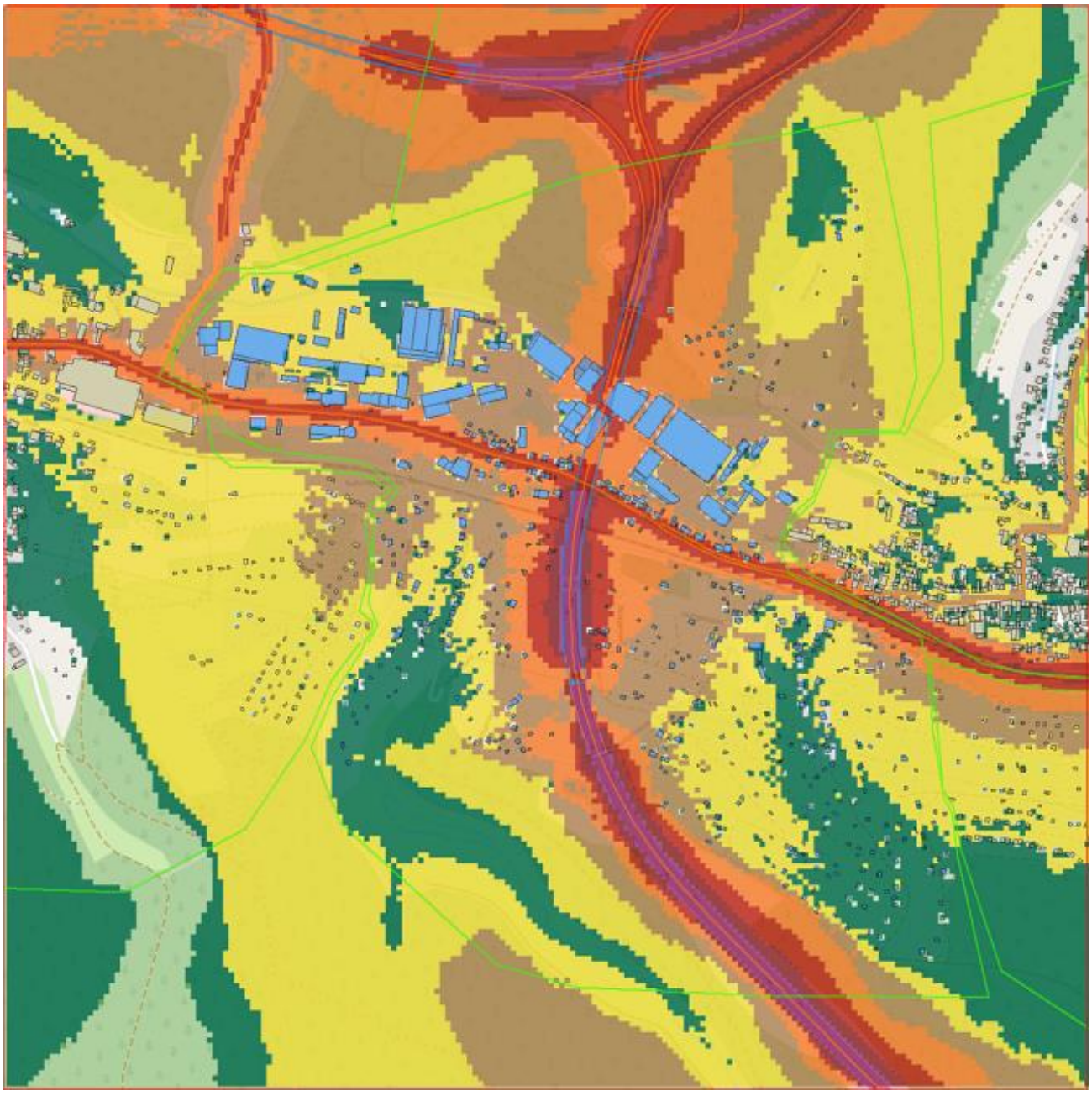
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-06 Heinrichs, Gewerbepark

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

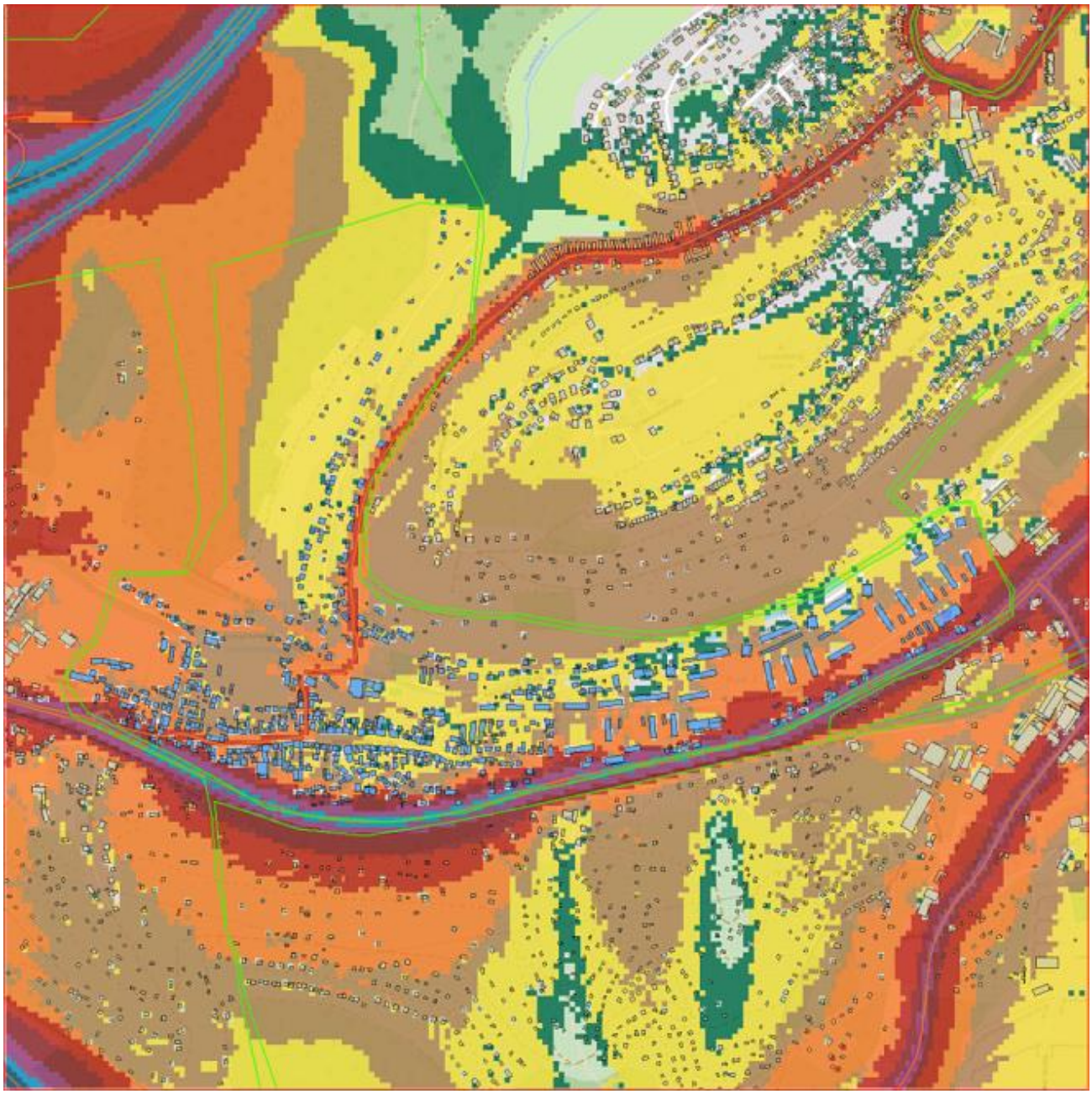
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-07 Heinrichs / Aue I

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

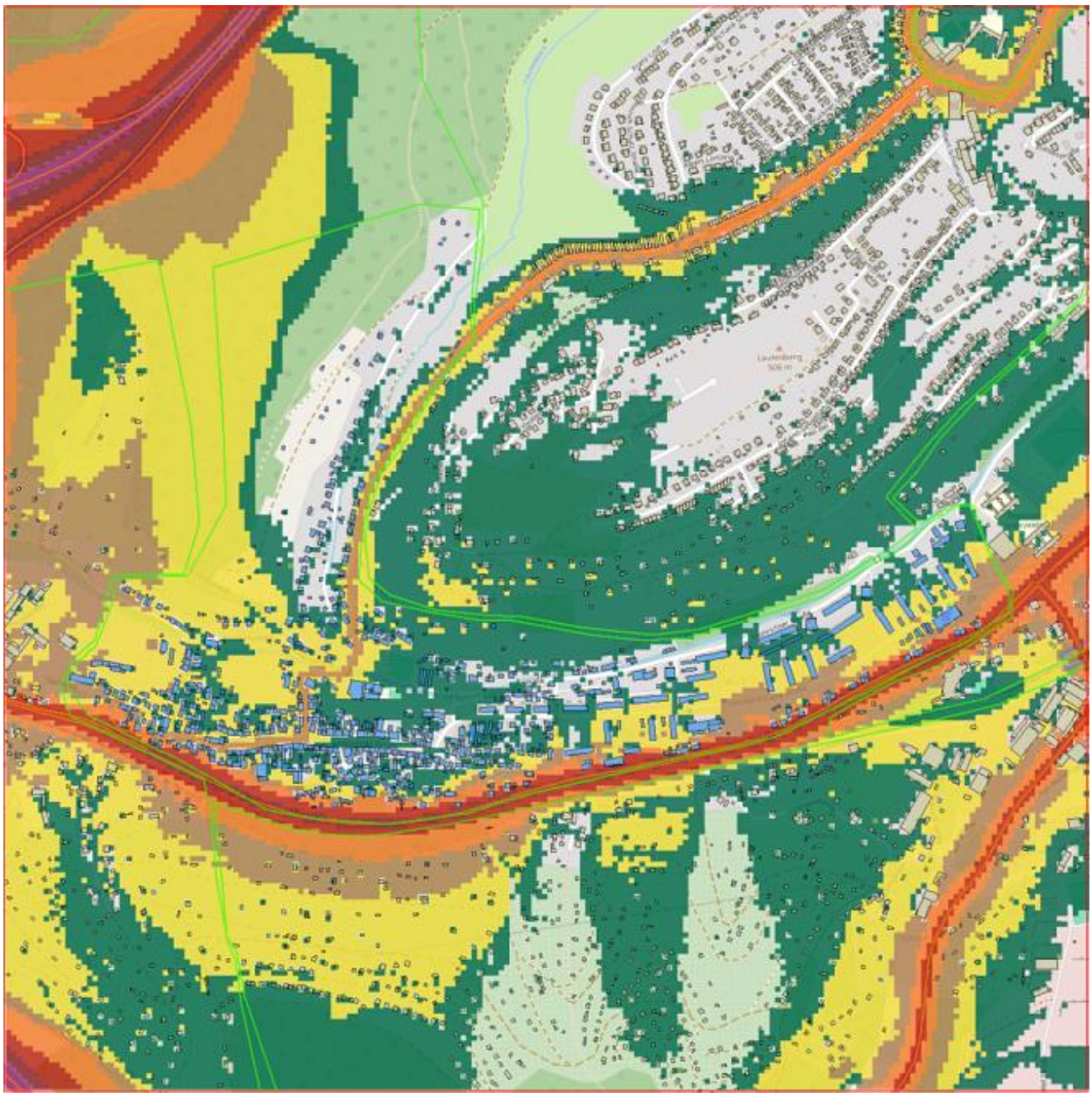
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-07 Heinrichs / Aue I

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

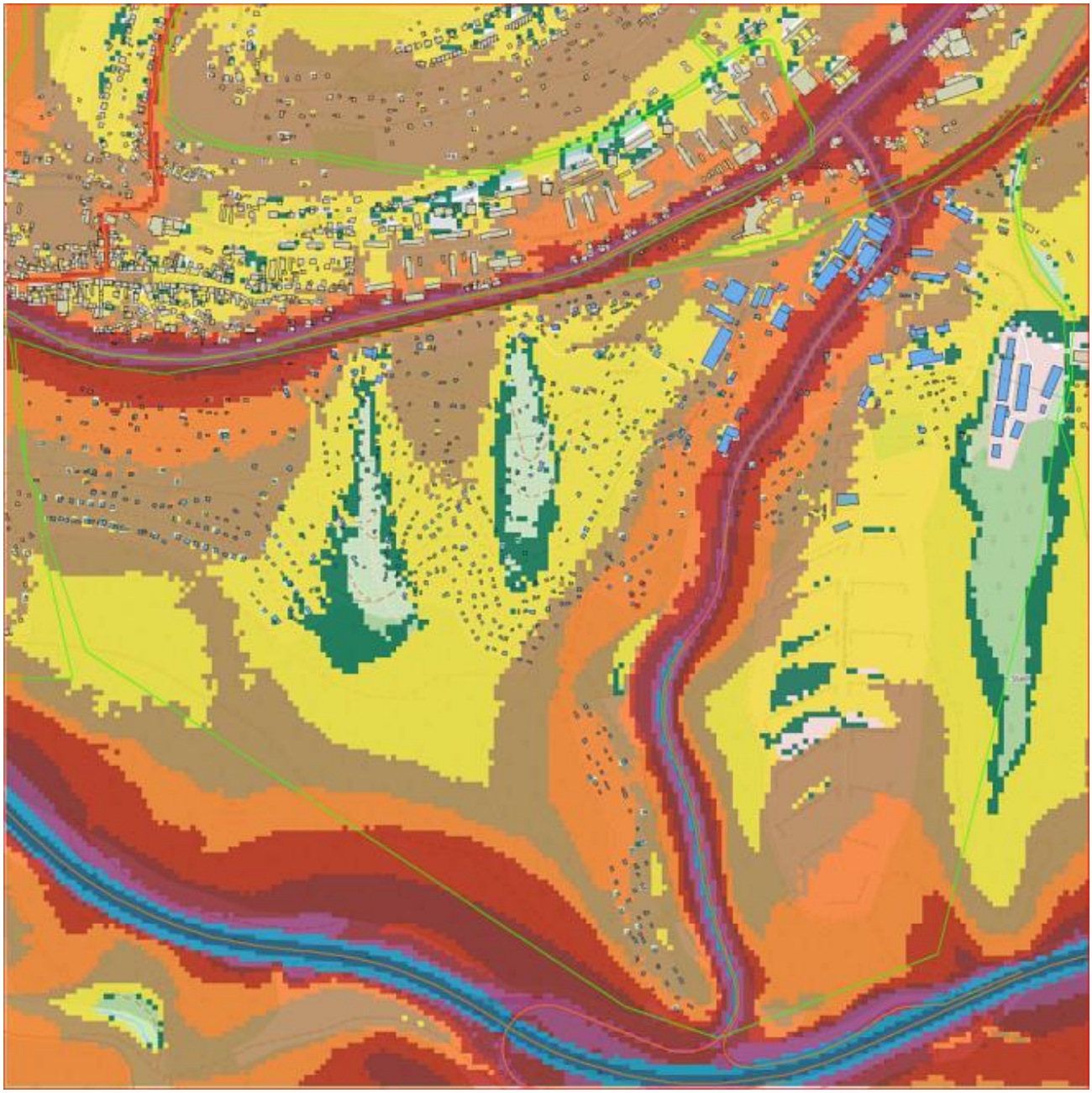
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-08 Heiligenland / Gewerbegebiet Sehmar

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

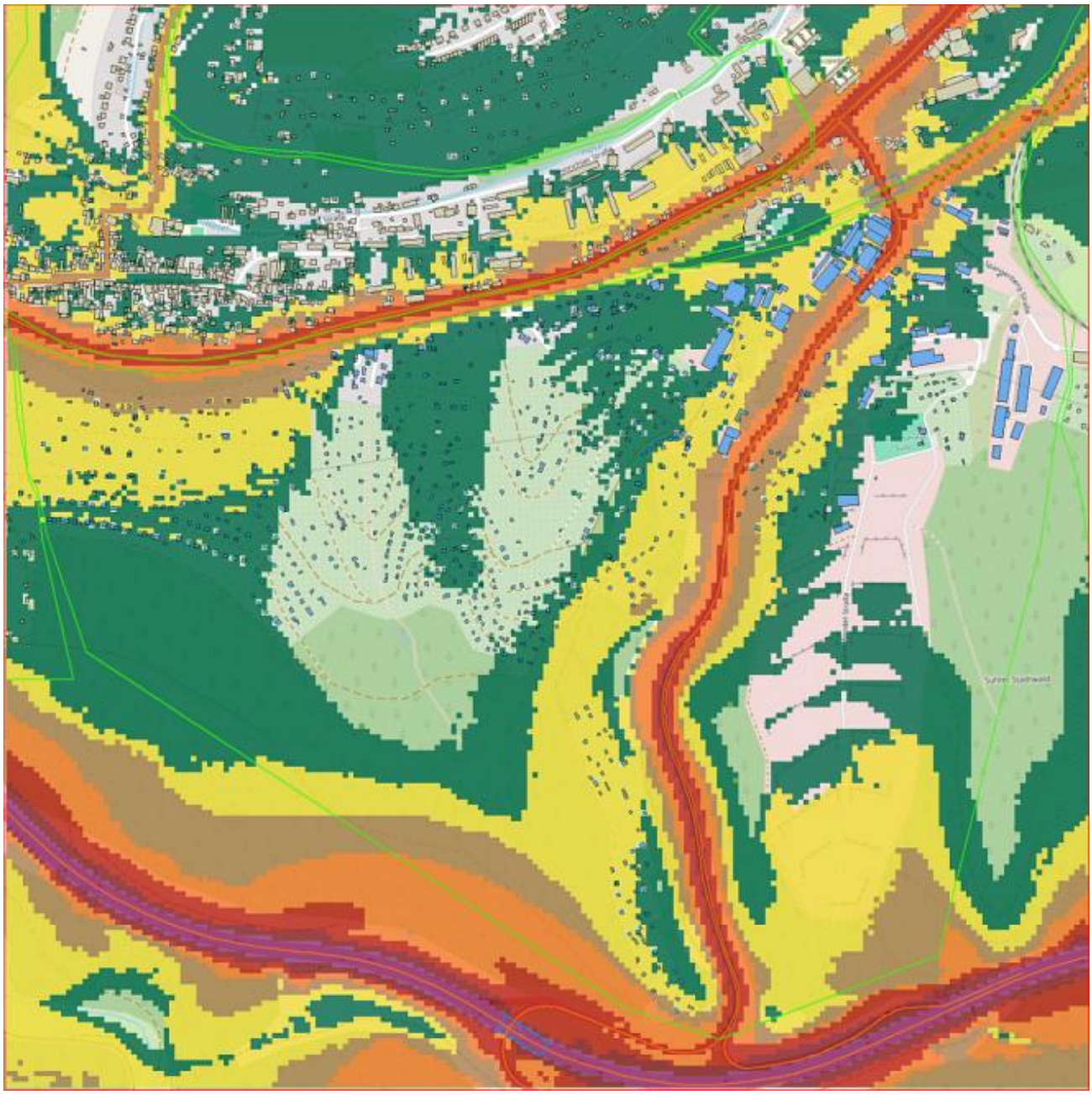
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-08 Heiligenland / Gewerbegebiet Sehmar

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

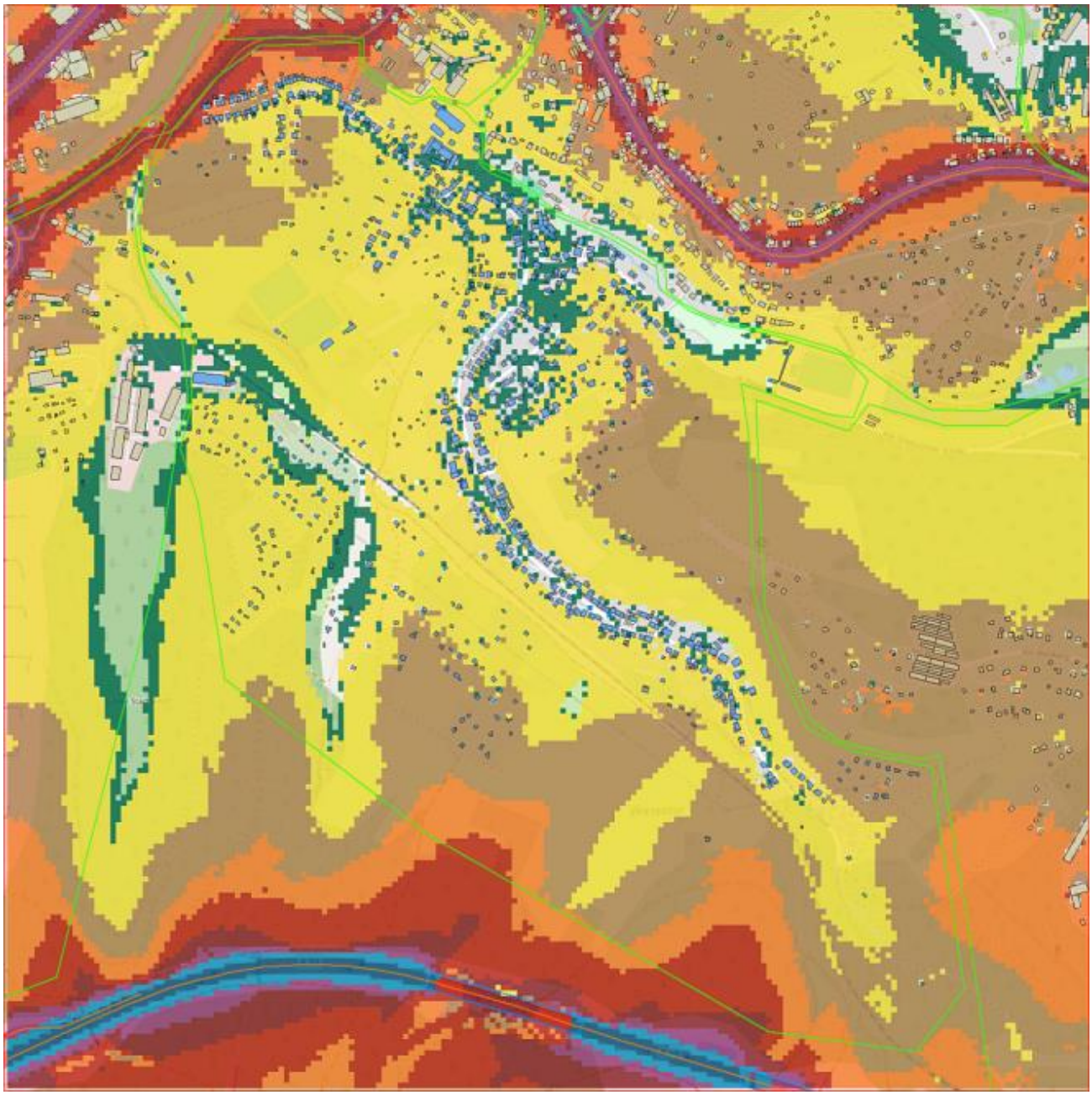
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-09 Neundorf

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

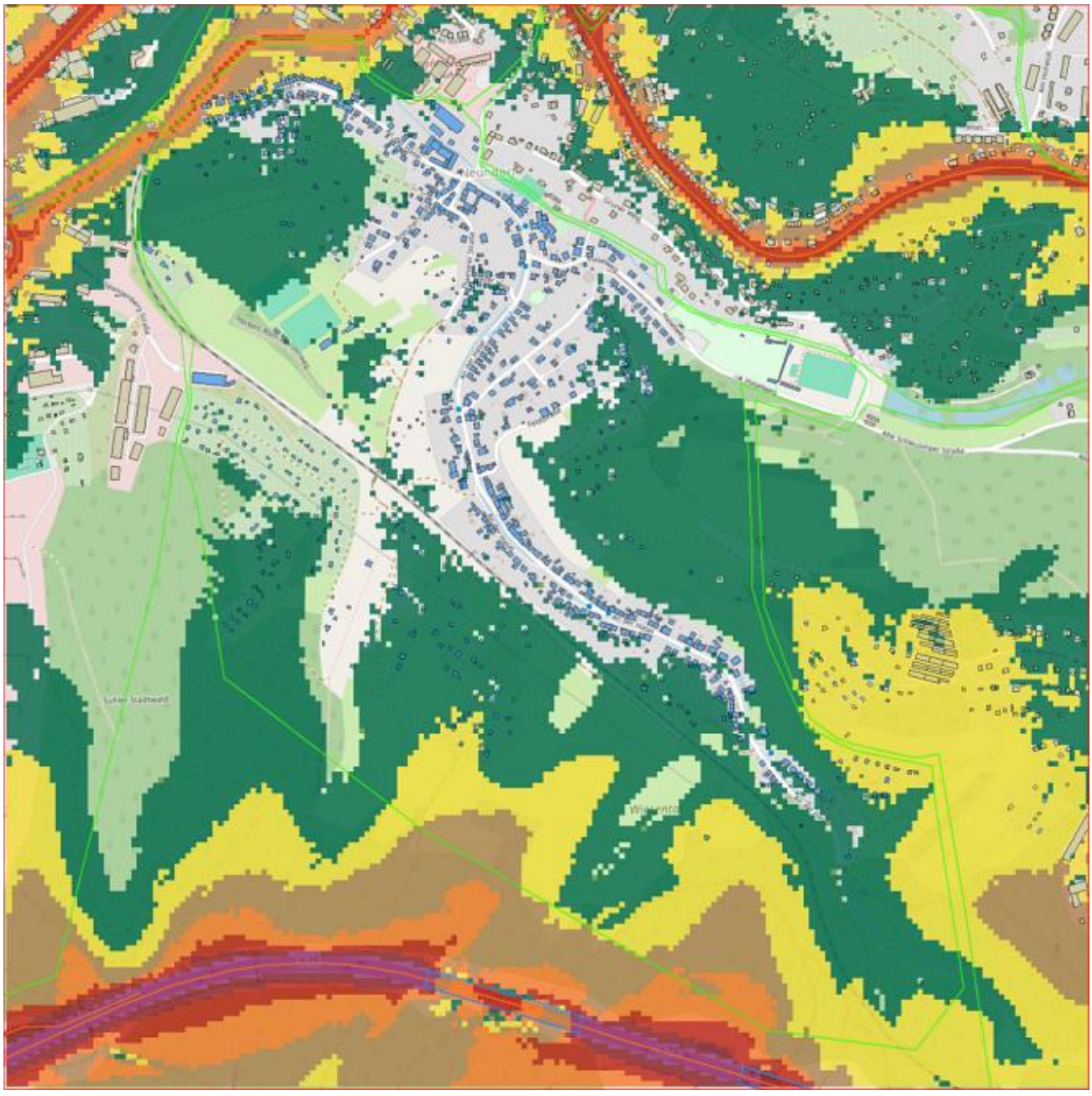
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-09 Neundorf

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



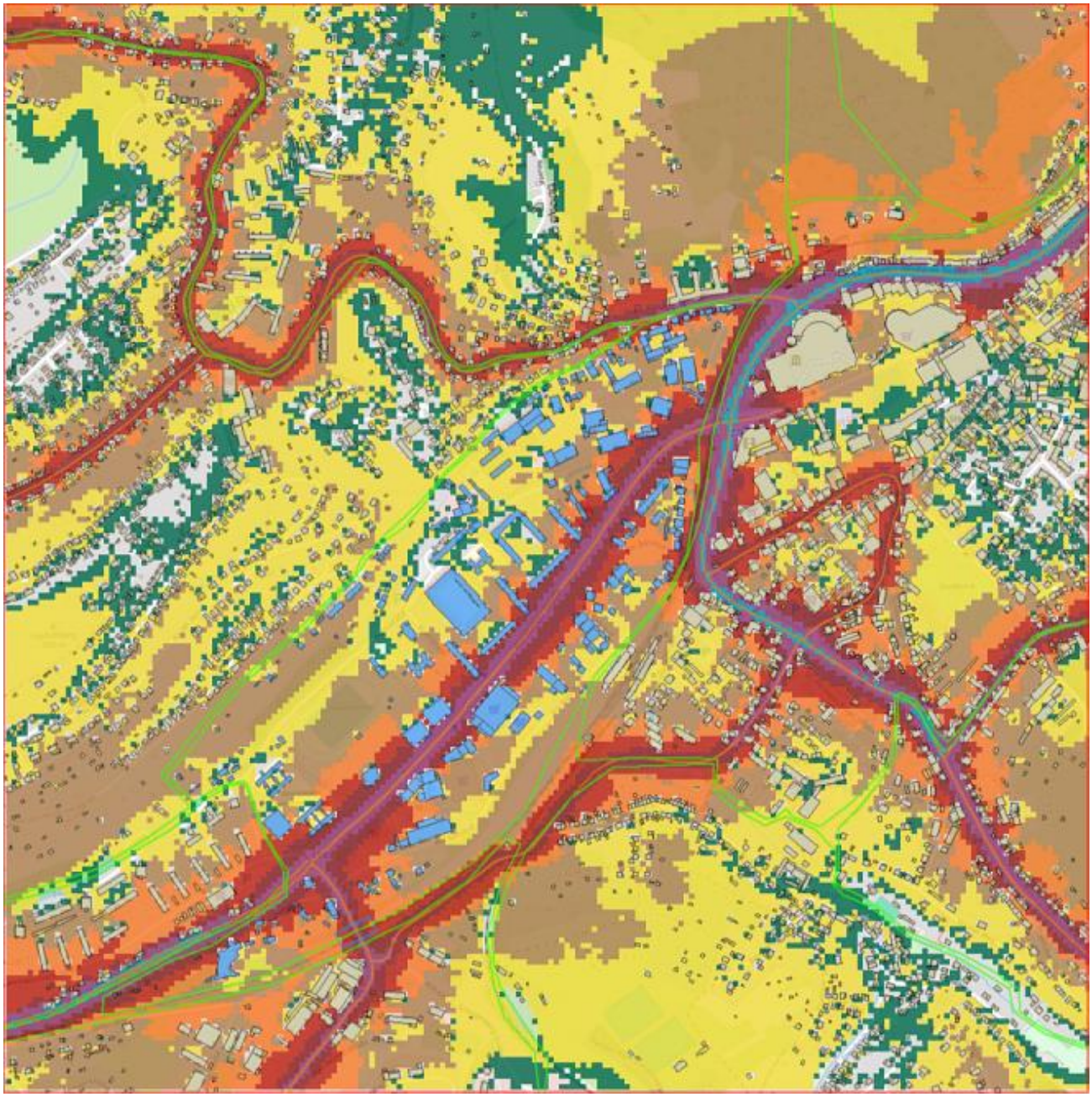
Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

LKZ-10 Aue II

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

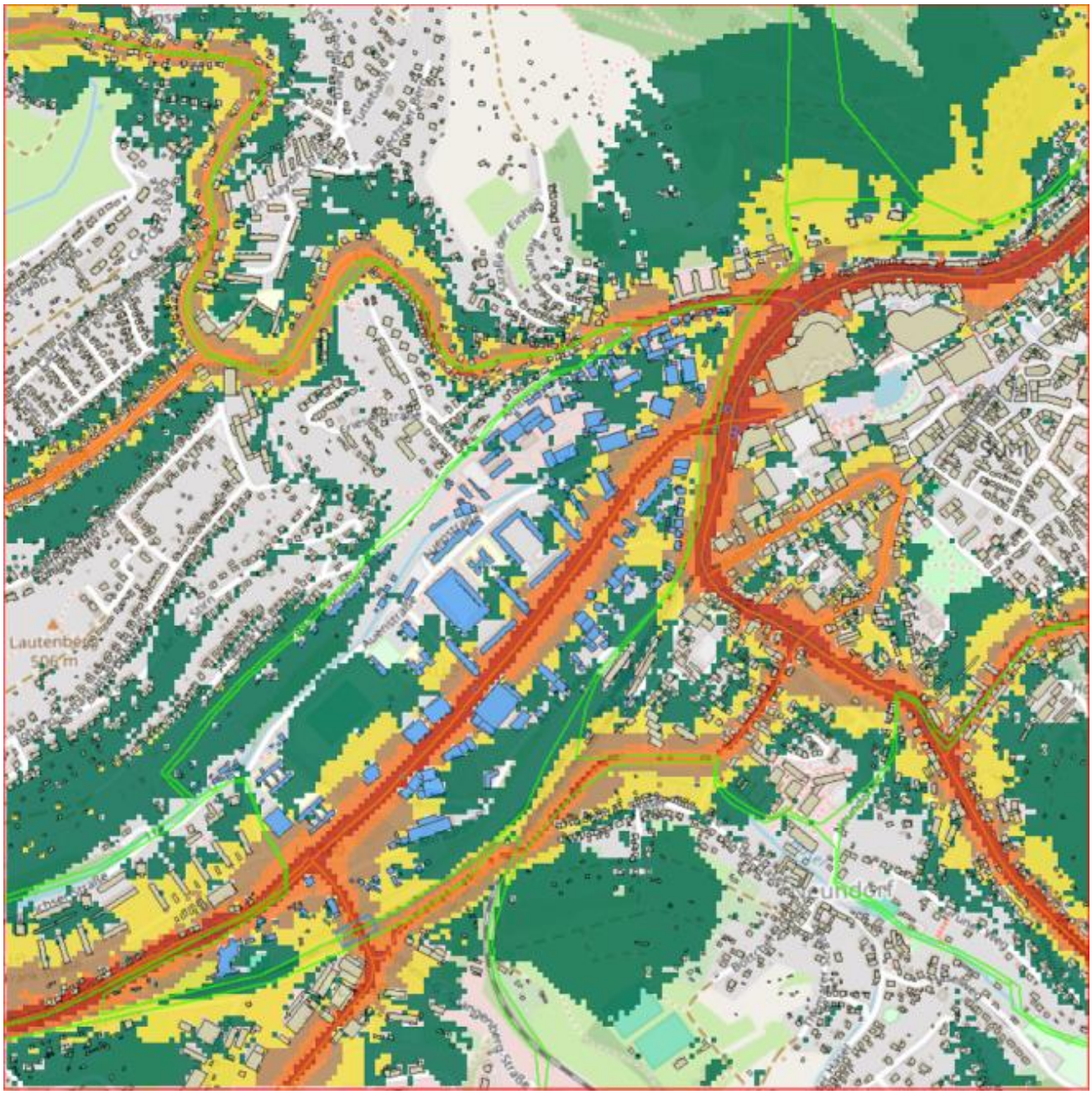
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-10 Aue II

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

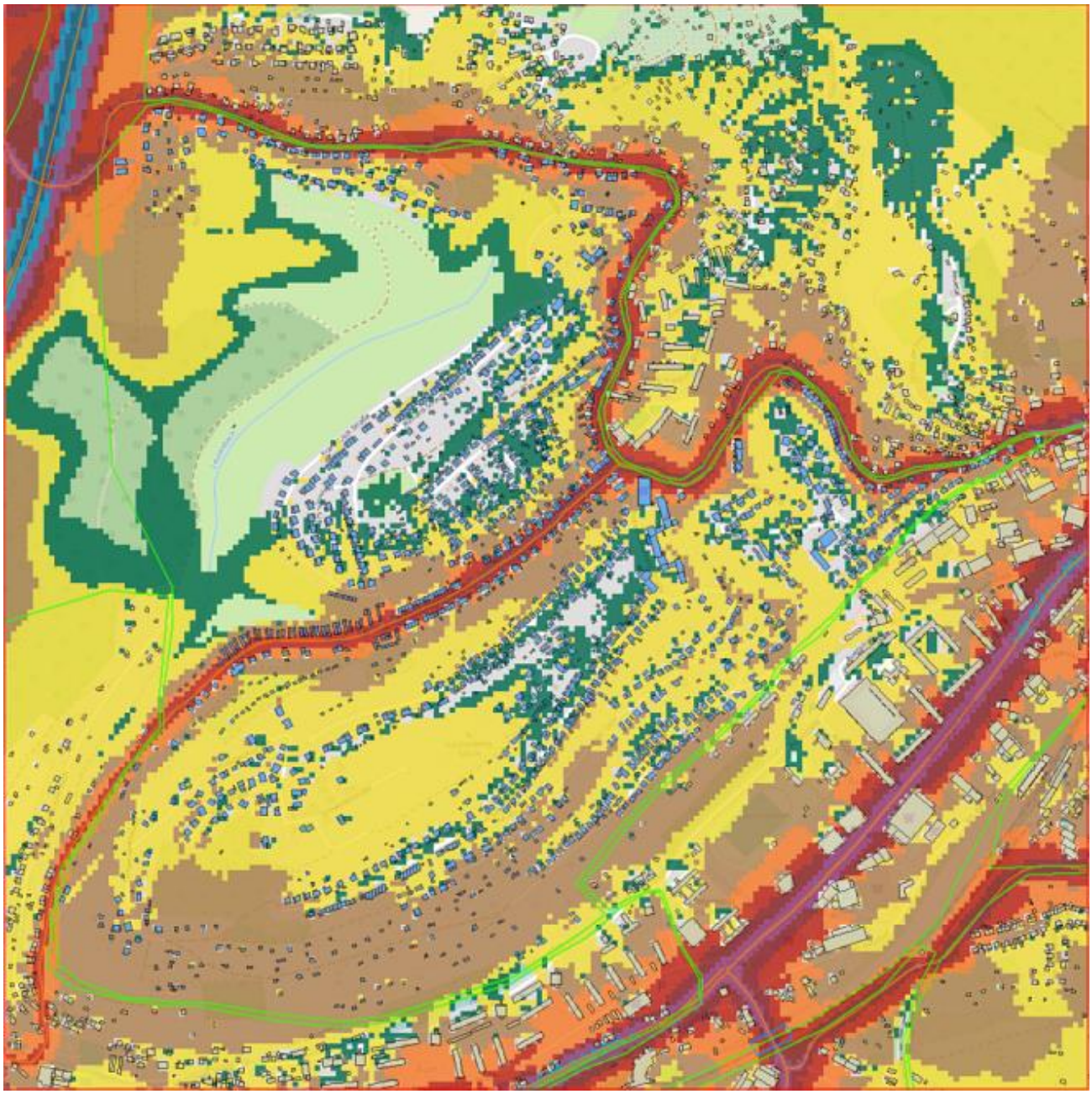
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-11 Lautenberg, Süd-West

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-11 Lautenberg, Süd-West

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}

Legende:

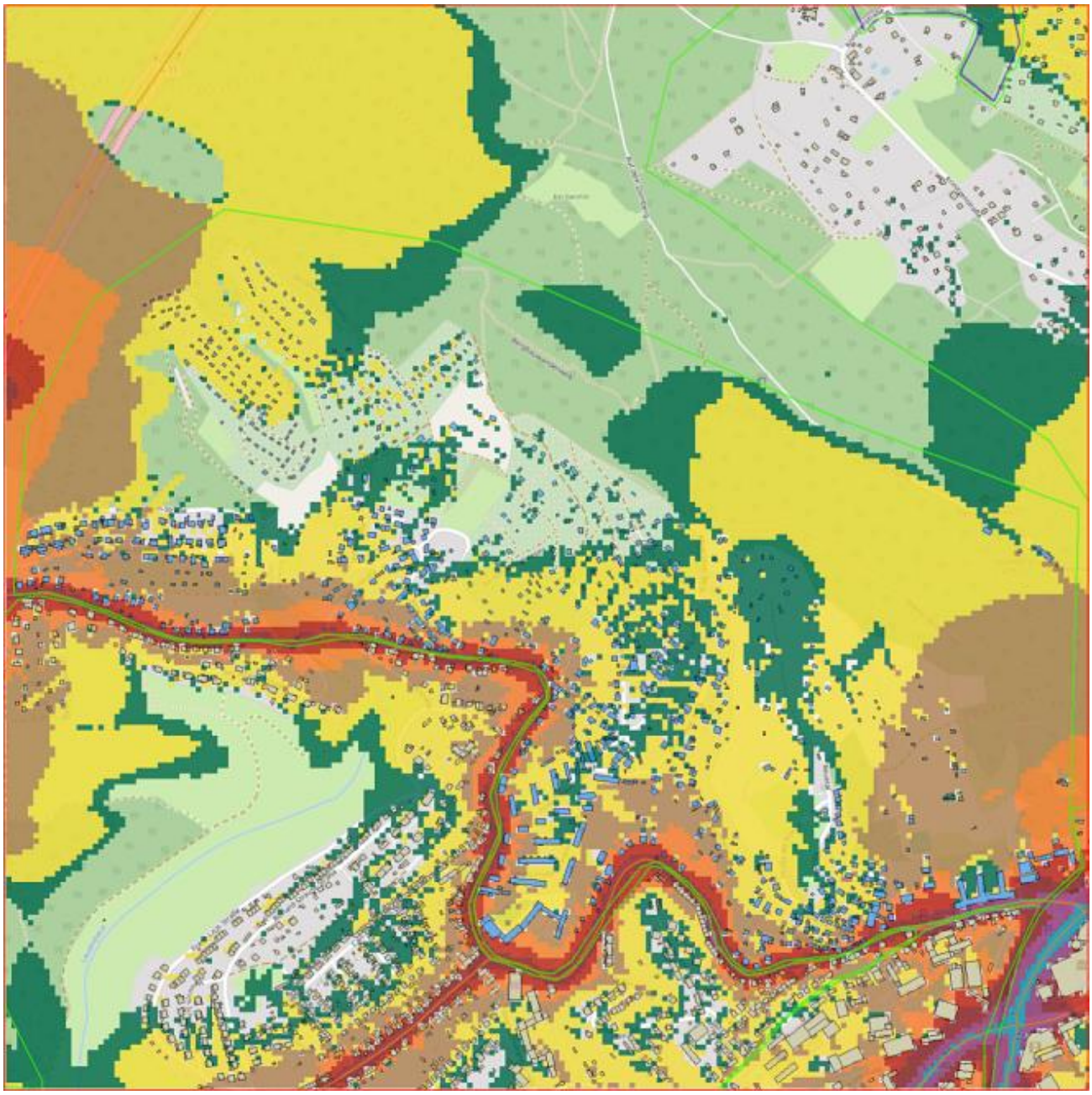
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-12 Lautenberg, Nord-Ost

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



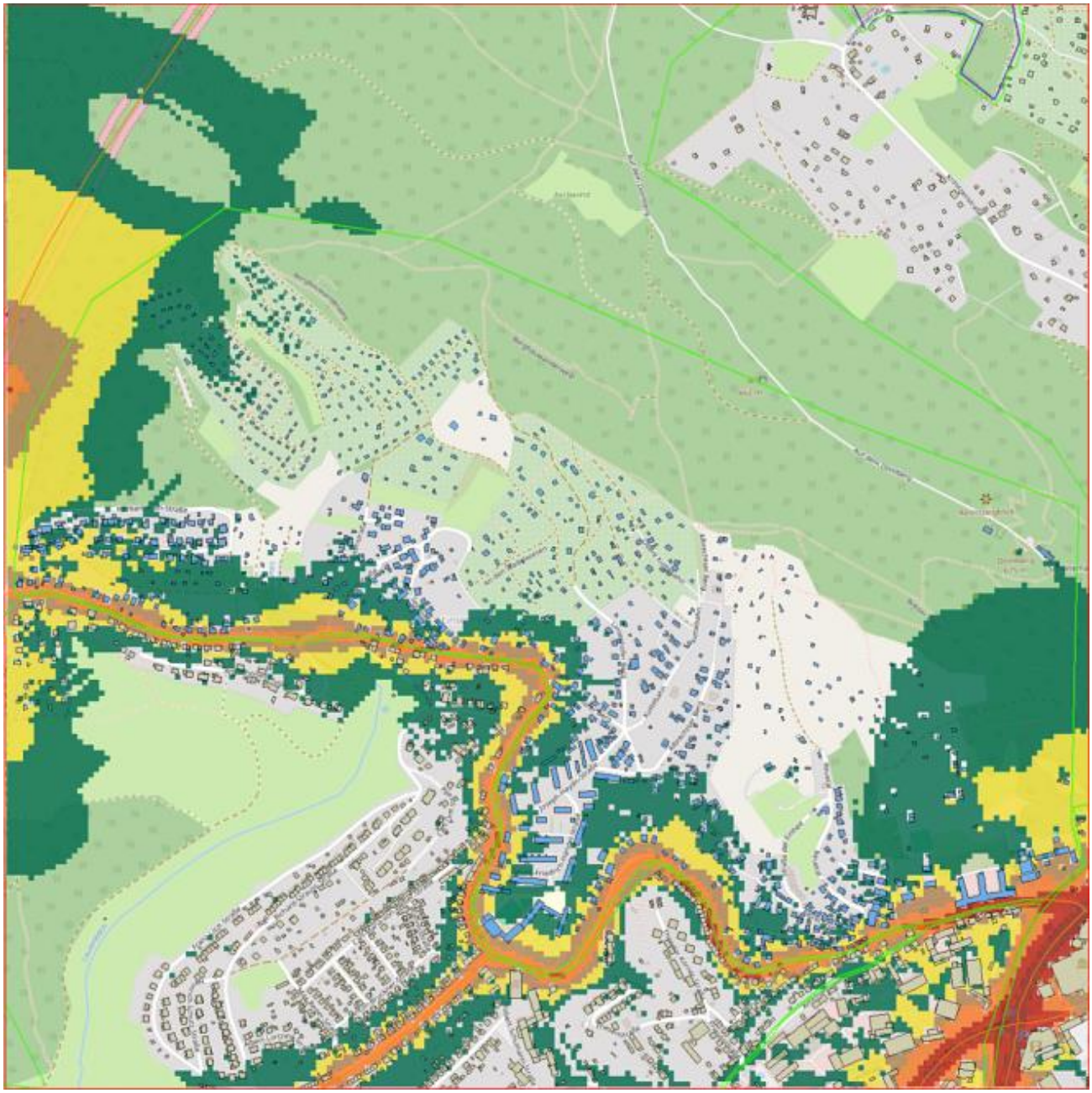
Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

LKZ-12 Lautenberg, Nord-Ost

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



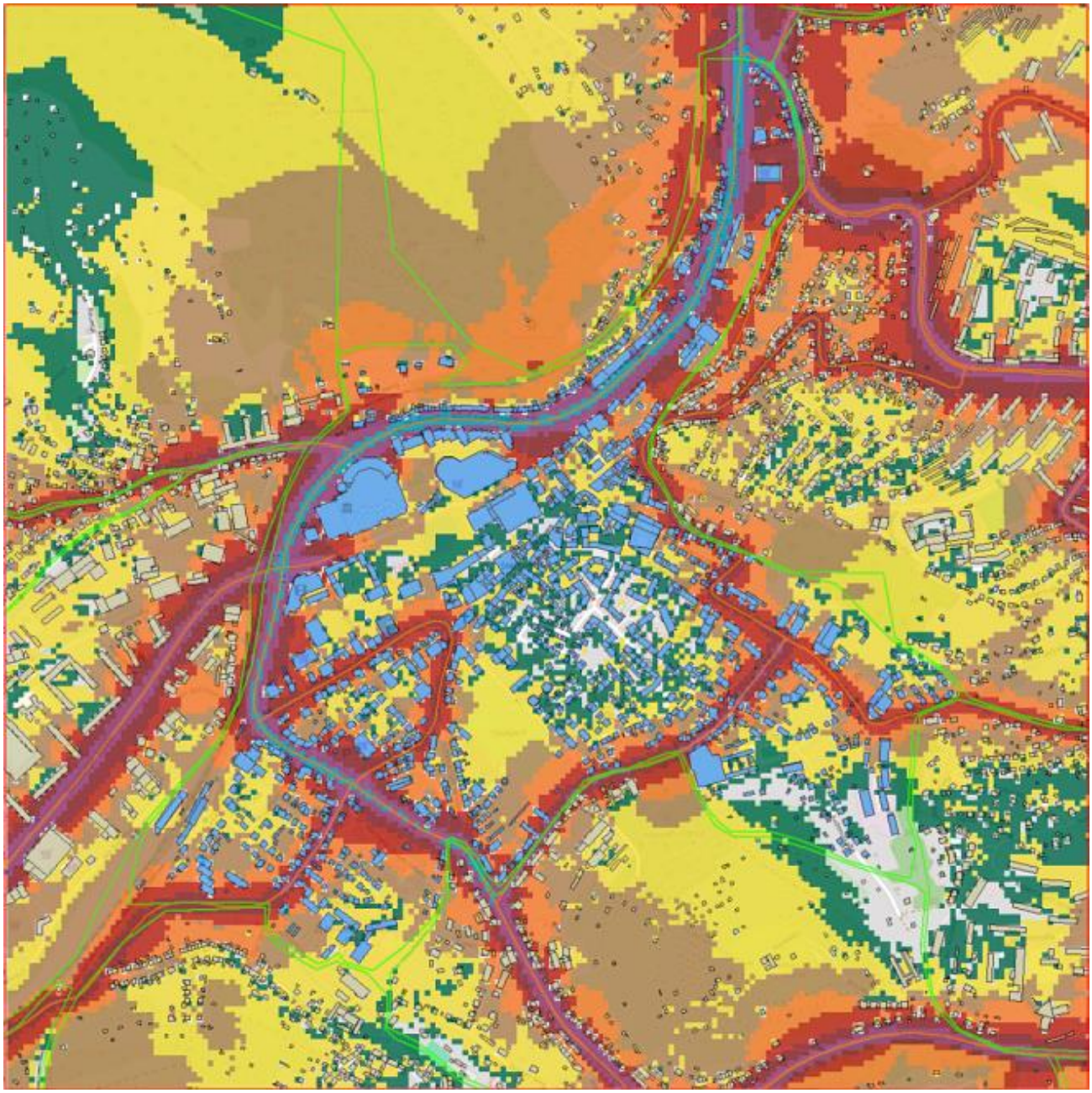
Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

LKZ-13 Zentrum

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

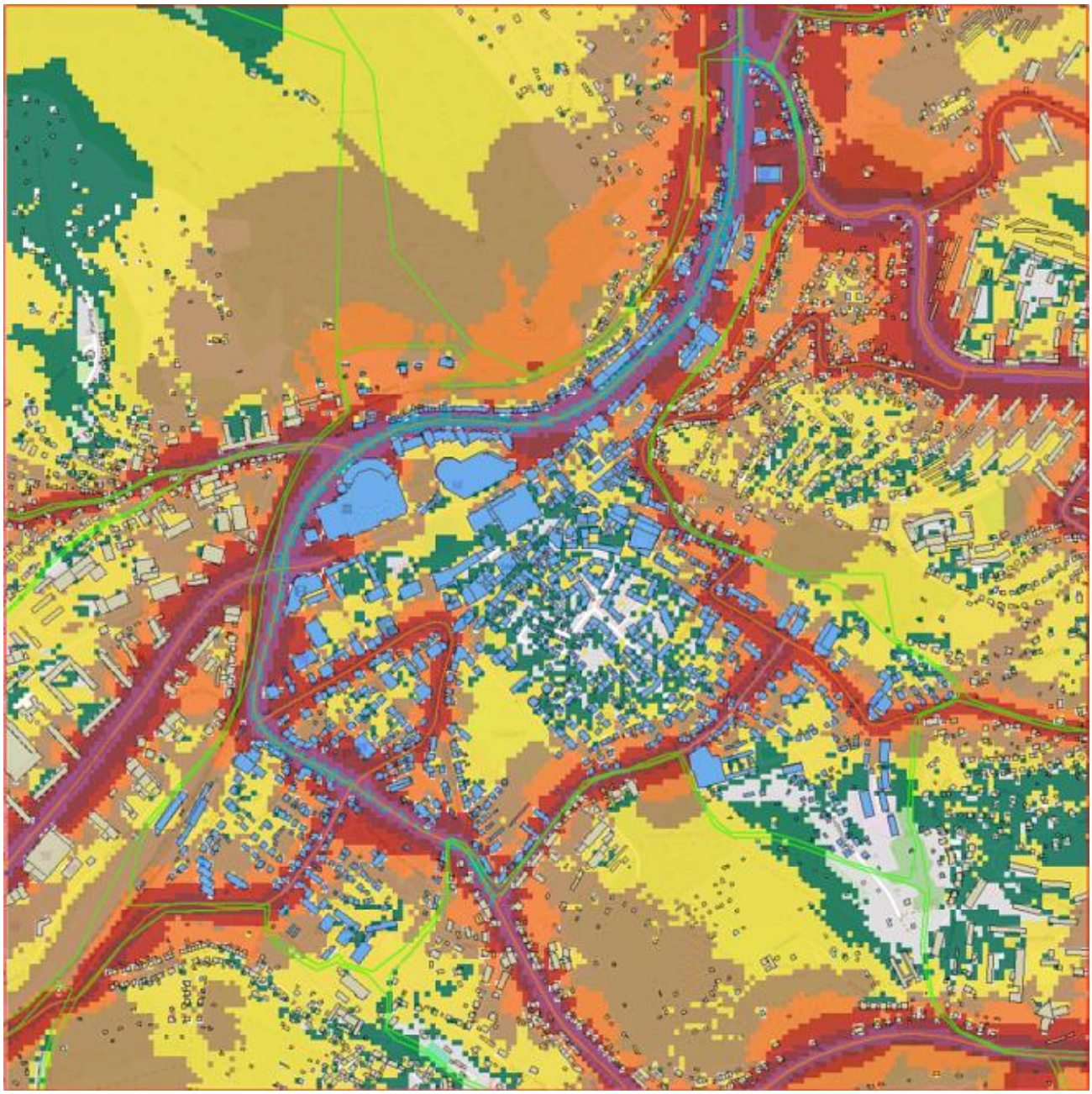
> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-13 Zentrum

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

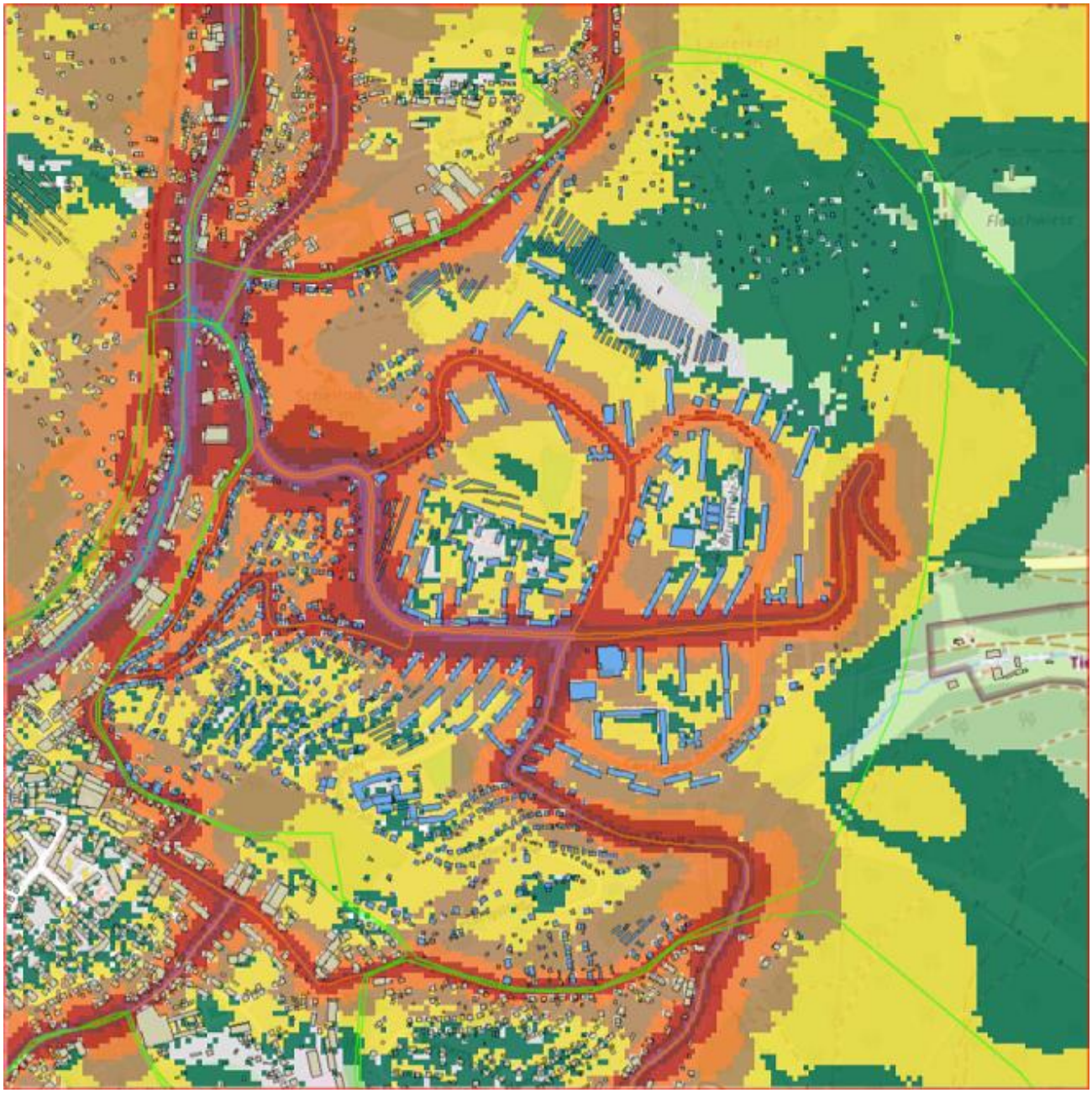
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-14 Zentrum (Nord) / Ilmenauer Straße

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

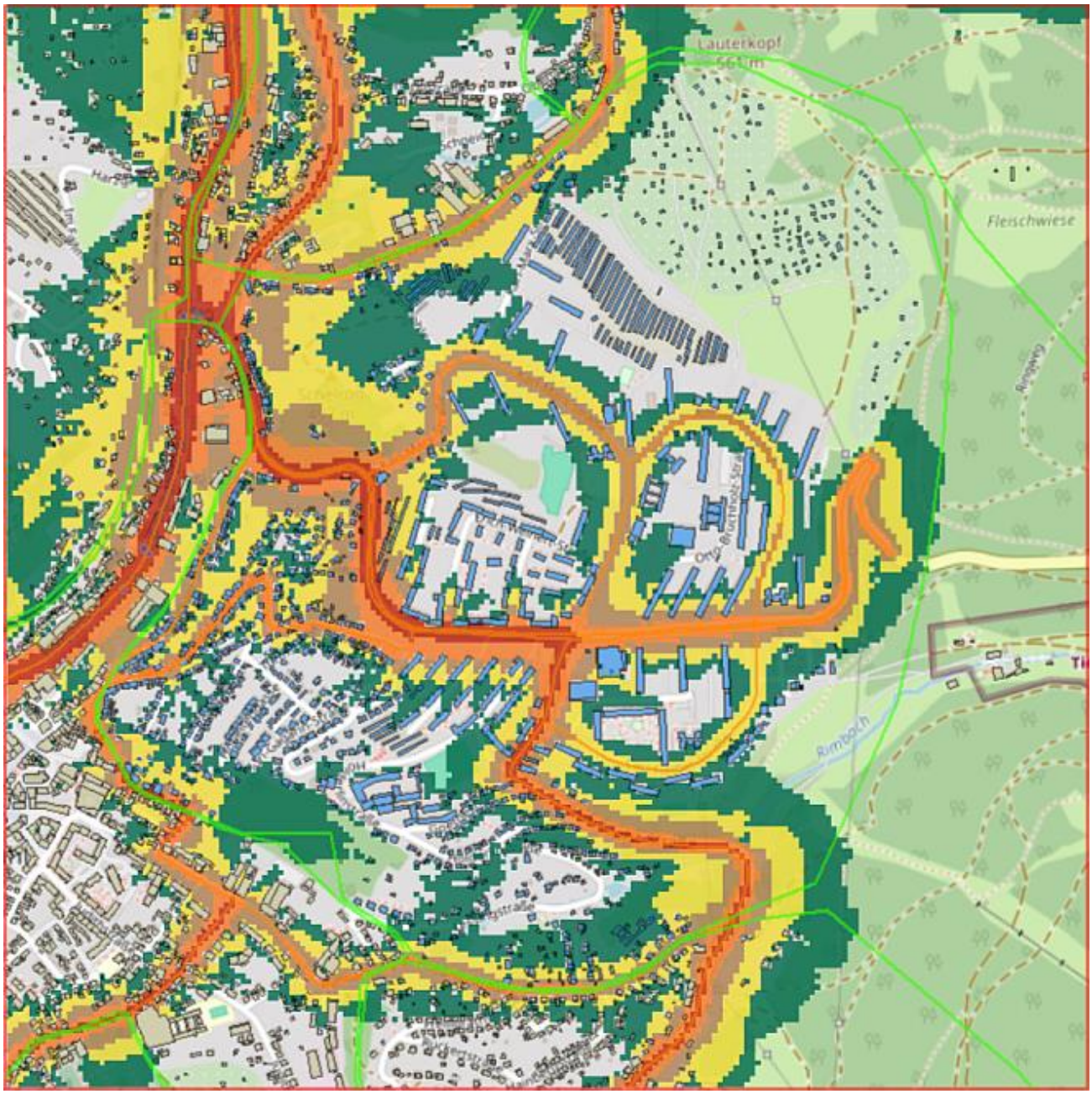
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-14 Zentrum (Nord) / Ilmenauer Straße

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

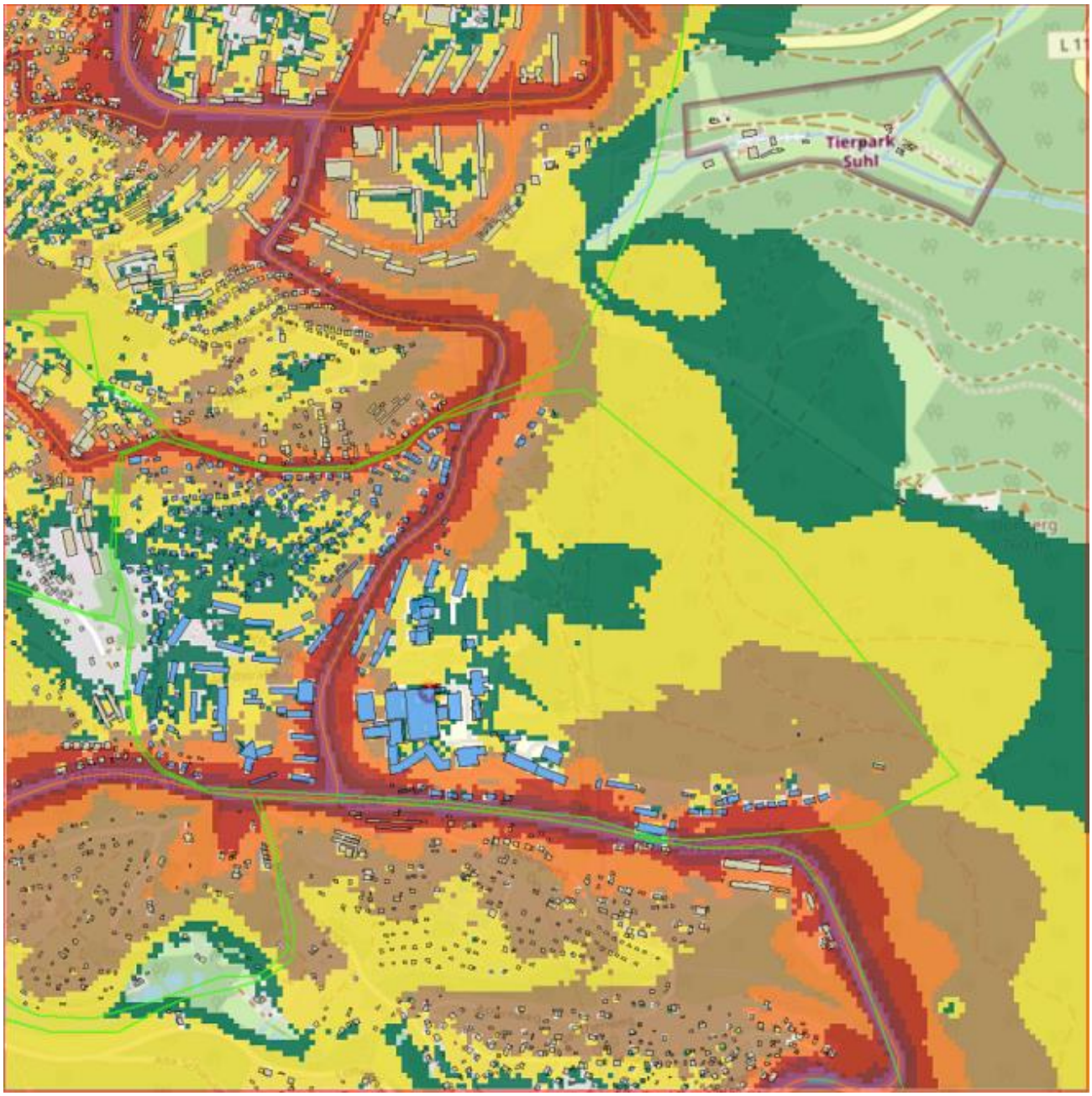
> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-15 Döllberg

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



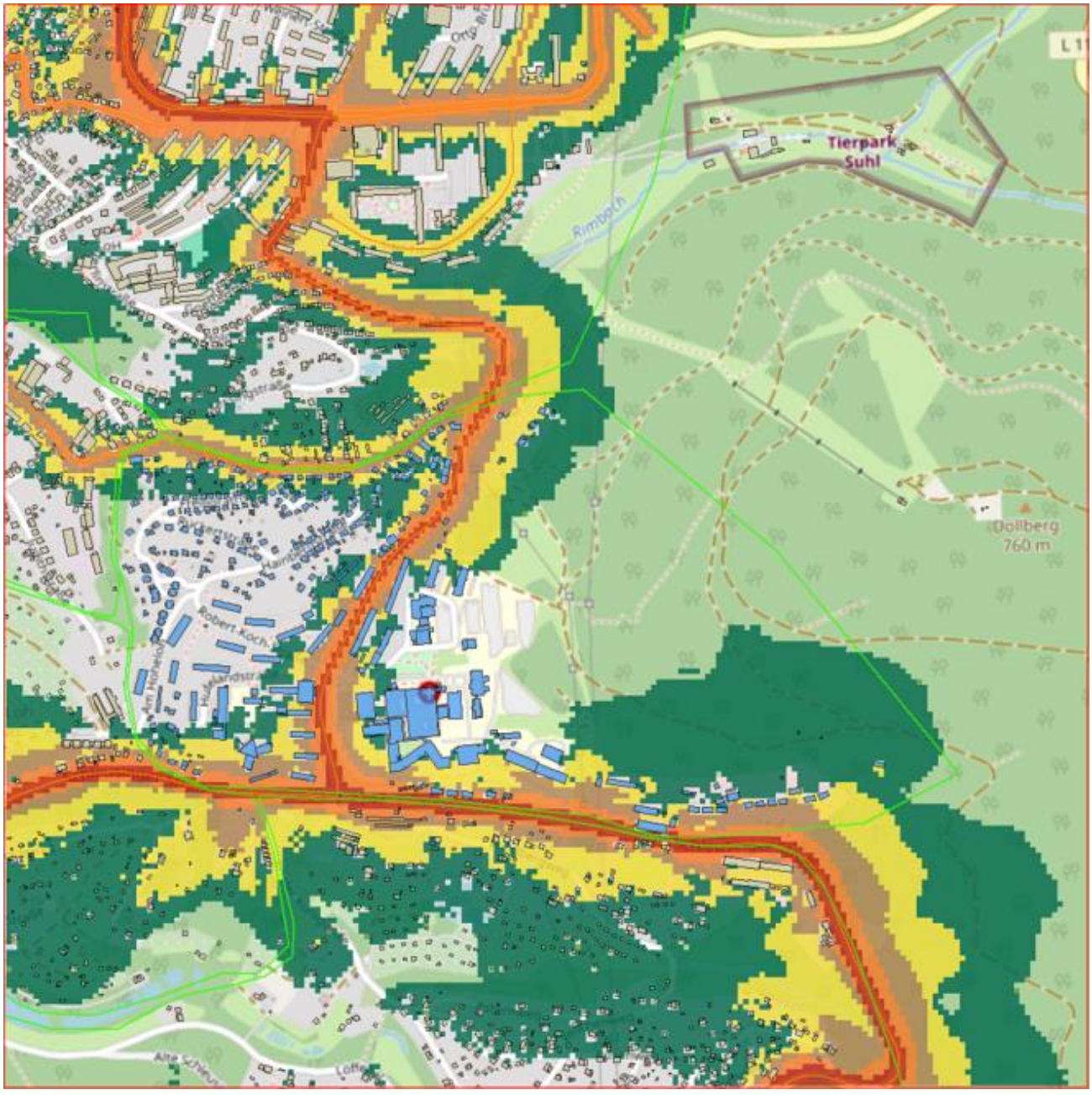
Legende:

> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

LKZ-15 Döllberg

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

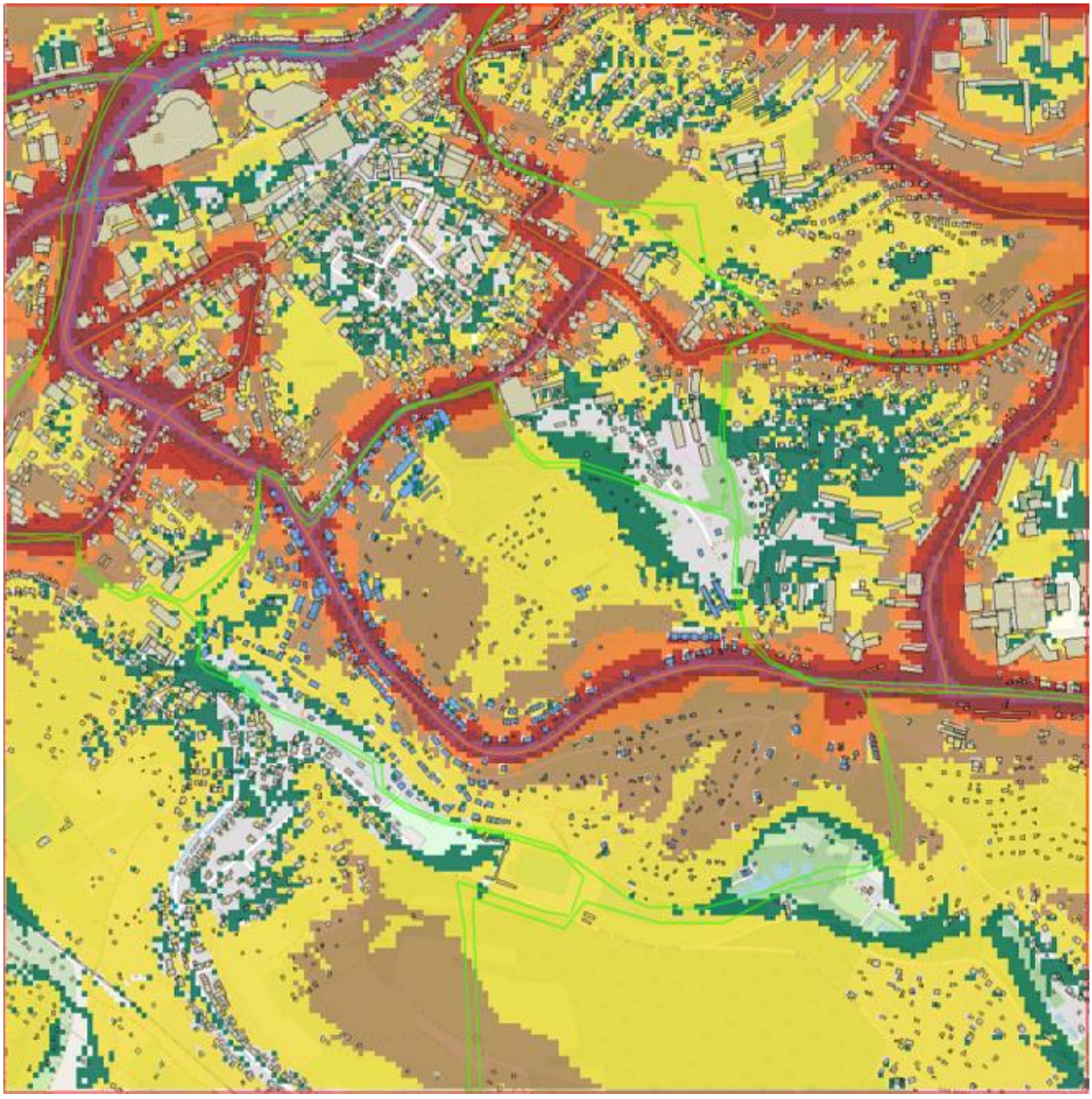
> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-16 Schleusinger Straße / Hoheloh

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-16 Schleusinger Straße / Hoheloh

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}

Legende:

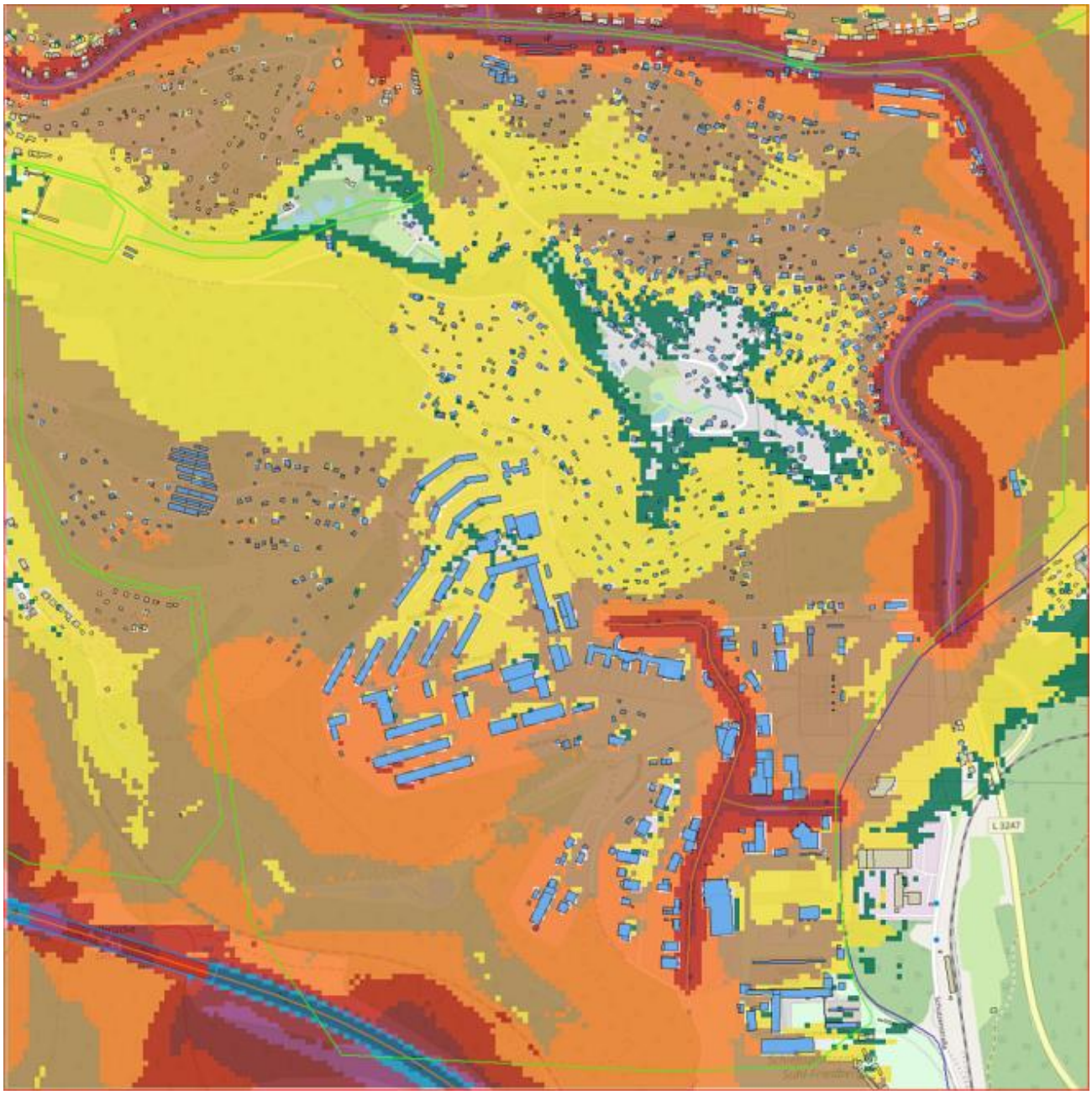
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-17 Schleusinger Straße / Neuer Friedberg

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

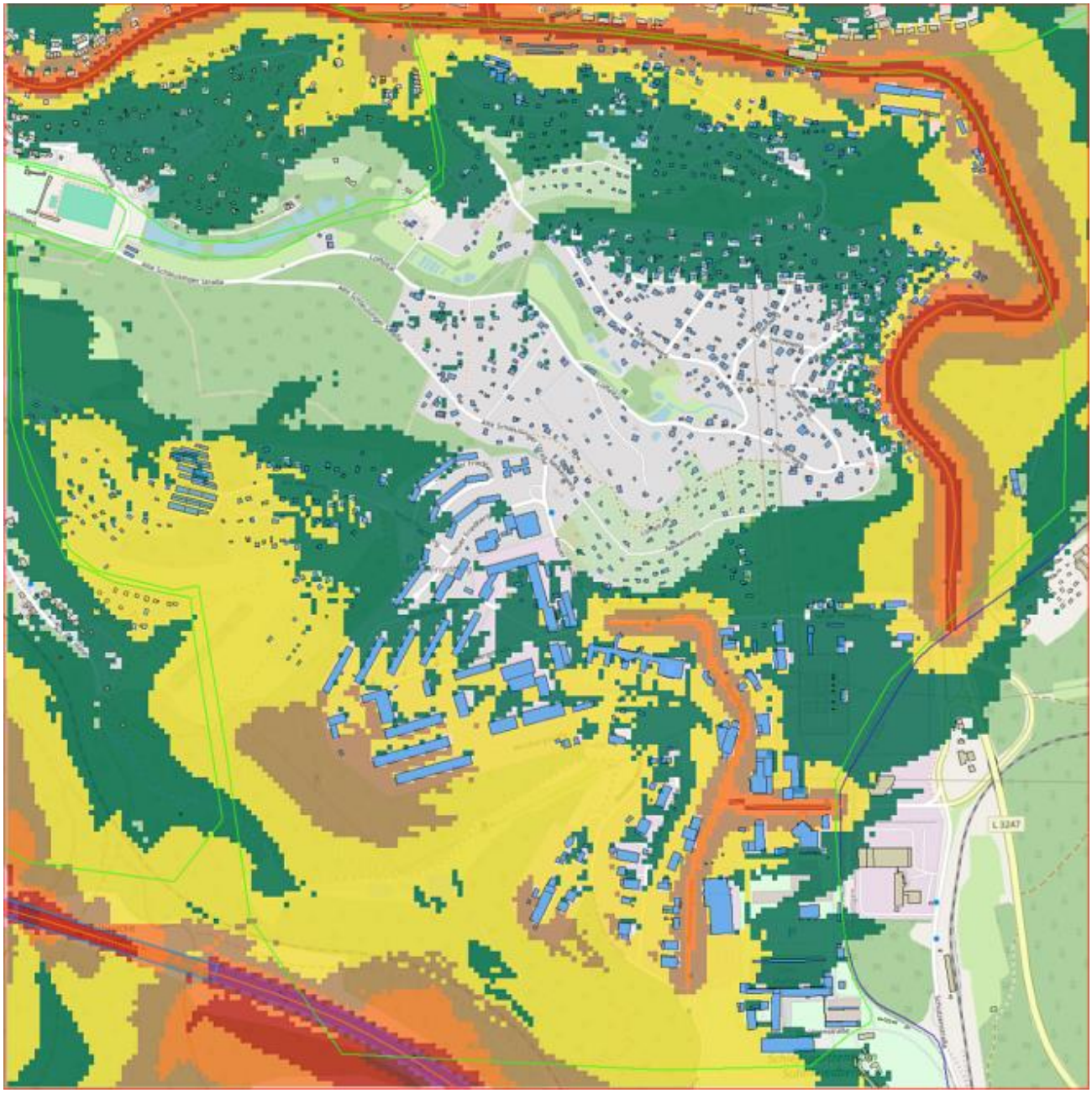
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-17 Schleusinger Straße / Neuer Friedberg

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

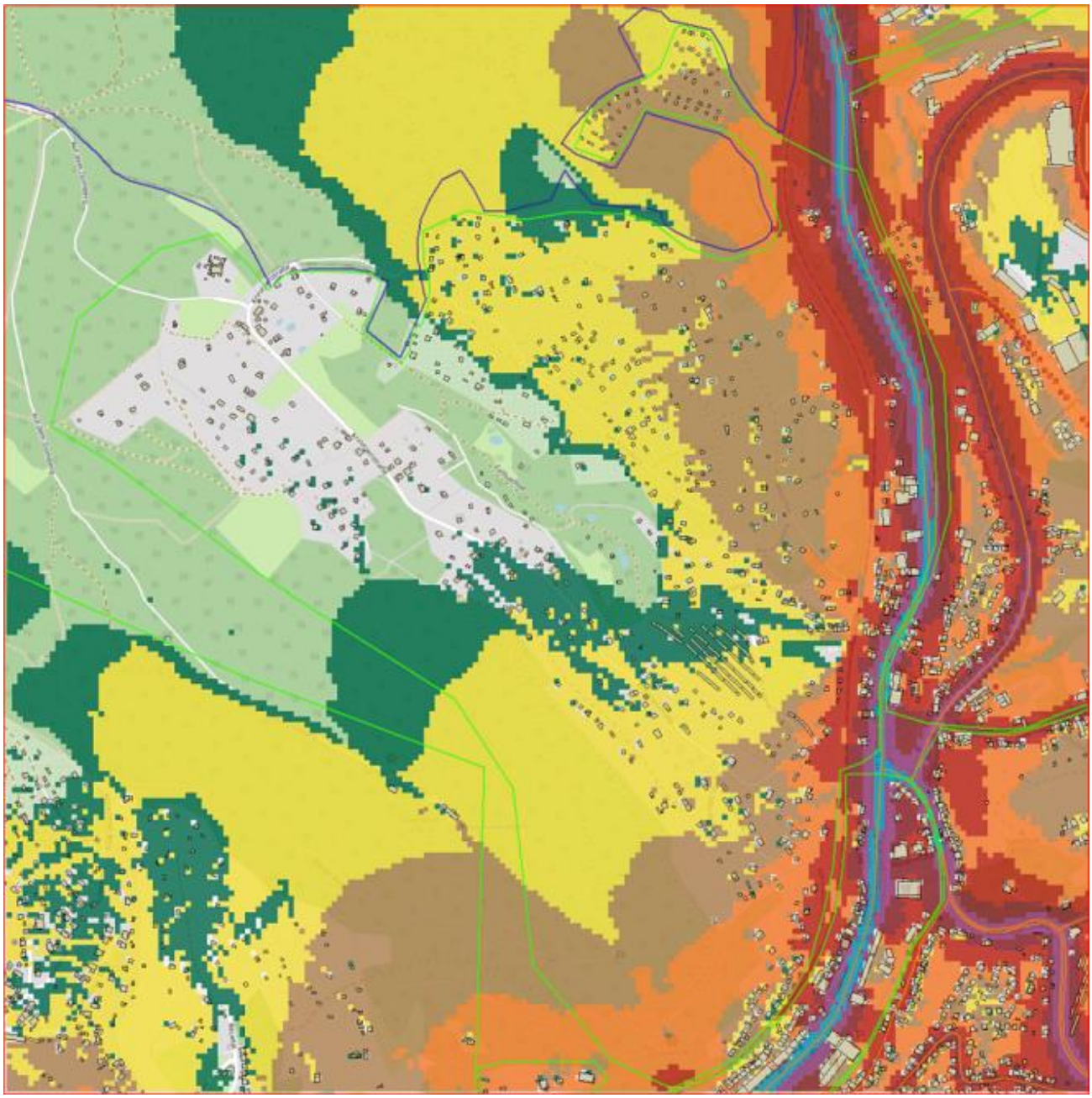
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-18 Domberg

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-18 Domberg

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}

Legende:

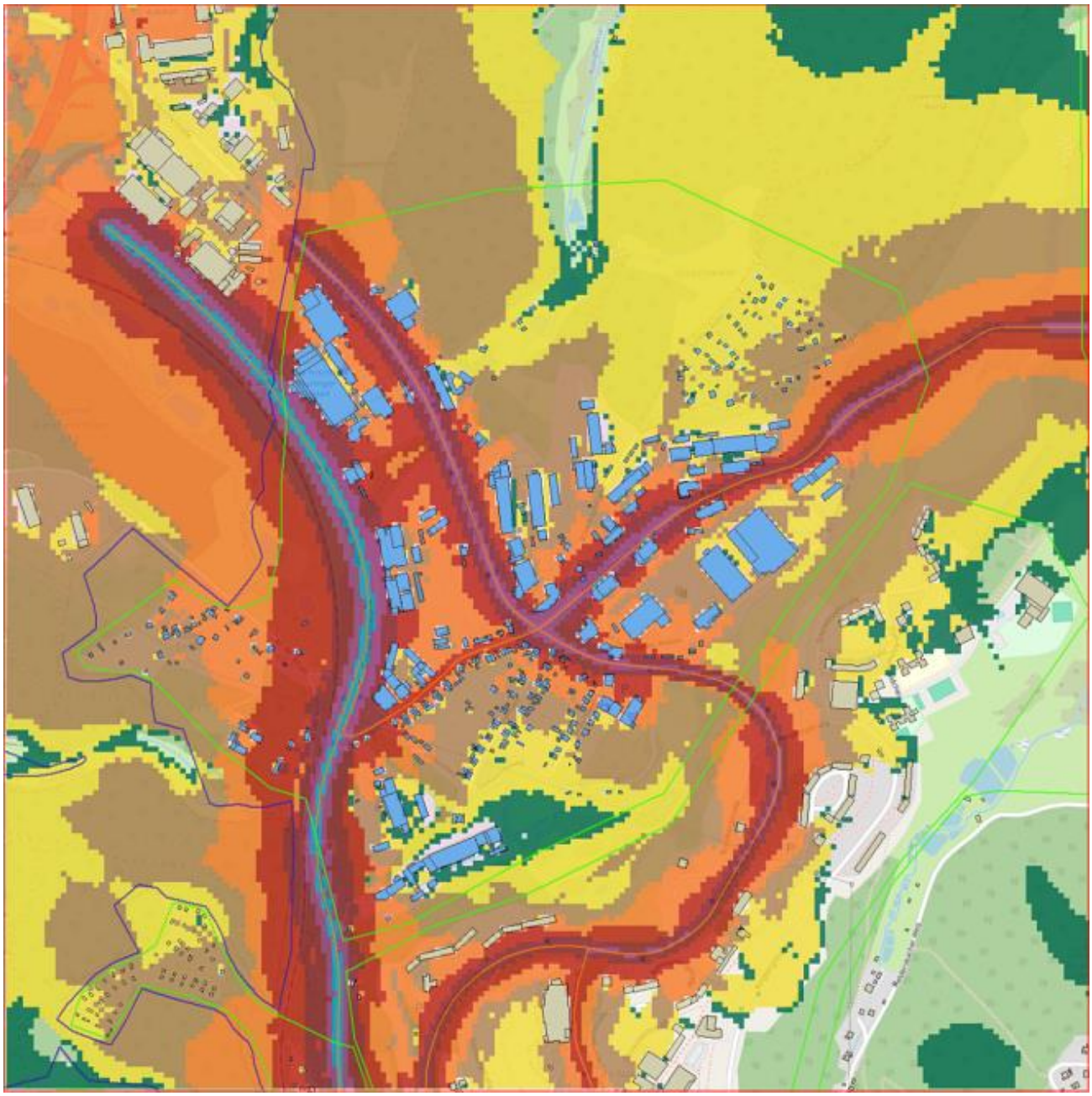
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-19 Fröhlicher Mann

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

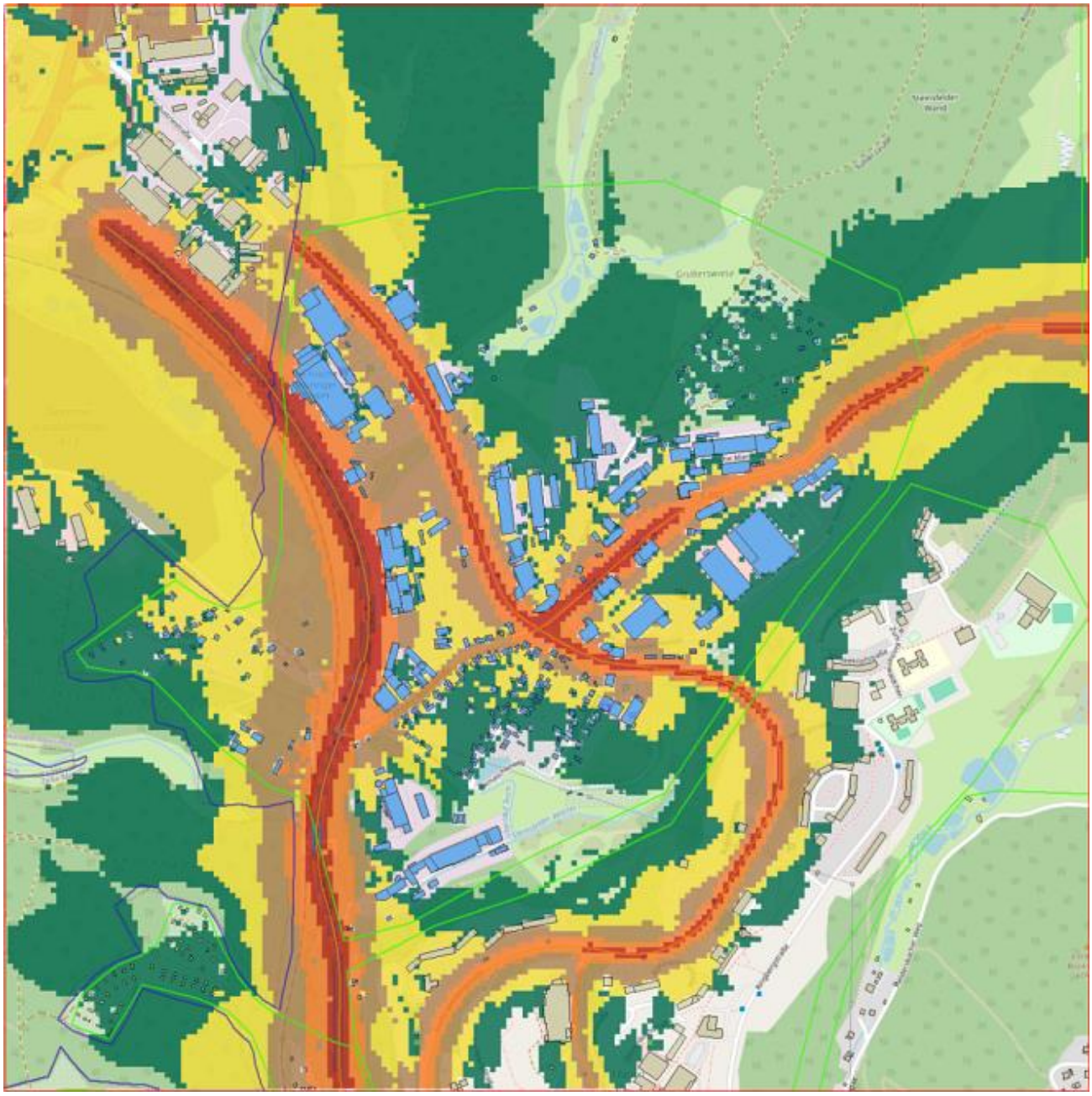
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-19 Fröhlicher Mann

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

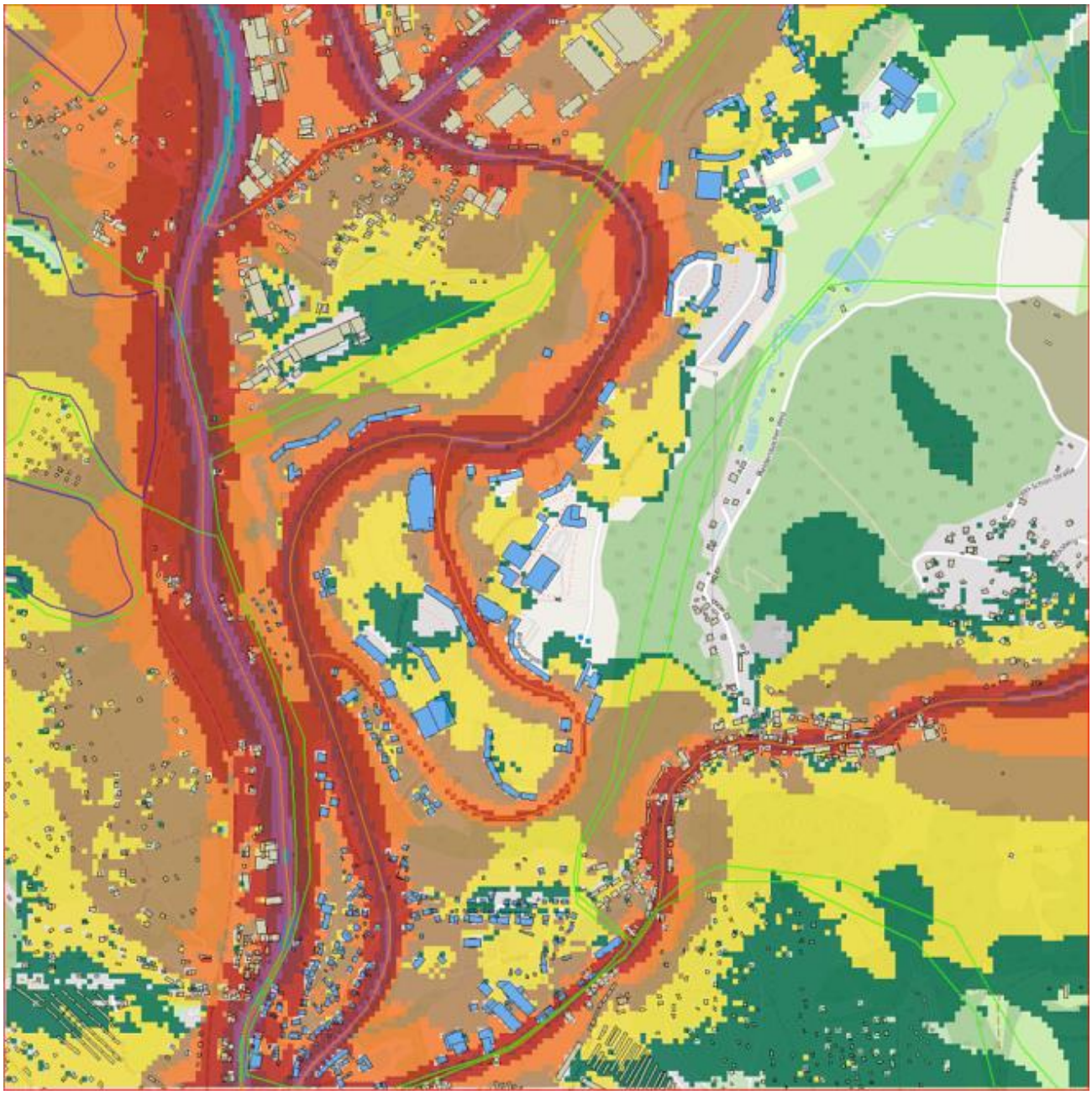
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-20 Suhl-Nord

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



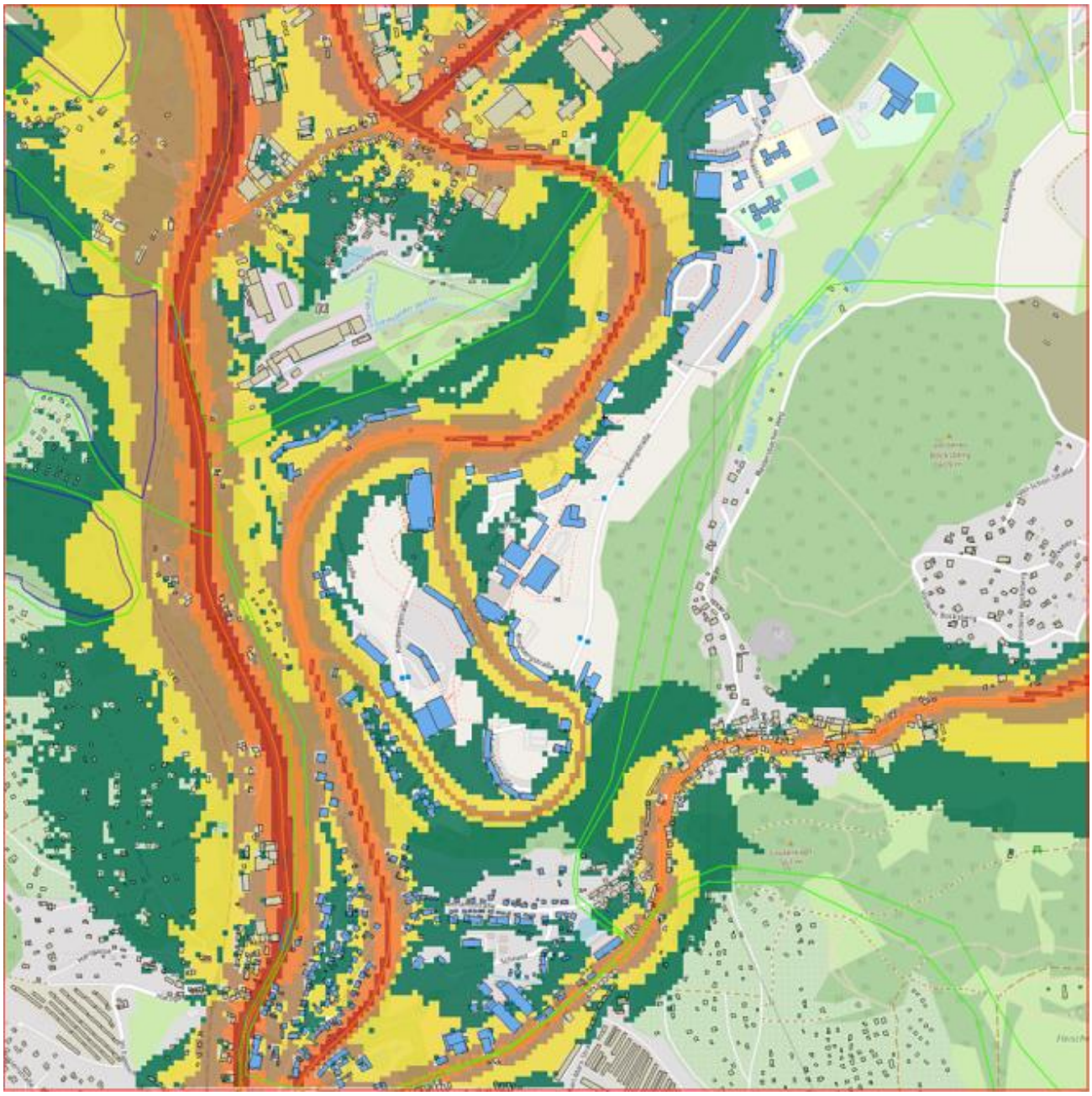
Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

LKZ-20 Suhl-Nord

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

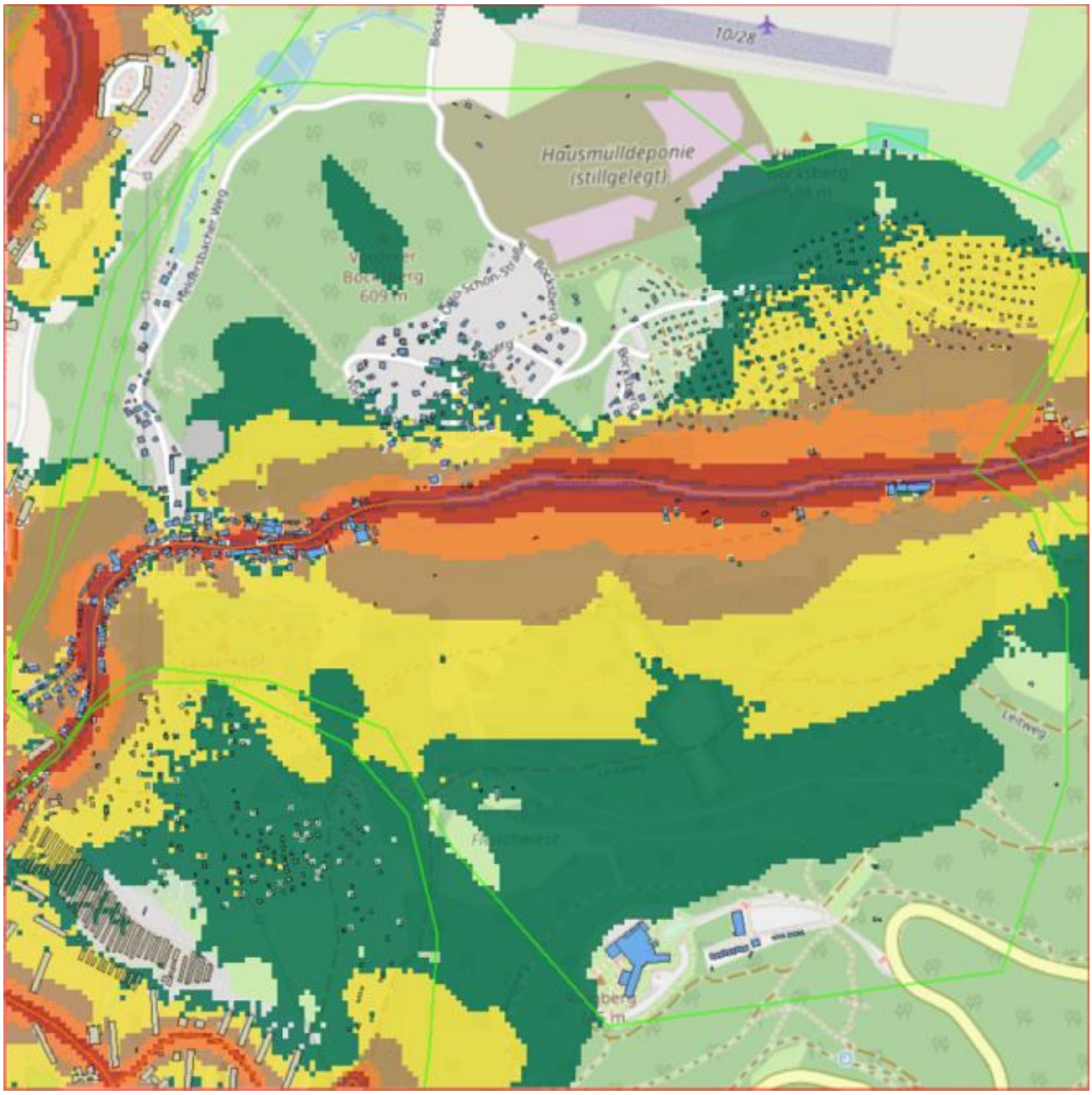
- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-21 Lauter

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

LKZ-21 Lauter

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}

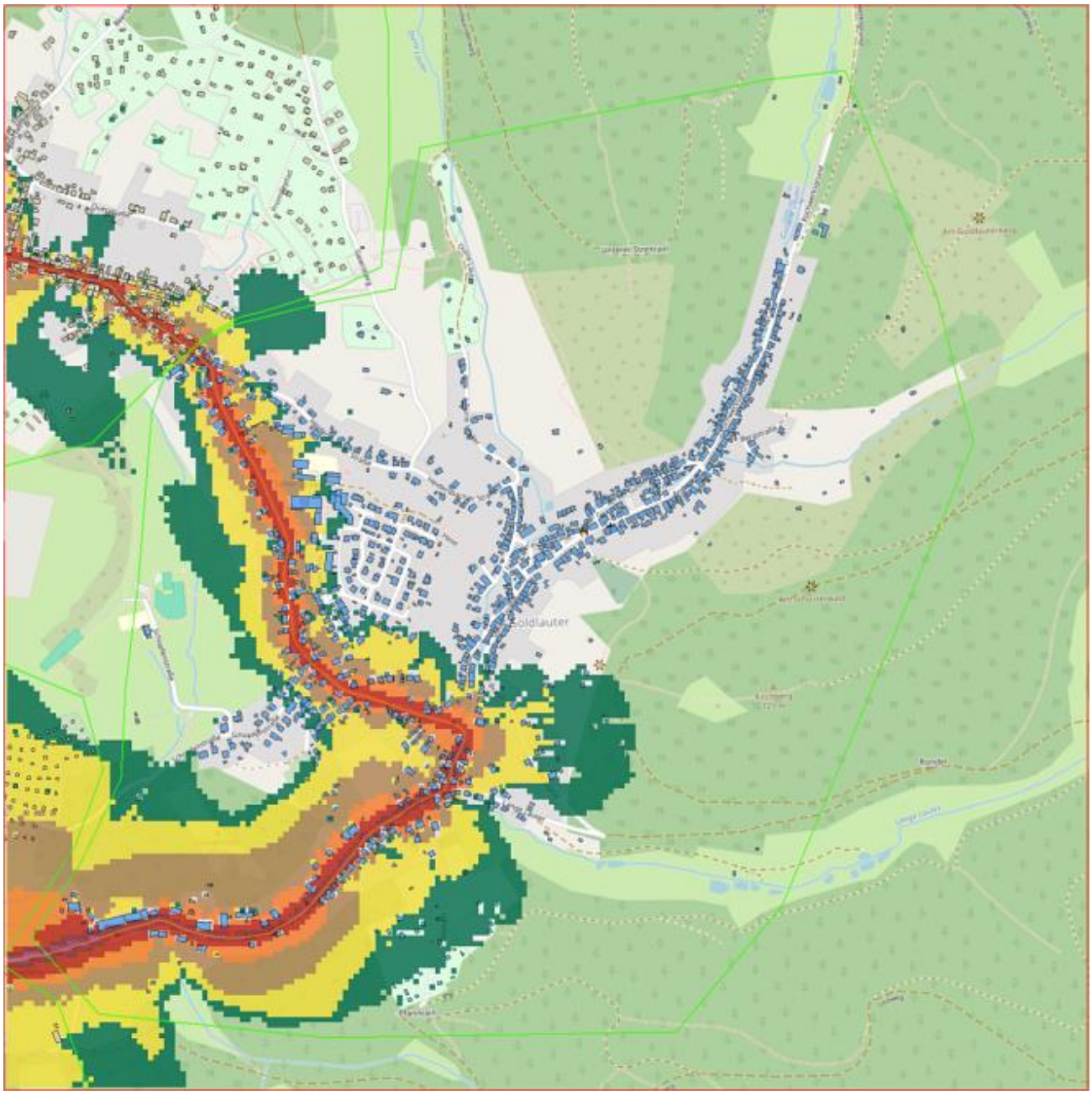
Legende:

> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

LKZ-22 Goldlauter

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



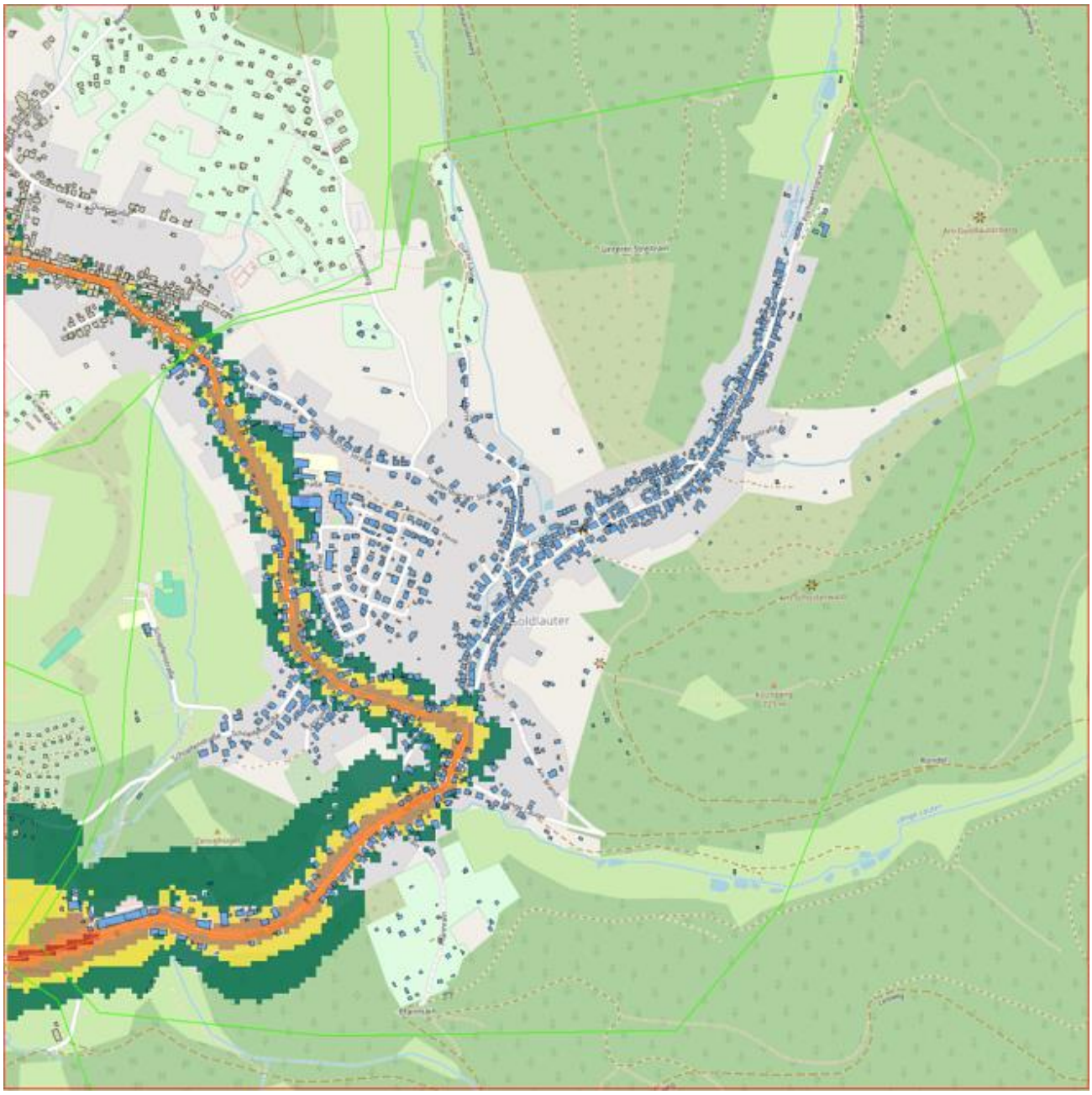
Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

LKZ-22 Goldlauter

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



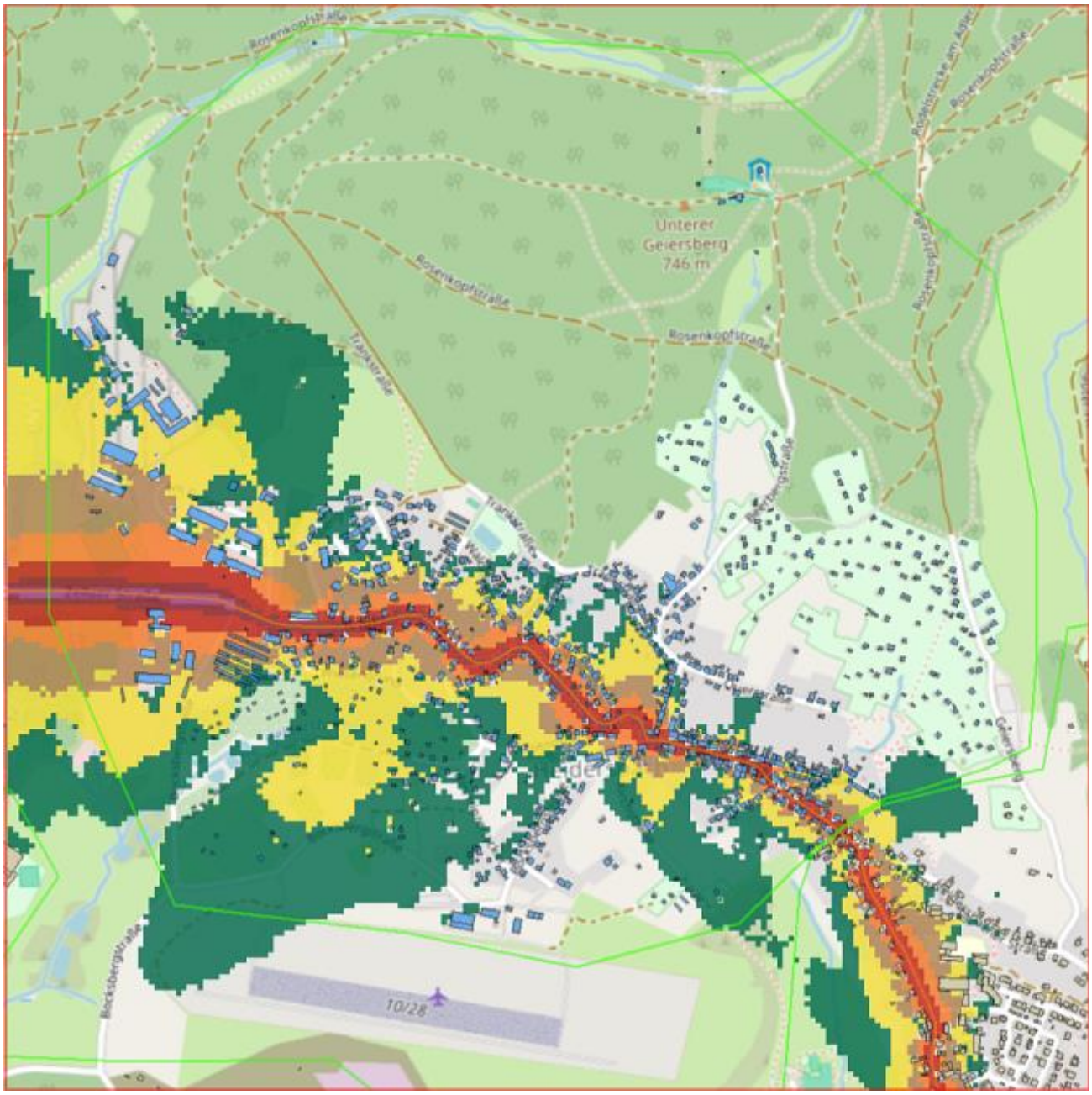
Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

LKZ-23 Heidersbach

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



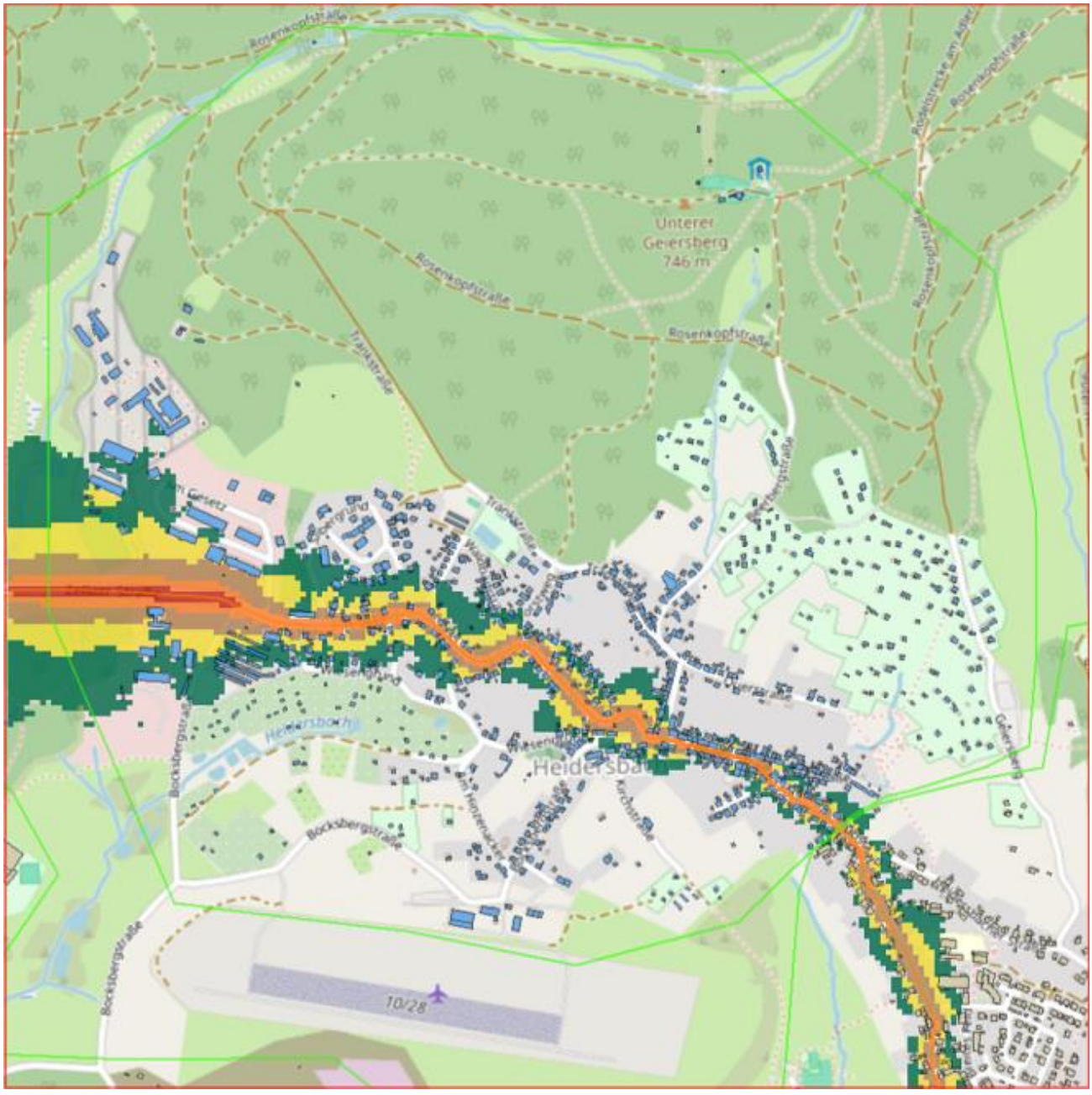
Legende:

> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

LKZ-23 Heidersbach

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}



Legende:

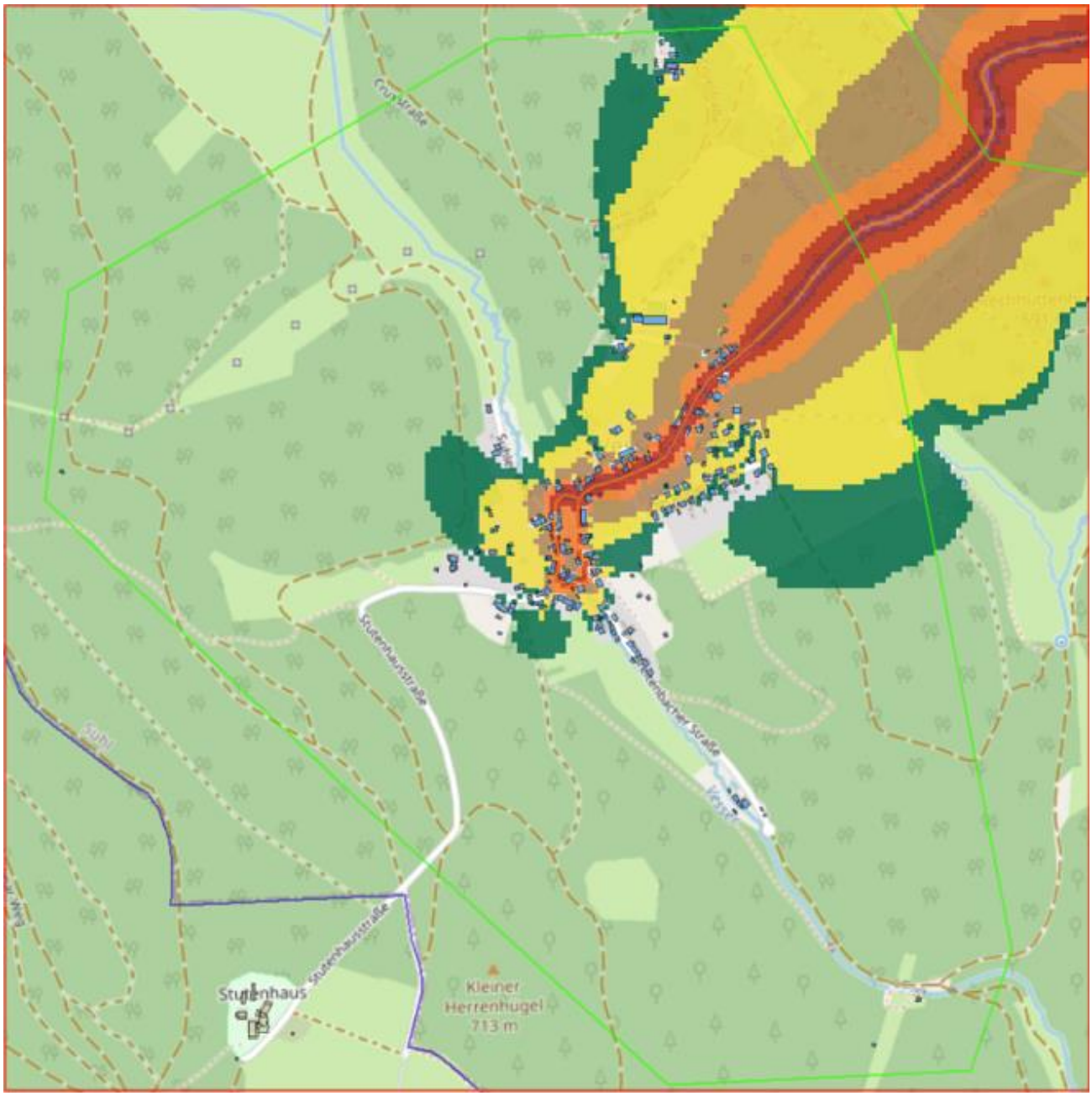
> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS

LKZ-26 Vesser

Darstellung Ist-Zustand

L_{DEN}



Legende:

> 80 dB(A)	> 60 dB(A)	> 40 dB(A)
> 75 dB(A)	> 55 dB(A)	> 35 dB(A)
> 70 dB(A)	> 50 dB(A)	≤ 35 dB(A)
> 65 dB(A)	> 45 dB(A)	

LKZ-26 Vesser

Darstellung Ist-Zustand

L_{NIGHT}

Legende:

- > 80 dB(A)
- > 75 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 45 dB(A)
- > 40 dB(A)
- > 35 dB(A)
- ≤ 35 dB(A)

Oden™ On-demand Environmental Analysis ODEN SYSTEMS