

Regierungspräsidium Gießen
Dezernat 43.2 - Stichwort: Lärmaktionsplanung
Landgraf-Philipp-Platz 1-7
35338 Gießen

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Hessen (3. Runde) - Teilplan für den Regierungsbezirk Gießen

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Dr. Wesp,

die Stadt Wetzlar hat den Entwurf des Lärmaktionsplanes Hessen, 3. Runde, Teilplan für den Regierungsbezirk Gießen zur Kenntnis genommen. Nach Prüfung des Dokumentes und unter Berücksichtigung der bereits im Vorfeld erfolgten Abstimmung erhebt die Stadt Wetzlar gegen die beschriebenen Maßnahmen keine Einwände.

Im Rahmen unserer Stellungnahme möchten wir auf folgende Punkte hinweisen:

Für die Tabelle 86 wurden die Änderungen der Formatierung und die inhaltlichen Aktualisierungen zum Vorentwurf nicht übernommen; die Prüfung der Zulassung von Radverkehr in Einbahnstraßen entgegen der Kfz-Verkehrsrichtung ist umgesetzt. Wir bitten darum, dies zu korrigieren.

Zu S. 170, Lärminderungsmaßnahmen Stadtgebiet Wetzlar: Der zweite Halbsatz „oder befindet sich in konkreter Planung“ wurde entfernt. Die Beschreibung zur Tabelle besagt ohne den fehlenden Halbsatz, dass die in der Tabelle genannten Maßnahmen bereits umgesetzt seien. Da das Pilotprojekt für alternative Antriebe im ÖPNV erst für 2021 vorgesehen ist, ist das nicht für alle Punkte zutreffend. Daher bitten wir darum, den zweiten Halbsatz wieder einzufügen.

STADT WETZLAR



Zu S. 174, Gesamtlärbetrachtung: Aus unserer Sicht wird nicht ersichtlich, in welchem Kontext die Anmerkungen stehen. Im Vorentwurf wurde noch deutlich, dass es sich um Einwendungen bzw. eine Stellungnahme des BUND/reine Luft für Wetzlar handelt. Auch wenn die Verfasser der Einwendungen namentlich nicht genannt werden sollen, sollte aus unserer Sicht die Fragestellungen, die durch die Anmerkungen "Gesamtlärbetrachtung", "Grundlage der Prognose ..." etc. beantwortet werden, zumindest kurz zusammengefasst werden, da die Ausführungen so etwas im leeren Raum stehen und der Kontext fehlt.

Redaktionelle Hinweise

- S. 169: Die Fußnoten der Abb. 55 stimmen nicht mit den Fußnoten auf dieser Seite überein, Artikel „Der“ am Satzbeginn Absatz „B 49, Garbenheim“ fehlt
- S. 171, Ersatzneubau Talbrücke Münchholzhausen, A 45: Dopplung des Wortes „handelt“
- S. 172, ÖPNV: Sollte als Überschrift kenntlich gemacht werden
- S. 173, Tempo 30, nachts, Nauborner Straße: Sollte als Überschrift kenntlich gemacht werden
- S. 175, Verkehrsführung im Stadtteil Dutenhofen, Bergstraße: Sollte als Überschrift kenntlich gemacht werden

Mit freundlichen Grüßen

Entwurf des Lärmaktionsplanes Hessen (3.Runde), Teilplan RP Gießen: Stellungnahme der Stadt Gießen im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Sehr geehrte Frau [REDACTED]

nach Prüfung des Lärmaktionsplan-Entwurfes und der im Lärmviewer Hessen veröffentlichten Daten zur Lärmkartierung mit der Kartierungsgrundlage Hauptverkehrsstraßen und Straßen-Plus nehmen wir wie folgt Stellung.

1. Kartierungsgrundlage Hauptverkehrsstraßen und Straßen-Plus

Die Stadt Gießen hat bereits im Zuge der ersten Beteiligung in Ihrer Stellungnahme vom 29.01.2018 ausführlich auf festgestellte Abweichungen zu Verkehrsdaten (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)), die als Grundlage in die Lärmberechnung 2017 eingeflossen sind, hingewiesen und einen Abgleich mit vorhandenen städtischen Daten aus aktuellen Verkehrserhebungen (Einzelgutachten) sowie aus dem Verkehrsmodell 2007/2009 angeboten. Dies ist auch im Zusammenhang mit erkannten „Lücken“ bei der Lärmkartierung im innerstädtischen Straßennetz zwischen Ihnen und dem Stadtplanungsamt im Oktober 2017 erfolgt.

Warum in der jetzigen veröffentlichten Kartierungsgrundlage Hauptverkehrsstraße und Straße Plus immer noch und offensichtlich teilweise deutlich abweichende Verkehrsmengen verwendet werden, können wir nicht nachvollziehen. Daher mussten wir leider auch eine diesbezügliche Antwort auf eine Bürgeranfrage erteilen und werden gemäß HUIG in den nächsten Wochen eine Einsichtnahme in unsere aktuellen Verkehrsdaten (als Umweltdaten) gewähren. Im Zusammenhang mit der angelaufenen Neuaufstellung unseres Verkehrsentwicklungsplanes/VEP haben wir unseren Datenbestand nochmals abgeglichen und kommen zum gleichen Ergebnis.

Falls ein nochmaliger Abgleich der Verkehrsdaten aus zeitlichen oder methodischen Gründen nicht möglich sein sollte, bieten wir schon jetzt für die Fortschreibung ihrer Lärmaktionsplanung die Übermittlung der voraussichtlich ab der 1. Jahreshälfte 2021 verfügbaren neuesten Verkehrsdaten aus dem neuen VEP mit aktualisiertem Verkehrsmodell an.

Postfach 11 08 20
35353 Gießen

Telefon 0641 306-0
Telefax 0641 306-2323
stadtgiessen@giessen.de

Sparkasse Gießen
IBAN: DE83 5135 0025 0200 5020 00
BIC-SWIFT: SKGIDE5F

und Konten bei
weiteren Banken in
der Stadt Gießen

www.giessen.de

Des Weiteren weisen wir in Anlage 1 auf eine fehlerhafte Darstellung der Lärmkartierung hin. Über die Zufahrtsstraßen der Dulles-Siedlung erfolgt kein Hauptverkehrsstrom.

2. Entwurf Lärmaktionsplan (Teil Gießen siehe Word-Datei Anlage 2)

Wir haben im Textteil Korrekturen und Ergänzungen in **der Word-Datei** vorgenommen und bitten Sie diese zu übernehmen (siehe Anlage 2).

Wesentliche sachinhaltliche Punkte sind:

- die LKZ (N) Angabe für den Gießener Ring in Wieseck (940 oder 465?) ,
- die Betroffenheitsdarstellung in Abbildung 6 in der Word-Datei,
- das Kapitel Maßnahmenplanung bitten wir wie folgt zu gliedern:
 - 1. Maßnahmenumsetzung von 2014 bis 2019,
 - 2. Fortlaufende und in Umsetzung befindliche Maßnahmen,
 - 3. Angaben zu weiteren Planung mit zu erwartenden Maßnahmen und
 - 4. Konkrete Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung
- zu **1. Maßnahmenumsetzung von 2014 bis 2019 unter Verbesserung ÖPNV**: Ergänzung Verstärkerlinie 15 und 17; **unter Radverkehr**: Ergänzung der Maßnahmen: Dammdurchstich (Anbindung Dammstraße—Bootshausstraße), Querung Ostanlage (Verbindung Gutfleischstraße—Landgrafenstraße), Bau Christoph-Rübsamen-Steg über die Lahn, Lahnquerung über Wehranlage, Johannesstraße optimiert für den Radverkehr, In der Frankfurter Straße Lückenschluss ab Schubertstraße stadtauswärts, Radverkehrsanlagen im Aulweg: Anpassung Knoten Schiffenberger Weg sowie bergauf (Abs. Schiffenberger Weg – Liebigstraße), Lückenschluss Radverkehrsanlagen im Schiffenberger Weg zwischen Ferniestraße und Karl-Glöckner-Straße, Lückenschluss Ludwig-Richter-Straße, Aufhebung der Einbahnstraßenführung im Gewerbegebiet West, Sanierung Marktplatz mit Beseitigung der Spurrinnen als Gefahrenstelle Radverkehr, Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen I+II“, Öffnung von Einbahnstraße für den Radverkehr (Riegelpfad, Hein-Heckroth-Straße, Am Alten Friedhof), Radweg entlang der L3054, Abs. Aussiedlerhof - Rechtenbäch (Hessen Mobil), Schutzstreifen Wiesecker Weg, Abschnitt Marburger Straße – Dürerstraße.
- zu **2. Fortlaufende und in Umsetzung befindliche Maßnahmen**: Goethe- und Löber- / Lonystraße werden 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen, Radverkehrsführung in der Rathenaustraße (Abschnitt Alter Steinbacher Weg – Otto-Behagel-Straße Tempo 30 Begrenzung, im anschließenden Abschnitt bis Heegstrauchweg: Schutzstreifen), Radverkehrsführung Rödgener Straße zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Sophie-Scholl-Schule, Radverkehrsanlagen Lahnstraße Abschnitt Meisenbornweg – Hüttenweg, Mobilisierung / Werbung für den Umstieg aufs Rad durch Teilnahme an bundesweiter Kampagne STADTRADELN (seit 2015), systematische Einrichtung von Radsignalgebung, Vorbeifahrstreifen und aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) sowie indirektes Linksabbiegen in der Frankfurter, Klinik- und Friedrich Straße, Lückenschluss Frankfurter Straße von Robert Sommer Straße bis Schubertstraße, Robert Sommer Straße Lückenschluss.
- zu **3. Angaben zu weiteren Planung mit zu erwartenden Maßnahmen**: unter Verkehrsentwicklungsplan und OPNV Nahverkehrsplan: Textaktualisierung (siehe Anlage 2) **Ergänzen Green City Plan**: Der Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität" - Green City Plan – enthält für die Universitätsstadt Gießen eine umfassende Ausarbeitung von umsetzungsorientierten und vorwiegend in der kommunalen Verantwortung durchzuführenden Maßnahmen für die künftige Gestaltung nachhaltiger und

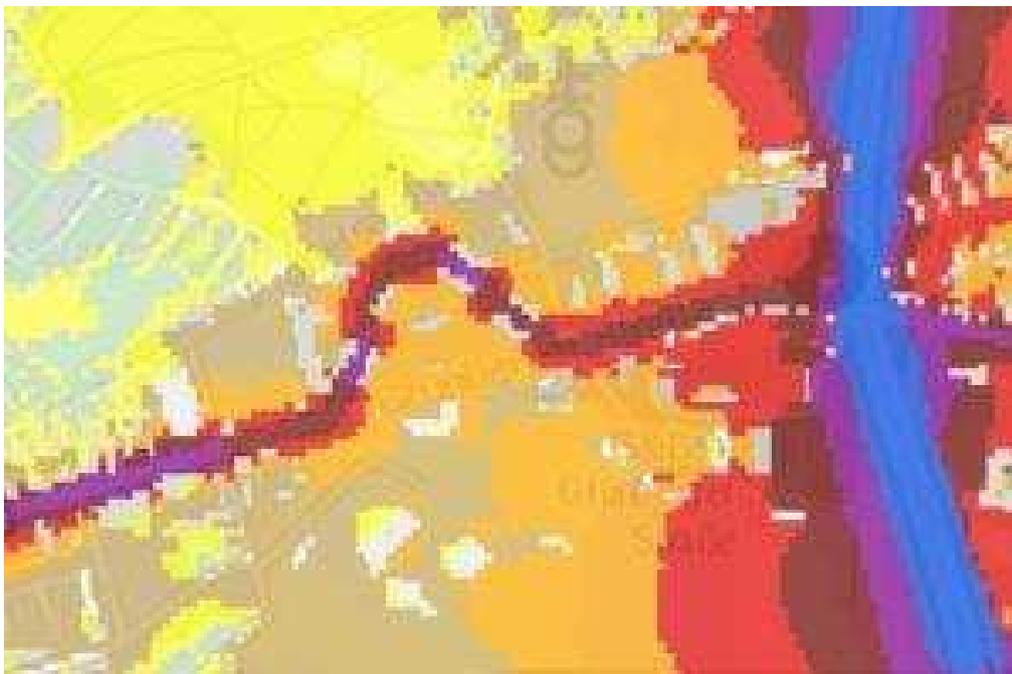
emissionsfreier Mobilität. Insgesamt werden fünf Handlungsfelder (Digitalisierung des Verkehrs, Vernetzung von Verkehrsträgern, Elektrifizierung und alternative Antriebstechnologien, Radverkehrsförderung und Urbane Logistik) aufgezeigt, die u.a. eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Verkehrsverlagerung auf ÖPNV und Rad erwirken soll. Insgesamt wurden 15 Maßnahmen zur Förderung des umweltgerechten Verkehrs ermittelt. Als Maßnahmen mit primärer Wirkung auf die Verkehrsverringerung werden die Schließung von Lücken im Radwegenetz, Digitalisierung und Ausbau des Fahrradparkens, digitales Fahrradleihsystem, Radschnellverbindung zwischen Wetzlar und Gießen sowie Angebotsverbesserung im Stadtbusverkehr genannt; **Ergänzen Planung Radverkehr**, Rudolf-Diesel-Straße (Abs. Rödgener Straße – Oberlachweg, Radfahrstreifen Ri. Autobahn), Radweg entlang L3128 zw. Wieseck – Alten-Buseck (Hessen Mobil), Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen III“, Moltkestraße/Roonstraße/Eichgärtenallee: indirektes Linksabbiegen, Roonstr. - Vorbeifahrstreifen/ARAS, Aulweg/Wartweg Lücken Radverkehrsanlagen.

- zu **4. konkrete Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung** regen wir an, dass die Vorschläge aus der Beteiligung in „Normalschrift“ und die städtischen Entgegnungen in „Kursiv“ dargestellt werden.
- zu **Kapitel Ruhige Gebiete in Gießen**: Der Text aus dem letzten Lärmaktionsplan wurde ohne die korrekten Zeitangaben übernommen. Es fand keine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung von Seiten der Stadt wie in 2016 über das Bürgerbeteiligungsportal „Gießen direkt“ statt. Aus diesen Grund kann der Text gekürzt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Ausschnitt Stadtplan Gießen: Grünberger Straße, Wohngebiet Dulles-Siedlung mit den Zufahrtsstraßen Washington Street und Roosevelt Street.



Fehlerhafte Darstellung im Lärmviewer 2020

1.1.1. Gießen

1.1.1.1. Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Das Stadtgebiet von Gießen wird vom Gießener Ring, bestehend aus den Autobahnen A 485 und A 480, sowie den Bundesstraßen B 49 und B 429, umschlossen. Dieser dient sowohl dem **Fern- und Durchgangsverkehr** als weiträumige Umfahrung des Stadtgebietes, kann aber auch als Verteiler für die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt genutzt werden. Von den **8** Anschlussstellen und **einer Behelfsausfahrt** führen Haupteinfallstraßen konzentrisch in Richtung der Innenstadt. Im innerstädtischen Bereich befindet sich der sogenannte Anlagenring, bestehend aus den kartierten Abschnitten Nordanlage, Westanlage, Südanlage und Ostanlage. Dieser dient wiederum als innerstädtische Verteilerschiene und nimmt einen Großteil des innerstädtischen Verkehrs auf.

Des Weiteren sind folgende Straßen zudem von der EU-Kartierung erfasst:

- L 3475, Marburger Straße
- Wiesecker Weg und die Gießener Straße
- Sudetenlandstraße
- Rodheimer Straße und Sachsenhäuser Brücke
- K 28, Krofdorfer Straße
- L 3020, Gabelsberger Straße/Heuchelheimer Straße und Konrad-Adenauer-Brücke
- L 3475, Frankfurter Straße
- Robert-Sommer-Straße, Die Schubertstraße als Verbindungsstraße zwischen der Frankfurter Straße und der Robert-Sommer-Straße.
- Aulweg
- L3130, Leihgesterner Weg
- L 3131, Schiffenberger Weg
- B 457, Licher Straße
- L 3126, Grünberger Straße
- Moltkestraße

Die Visualisierung aller kartierten Straßen aus der Lärmkartierung 2017 ist für die Stadt Gießen in Abbildung 1 dargestellt.

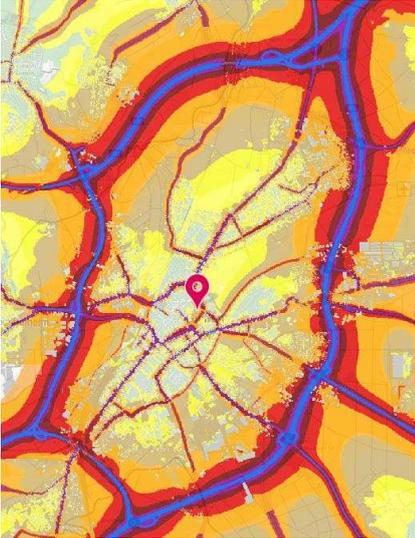


Abbildung 1: Lärmkartierung 2017 der Stadt Giessen mit Isophonenbändern der kartierten Straßen.¹

Zudem führen zwei Haupteisenbahnstrecken durch das Gießener Stadtgebiet. Dies ist einerseits die Main-Weser-Bahn, die von Süden (Frankfurt, Friedberg) kommend, östliche des Stadtteils Kleinlinden vorbeiführt und sich im Westen der Universitätsstadt Giessen nach Norden (Marburg, Kassel) hin fortsetzt. Im Norden von Kleinlinden trifft zudem die Dillstrecke von Westen (Siegen, Wetzlar) kommend auf die Main-Weser Bahnstrecke.

In Tabelle 1 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Giessen in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 4058 Betroffene ganztags und 4182 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 4,6 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 4,7 % nachts. Damit liegt in der Universitätsstadt Giessen die höchste absolute und prozentuale Anzahl an Belasteten oberhalb der Auslösewerte im Regierungsbezirk Gießen vor.

Tabelle 1: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Universitätsstadt Giessen.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	2933	1018	107	3056	1071	55

¹ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

1.1.1.2. Angabe zu vorhandenen Lärmproblemen

Die Stadt Gießen weist 27 Lärmkonfliktpunkte auf, die mit ihren maximalen Lärmkennziffern und Betroffenen pro Pegelklassen in Tabelle 2 dargestellt sind.

Sehr hohen Belastungen von über 75 dB(A) ganztags und über 65 dB(A) nachts ist lediglich die Anwohnerschaft der unteren Grünberger Straße und der Ludwigstraße im Umfeld des Universitäts-Hauptgebäudes ausgesetzt.

Der Lärmkonfliktpunkt mit der größten Lärmkennziffer im Nachtzeitraum befindet sich in der Grünbergerstraße mit einem maximalen Wert von 1924. Daran schließt sich die Ludwigstraße mit einer maximalen nächtlichen Lärmkennziffer von 1696 an. Dies korreliert auch mit den Betroffenen in den höchsten Pegelklassen für beide Straßen.

Beide Straßen weisen auch im Ganztagszeitraum hohe Lärmkennziffern mit maximalen Werten von 775 in der Grünberger Straße und einem Wert von 727 in der Ludwigstraße auf. Weitere hohe Belastungen, nach Betrachtung der Lärmkennziffer, liegen im Nachtzeitraum in der Frankfurter Straße mit einer Lärmkennziffer von 975, am Gießener Ring (Höhe Altenburger Straße, Gießen Wieseck) mit 940 und auf der Marburger Straße ab Wiesecker Weg stadteinwärts mit 901 vor. Die A 485 weist dabei nur punktuelle auf einem 11 m langen Abschnitt diese Spitze auf. Repräsentativer ist hier der Wert von 465 für die Lärmkennziffer Zone, also des ganzen Abschnitts der A 485 in Wieseck, der deutlich geringer ausfällt.

Insgesamt sind die Belastungen der Bevölkerung durch die innerstädtischen Straßen gravierender als durch den Gießener Ring.

Im Gegensatz zur Innenstadt, in der die Belastungen ganztags und nachts nahezu identisch sind, sind die nächtlichen Belastungen am Gießener Ring höher als ganztags. Dies lässt sich durch den höheren LKW-Anteil nachts erklären.

Tabelle 2: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 in der Universitätsstadt Gießen.

Stadtteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{Night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt							
Aulweg	42	0	0	42	0	0	269 (N)
Bismarckstraße	77	15	0	71	20	0	538 (N)
Bleichstraße	63	5	0	68	7	0	521 (N)
Dürerstraße	27	0	0	25	0	0	307 (N)
L3475, Frankfurter Straße	241	133	0	197	103	0	975(N)
Gießener Straße	191	125	0	209	109	0	638 (N)

Kommentiert [SK1]: 1. Satz unklar. A 485 in Wieseck mit LKZ 465!

Kommentiert [SK2]: N=nachts?

Anlage 2

Gnauthstraße	16	0	0	18	0	0	532 (N)
Grünberger Straße	315	60	65	295	107	4	775 (DEN), 1924 (N)
Krofdorfer Straße	100	36	0	72	34	0	604 (N)
Licher Straße	61	0	0	58	0	0	358 (N)
Ludwigsplatz	34	22	0	49	1	0	520 (N)
Ludwigstraße	190	143	49	172	138	42	727 (DEN), 1696(N)
Marburger Straße	347	128	0	316	72	0	901 (N)
Moltkestraße	91	1	0	90	4	0	571 (N)
Neue Bäume	15	31	0	18	24	0	761 (N)
Neustadt	76	2	0	33	1	0	202 (N)
Nordanlage	99	78	0	101	80	0	674 (N)
Ostanlage	41	0	0	41	0	0	212 (N)
Robert-Sommer-Straße	144	0	0	139	0	0	211 (DEN), 932 (N)
Rodheimer Straße	146	24	0	149	17	0	795 (N)
Schiffenberger Weg	68	27	0	62	19	0	431 (N)
Schulstraße	33	33	0	39	27	0	312 (DEN), 1095 (N)
Südanlage	39	40	0	52	15	0	301 (N)
Westanlage	63	15	0	63	15	0	266 (N)
Kleinlinden, Frankfurter Straße, L 3475	281	134	0	246	123	0	495 (N)
Wieseck, A 485	71	0	0	168	25	0	940 (N)

Kommentiert [SK3]: DEN=tags ?

Kommentiert [SK4]: Unklar 940 oder 465

Im Folgenden soll auf bestehende Lärmkonfliktpunkte, deren Ursachen und bereits erfolgte lärmindernde Maßnahmen eingegangen werden.

Anlagenring

Der Anlagenring besteht aus Nord- Ost-, Süd- und Westanlage. Die Lärmbelastung rund um den Anlagenring ist sehr unterschiedlich verteilt. Im Nachtzeitraum stellt der Anlagenring einen Lärmkonfliktpunkt dar. Der Schwerpunkt der Lärmbelastung liegt dabei auf der Nordanlage. Außer dem Abschnitt von der Einmündung Ederstraße bis Höhe der St.-Albertus-Kirche beträgt die Lärmkennziffer über 200, wie rechts in Abbildung 2 ersichtlich ist. In der Ostanlage ist lediglich ein Abschnitt von einer Lärmkennziffer über 200 im Nachtzeitraum betroffen. In der West- und in der Südanlage sind jeweils drei Abschnitte im Nachtzeitraum mit einer Lärmkennziffer von über 200 zu verzeichnen.

Der gesamte Anlagering....

Der größte Teil des Anlagenrings ist mit Mittelstreifen teilweise mit Begrünung ausgestattet, wie in Abbildung 2, links dargestellt ist. Zahlreiche Querungshilfen erleichtern den Fußgängerverkehr.

Am Anlagenring wechseln Bereiche mit dichter Wohnbebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern ab. Als weitere schutzwürdige Objekte befinden sich mehrere Schulen im Verlauf des Anlagenrings.



Abbildung 2: Typische Wohnbebauung am Anlagenring (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch farbige Bänder der normierten Lärmkennziffern.²³

Bismarckstraße

Der Lärmkonfliktpunkt Bismarckstraße zeichnet sich durch eine straßennahe, dichte Blockbebauung aus, wie links in Abbildung 3 dargestellt ist. An der Straße befindet sich auch eine Schule. Die Straße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Abschnitts- und zeitweise ist Tempo 30 km/h angeordnet. Es handelt sich um eine einspurige Fahrbahn mit schmalen Gehweg. Die besondere Lärmbelastung konzentriert sich auf zwei Bereiche im Nachtzeitraum, wie rechts in Abbildung 3 durch den lilafarbenen und gelben Ausschnitt gekennzeichnet ist.

² Regierungspräsidium Gießen.

³ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 3: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Bismarckstraße (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts durch normierten Lärmkennziffern im Nachtzeitraum mit LKZ > 200 im gelben und lilafarbenen Abschnitt (rechts).
45

Frankfurter Straße in Klein-Linden

Der Lärmkonfliktpunkt Frankfurter Straße im Stadtteil Klein-Linden ist durch die straßenrandnahe Bebauung mit Ein- und kleinen Mehrfamilienhäusern gekennzeichnet, wie in Abbildung 4 ersichtlich ist. Der Abstand zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn beträgt teilweise nur 5 m. Parkbuchten und getrennte Rad- und Gehwege rücken die Bebauung von der Fahrbahn ab. Nahezu die gesamte Ortsdurchfahrt weist eine Lärmkennziffer über 200 im Nachtzeitraum auf und gilt damit als besonders belastet.



Abbildung 4: Bebauung entlang des Lärmkonfliktpunkts Frankfurter Straße, Klein-. 4

Frankfurter Straße, Kernstadt

Die Frankfurter Straße zeichnet sich durch eine überwiegend dichte Blockbebauung aus. Durch die Lage des Universitätsklinikums an der Frankfurter Straße liegt auch ein schutzbedürftiges Gebäude entlang des Lärmkonfliktpunkts. Teilweise sind seitlich

⁴ Regierungspräsidium Gießen.

⁵ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Parkbuchten vorhanden, sowie ein beidseitiger **Radfahrstreifen**, wie links in Abbildung 5 ersichtlich ist. Die Frankfurter Straße ist nahezu durchgehend als besonders belastet im Nachtzeitraum anzusehen, wie die gelben, roten, blauen und lilafarbenen Bänder der normierten Lärmkennziffer in der rechten Abbildung 5 anzeigen.

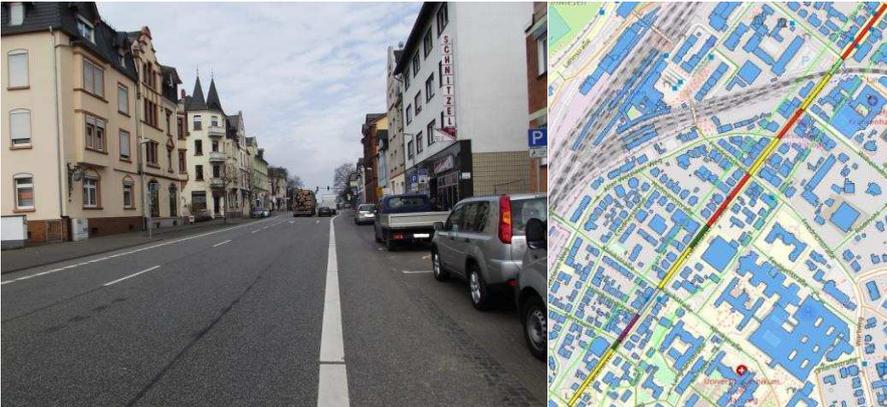


Abbildung 5: Bebauung in der Frankfurter Straße (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).⁶⁷

Grünberger Straße

Die Grünberger Straße weist in ihrem Verlauf unterschiedliche Bebauung und dadurch auch eine unterschiedlich hohe Belastung auf. Wie in Abbildung 6 ersichtlich ist, nimmt die Lärmbelastung von der Stadtmitte zum Gießener Ring hin ab. Dies lässt sich durch die unterschiedliche Wohnbebauung erklären. Vom Ludwigsplatz bis zur Einmündung der Curtmanstraße ist die Grünberger Straße durch beidseitige Wohn- und Geschäftsbebauung gekennzeichnet. Daran anschließend bis zur Volkshalle weist die Grünberger Straße nur noch eine einseitige Wohnbebauung, mit größtenteils parallel zur Straße stehende mehrgeschossige Wohnblocks, auf. Daran schließt sich bis zum Gießener Ring lockere Eigenheimbebauung an. Die Wohnblocks der ehemaligen „Amerikanischen Siedlung“ weisen einen größeren Abstand zur Straße auf. Diese sind außerdem zum Teil nur mit der Schmalseite zur Straße hingewandt, so dass die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung hier nur gerade so erreicht werden.



Kommentiert [SK5]: Diese Unterschiede bei gleicher Baustruktur sind nicht nachvollziehbar.

⁶ Regierungspräsidium Gießen

⁷ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Abbildung 6: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Grünberger Straße im Nachtzeitraum mit normierten Lärmkennzifferabschnitten.⁷

Ludwigsplatz

Der Lärmkonfliktpunkt Ludwigsplatz zeichnet sich durch seine straßennahe dichte Blockbebauung mit teilweise bis zu zehn Stockwerken aus, wie in Abbildung 7 dargestellt ist. Die Geschwindigkeitsbeschränkung liegt bei 50 km/h. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Durch die hohe Besiedlungsdichte kommt es zu hohen Belastetenzahlen auf relativ geringem Raum.



Abbildung 7: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Ludwigsplatz (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes mit normierten Lärmkennziffern im Nachtzeitraum (rechts) mit LKZ_{night} von 395 (rot) und 530 (violett).⁸⁹

Ludwigstraße

Der Lärmkonfliktpunkt Ludwigstraße ist durch eine beidseitig, teilweise geschlossene Blockbebauung geprägt. Abbiegespuren sind **im unteren Teil (Ludwigsplatz)** vorhanden, wie in Abbildung 8, links, ersichtlich ist. Die Ludwigstraße gehört neben der Grünberger Straße zu den gravierendsten Lärmkonfliktpunkten in der Universitätsstadt Gießen mit Lärmkennziffern ganztags und nachts oberhalb einer Lärmkennziffer von 200, wie rechts in Abbildung 8 zu entnehmen ist.

⁸Regierungspräsidium Gießen.

⁹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 8: Lärmkonfliktpunkt Ludwigstraße mit charakteristischer Wohnbebauung (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts mittels normierter Lärmkennziffer im Ganztagszeitraum (rechts).⁸⁹

Marburger Straße

Die Marburger Straße ist eine sehr lange Hauptverkehrsstraße, die in ihrem Verlauf durch unterschiedliche Bebauung geprägt ist. Von der Ortstafel bis zur Einmündung des Wiesecker Weges stadteinwärts ist die Marburger Straße sowohl durch Ein- und Mehrfamilienhäuser als auch durch Wohnblocks geprägt. Stadteinwärts dominieren zunehmendes die Wohnblöcke. Es wechseln sich Wohngebiets- und Mischgebietsausweisung ab. Bis zur Einmündung Wiesecker Weg existiert jeweils nur eine Fahrspur in jeder Fahrtrichtung mit beidseitiger Fahrbahnbegrünung. Durch Parkbuchten und beidseitige **Radverkehrsanlagen (getrennte Radwege bzw. Radfahrstreifen)** sind die Möglichkeiten einer Vergrößerung des Abstandes zu den Immissionsorten bereits ausgereizt. Abbiegespuren sind weitgehend angelegt. Ab der Einmündung Wiesecker Weg sind jeweils zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung vorhanden, die durch einen Mittelstreifen getrennt werden. Ab der Einmündung der Sudetenlandstraße verdichtet sich die Wohnbebauung.

Moltkestraße

Der Lärmkonfliktpunkt Moltkestraße ist durch eine beidseitige Wohnbebauung mit punktuellen Lücken geprägt wie links in Abbildung 9 dargestellt ist. Beidseitige Radverkehrsanlagen sind vorhanden. Als sensible Wohnbebauung ist das Altenheim einzustufen. Die Moltkestraße stellt einen wichtigen Verbindungsweg zwischen den **westlichen/nördlichen** und **dem östlichen Stadtbereichen** dar. Besonders hohe Belastungen im Nachtzeitraum sind durch die gelben und roten Abschnitte der normierten Lärmkennziffer rechts in Abbildung 9 gekennzeichnet.



Abbildung 9: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Moltkestraße (links) und Visualisierung der normierten Lärmkennziffer im Nachtzeitraum (rechts).¹⁰¹¹

Rodheimer Straße

Die **Lärmkonfliktpunkt** Rodheimer Straße stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Anlagenring und dem Gießener Ring dar und weist hohe tägliche Verkehrsmengen auf. Die Straße wird durch eine straßenrandnahe, dichte Bebauung gekennzeichnet, wie Abbildung 10 zu entnehmen ist. Innerhalb der Rodheimer Straße sind **Radverkehrsanlagen (wechselt zw. Radwegen und Radfahrstreifen)**, sowie Abbiegespuren vorhanden. Teilweise ist seitliches Parken möglich. Nahezu die komplette Rodheimer Straße von der Einmündung Schlachthofstraße inklusive **bis zum Lehmweg** stellt einen Lärmkonfliktpunkt mit besonderer Belastung im Nachtzeitraum dar.



Abbildung 10: Bebauung in der Rodheimer Straße.¹²

¹⁰ Regierungspräsidium Gießen.

¹¹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹² Regierungspräsidium Gießen.

1.1.1.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung von 2014 bis 2019

Sanierungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Verbesserung von schadhafte und unebenen Oberflächen durch:

- Grundhafte Erneuerung in der Ringallee unter Anlage von Radfahrerschutzstreifen
- Grundhafte Erneuerung des Aulwegs zwischen Schiffenberger Weg und Bahnübergang mit Anlage von Radfahrerschutzstreifen
- Deckenerneuerung Lahnstraße mit Anlage von Radfahrerschutzstreifen
- Maßnahmen der Deckensanierung am Leihgesterner Weg/Ohlenbergsweg auf der Höhe der Universität

Tempo 30 (Zonen)

An 85% der Straßen in Wohngebieten waren in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung bereits Tempo-30-Zonen eingerichtet. Neben der Lärminderung dient diese Geschwindigkeitsreduktion ebenfalls der Verbesserung der Lufthygiene in der Stadt Gießen. Abbildung 11 zeigt lila eingefärbt die Tempo-30-Zonen der Stadt Gießen und rot eingefärbt Straßenabschnitte, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit Tempo 30 besteht. Zwischenzeitlich wurde eine zusätzliche kleinflächige Erweiterung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten realisiert.

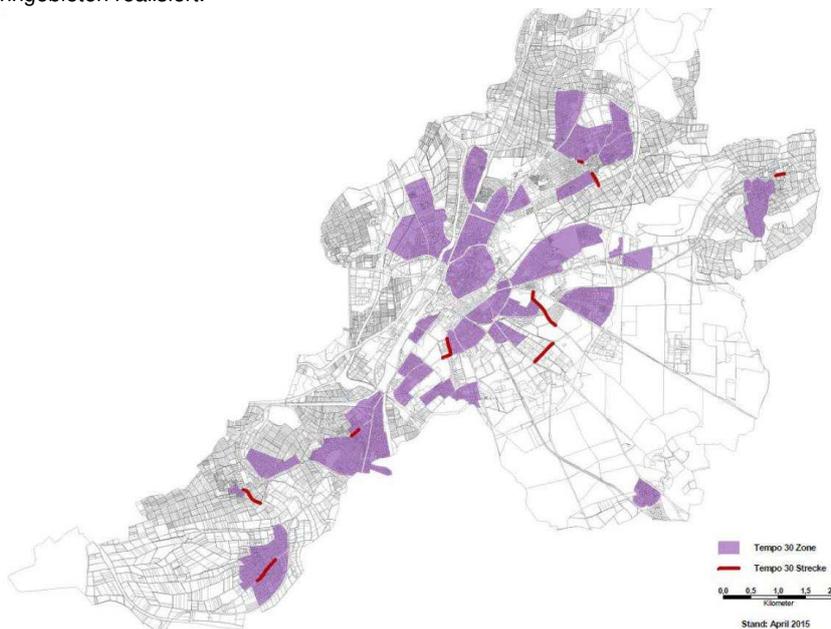


Abbildung 11: Tempo 30 Zonen und Tempolimits auf 30 km /h in der Universitätsstadt Gießen.¹³

¹³ Unterlagen der Stadt Gießen.

Tempo 100, Nachtzeit, Gießener Ring

Die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung (22 Uhr bis 6 Uhr) auf 100 km/h im Streckenabschnitt der BAB A485 zwischen den Anschlussstellen Gießen-Ursulum und -Licher Str. aus Lärmschutzgründen ist umgesetzt.

Verbesserung ÖPNV

Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt durch Optimierung bzw. zusätzliche Fahrtenangebote wie folgt:

- Bei der Linie 1 stehen montags bis freitags abends zwei zusätzliche Fahrtenpaare zu Verfügung. Samstags und sonntags gibt es ein neues Angebot im Stundentakt
- Die Linie 378/379 fährt direkt den Bahnhof über die Klinikstraße/ Lahnstraße an und bewirkt dadurch eine höhere Fahrplanstabilität sowie eine bessere Anschlussicherung
- Im Allgemeinen gibt es bedarfsgerechte Verstärkungsfahrten auf verschiedenen Linien
- Durch kleinere Fahrplankorrekturen wird die Anschlussicherung verbessert
- Die Linie 5 fährt seit 12/2018 unter verdichteter Taktung mit **sechs** Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit, sowie **als Verstärkerlinie 15** unter Anbindung des Neubaugebiets Marburger Straße West, welches ca. 1000 Einwohner zählt
- **Als Verstärkerlinie im Abschnitt Bahnhof bis Gewerbegebiet Am Alten Flughafen mit Einschleifung in diesen großen Entwicklungsschwerpunkt wurde die Linie 17 eingerichtet.**

Infrastruktur

- ~~Die Busbeschleunigungsspuren sind weiter ausgebaut worden.~~
- Eine dynamische Fahrgastinformation wurde zudem am Bahnhof, am Marktplatz und am Berliner Platz/ Behördenzentrum aufgebaut,
- Die Haltestellen werden kontinuierlich modernisiert.

Kommentiert [SK6]: Gehört zu den fortlaufenden Maßnahmen

Radverkehr

Aus dem Radverkehrsentwicklungsplan **wurden zwischen 2014 und 2019** umgesetzt:

Radverkehrsanlagen:

- Marburger Straße – Lichtenauer Weg,
- Ebenerdige Querung Ostanlage (Gutfleischstraße / Landgrafenstraße),
- Dammdurchstich (Anbindung Dammstraße—Bootshausstraße),
- Bau Christoph-Rübsamen-Steg über die Lahn,
- Lahnquerung über Wehranlage,
- Johannesstraße optimiert für den Radverkehr,
- Frankfurter Straße Lückenschluss ab Schubertstraße stadtauswärts,
- Radverkehrsanlagen im Aulweg: Anpassung Knoten Schiffenberger Weg sowie bergauf (Abschnitt Schiffenberger Weg – Liebigstraße),
- Lückenschluss Radverkehrsanlagen im Schiffenberger Weg zwischen Ferniestraße und Karl-Glöckner-Straße,
- Radschutzstreifen Wiesecker Weg Abschnitt Marburger Straße – Dürerstraße,
- Lückenschluss Ludwig-Richter-Straße,
- Aufhebung der Einbahnstraßenführung im Gewerbegebiet West,
- Sanierung Marktplatz mit Beseitigung der Spurrinnen als Gefahrenstelle Radverkehr,
- Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen I+II“,

- Öffnung von Einbahnstraße für den Radverkehr (Riegelpfad, Hein-Heckroth-Straße, Am Alten Friedhof),
- Radweg entlang der L3054, Abs. Aussiedlerhof - Rechtenbach (Hessen Mobil),

Abstellplätze Fahrräder:

- Bahnhofsvorplatz
- Oswaldsgarten
- Vorplatz „Zu den Mühlen“
- Wasserspielplatz Lahn
- Ringallee vor dem Schwimmbadparkplatz
- Ringallee Quellgarten
- Erdkauter Weg
- Licher Straße (An der Kaserne)
- DB-Haltepunkt Watzenborn-Steinberg
- Licher Straße (Heinrich-Fourier-Straße)
- Goethestraße, Handwerkskammer
- Johanneskirche (Nextbike)

Fortlaufende und sich in Umsetzung befindlichen Maßnahmen:

- Das Busbeschleunigungssystem wird laufend angepasst und ergänzt,
- Die Bushaltestellen werden kontinuierlich modernisiert,
- ~~Die Teilnahme am Stadtradeln wird weiterhin fortgesetzt,~~ Mobilisierung / Werbung für den Umstieg aufs Rad durch Teilnahme an bundesweiter Kampagne STADTRADELN (seit 2015),
- Öffnung der Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung für Fahrräder, wenn es verkehrstechnisch vertretbar ist,
- ~~Markierung von Schutzstreifen/Radfahrestreifen in den Bereichen im Westabschnitt der Rodheimer Straße/Sachsenhäuser Brücke, sowie im nördlichen Abschnitt der Krodorfer Straße.~~
- **Kontinuierliche** Neuschaffung, Erweiterung und Modernisierung von Abstellflächen für Fahrräder, ~~z.B. am Bahnhof~~
- ~~Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes,~~ Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erweitern und verbessern (z.B. Fahrradboxen, **städtische Beteiligung am Fahrradleihsystem**)
- Beschilderung der Fahrradrouten kontinuierlich vervollständigen
- Goethe- und Löber- / Lonystraße werden 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen
- Radverkehrsführung in der Rathenastraße (Abschnitt Alter Steinbacher Weg – Otto- Behagel-Straße Tempo 30 Begrenzung, im anschließenden Abschnitt bis Heegstrauch Weg Schutzstreifen),
- Radverkehrsführung Rödgener Straße zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Sophie-Scholl-Schule,
- Schutzstreifen Lahnstraße Abschnitt Meisenbornweg – Hüttenweg,
- Systematische Einrichtung von Radsignalgebung, Vorbeifahrstreifen und aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) sowie indirektes Linksabbiegen in der Frankfurter / Klinik/ Friedrich Straße,
- Frankfurter Straße, Abs. Robert Sommer Str. bis Schubertstraße (stadteinwärts) Lückenschluss
- Robert Sommer Straße Lückenschluss.
- Eignung weiterer Fahrradstraßen prüfen

Für die Eichgärtenallee wurde die Weiterführung des vorhandenen Radwegeschutzstreifens stadteinwärts vorgeschlagen. Hier bestehen für die Verbindung zur Moltkestraße von Seiten der Stadt Gießen Überlegungen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen.

Kommentiert [SK7]: Gehört nicht hierhin, steht jetzt bei Planung.

Angabe zu weiteren Planungen mit zu erwartenden Maßnahmen

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich **vor der Neuaufstellung und wird bis etwa 2022 fertig gestellt**. Die letzte Aktualisierung erfolgte 2009.

Ziel und Anlass des Verkehrsentwicklungsplanes ist die sinnvolle Organisation des Verkehrs im Stadtgebiet **unter Berücksichtigung eines noch zu definierenden Leitbildes**. Dazu gehören u.a. die Vermeidung bzw. Verminderung verkehrsbedingter Belästigungen und Störungen, z.B. Lärmemissionen. **Ein Verkehrsmodell soll die Variantenbetrachtung und Verkehrsanalyse erleichtern**.

Im Zuge der Untersuchungen zu einzelnen Straßenbauvorhaben (und Varianten) stehen die verkehrlichen Aspekte im Vordergrund, z.B. die zu erreichenden Verlagerungseffekte, Verkehrsentlastungen und –belastungen bei einzelnen Abschnitten. Je nach Einzelfall und räumlicher Situation geht es u.a. darum, z.B. empfindliche Bereiche zu entlasten bzw. nicht mit zusätzlichem **Verkehr wie den** motorisierten Individualverkehr (MIV) zu belasten, **um somit** möglichst konfliktarme Verkehrsführungen zu ermitteln.

Bei aktuellen Planungen und **verkehrlichen Bauprojekten** sind diese Ziele übernommen. Sie umfassen z.B. die Trassenlage, die Bauausführung und –gestaltung sowie begleitende Maßnahmen an den jeweiligen Standorten (Neubau/Ergänzung von Radverkehrsanlagen, benutzerfreundliche Gestaltung von ÖV-Haltestellen), mit denen auch zur Verminderung des MIV-Aufkommens und seiner störenden Wirkungen zugunsten des „Umweltverbundes“ beigetragen werden soll.

ÖPNV – Nahverkehrsplan 2014

Der Nahverkehrsplan 2014 zielt auf die weitere Optimierung des ÖV-Angebots und eine größere Benutzerfreundlichkeit für den städtischen Busverkehr ab. In der Umsetzung wird vor dem weiter verbesserten ÖV-Angebot durch Optimierung der Erschließungs- und Verbindungsqualität bei den Buslinien eine Erhöhung der Umsteiger vom MIV erwartet. Damit leistet die Umsetzung des Nahverkehrsplans 2014 einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der durch den MIV verursachten Lärmbelastung. **Die Fortschreibung wird in 2020 beauftragt und voraussichtlich bis 2022 abgeschlossen**.

Darüber hinaus wird mit der Einführung des Jobtickets für Landesbedienstete (ca. 12.000 in Gießen) ein Rückgang des Pkw-Verkehrs zugunsten des ÖV und ein Beitrag zur Lärminderung erwartet.

**Verkehrsmanagement – Optimierung des Verkehrsflusses
Als wesentliche Elemente zur Optimierung...**

Green City Plan

Der Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität" - Green City Plan – enthält für die Universitätsstadt Gießen eine umfassende Ausarbeitung von umsetzungsorientierten und vorwiegend in der kommunalen Verantwortung durchzuführenden Maßnahmen für die künftige Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität. Insgesamt werden fünf Handlungsfelder (Digitalisierung des Verkehrs, Vernetzung von Verkehrsträgern,

Elektrifizierung und alternative Antriebstechnologien, Radverkehrsförderung und Urbane Logistik) aufgezeigt, die u.a. eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Verkehrsverlagerung auf ÖPNV und Rad erwirken soll. Insgesamt wurden 15 Maßnahmen zur Förderung des umweltgerechten Verkehrs ermittelt. Als Maßnahmen mit primärer Wirkung auf die Verkehrsverringerung werden die Schließung von Lücken im Radwegenetz, Digitalisierung und Ausbau des Fahrradparkens, digitales Fahrradleihsystem, Radschnellverbindung zwischen Wetzlar und Gießen sowie Angebotsverbesserung im Stadtbusverkehr genannt.

Planungen Radverkehr

Folgende Planungen liegen vor und sollen kurzzeitig umgesetzt werden:

- Rudolf-Diesel-Straße (Abschnitt Rödgener Straße – Oberlachweg, Radfahrstreifen Richtung Autobahn),
- Radweg entlang L3128 zw. Wieseck – Alten-Buseck (Hessen Mobil),
- Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen III“,
- Moltkestraße / Roonstraße / Eichgärtenallee: indirektes Linksabbiegen, Roonstr. - Vorbeifahrstreifen/ARAS
- Aulweg / Wartweg Lücken Radverkehrsanlagen

Konkrete Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der Stadt Gießen und aus der Bevölkerung Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der Vielzahl an eingereichten Maßnahmenvorschlägen, wird im Folgenden nur auf die Maßnahmenvorschläge an Lärmkonfliktpunkten eingegangen. ~~Der gesamte Anlagenring ist nur im Nachtzeitraum als Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung einzustufen. Deshalb wird im Folgenden insbesondere auf Maßnahmenvorschläge eingegangen, die potentielle geeignete Maßnahmen im Nachtzeitraum darstellen.~~

Tempo 30, im Nachtzeitraum, Anlagenring

Maßnahmen sind derzeit nicht beabsichtigt.

Optimierung der Ampelschaltung, Anlagenring

Hinsichtlich Aspekten der Luftreinhaltung werden aktuelle Untersuchungen zur Optimierung der Ampelschaltung durchgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Optimierung der Ampelschaltung zeitliche Reduktionen von 10-15% erwirkt werden können und damit auch eine Dynamisierung des Verkehrsflusses einhergehend mit der Lärmreduktion.

Westanlage, beide rechte Spuren in Radstreifen

Die Umwandlung einer der rechten Fahrstreifen in eine Radspur mit Busfreigabe wird seitens der Stadt Gießen als nicht sachgerecht abgelehnt. **Die Verkehrsmenge lässt derartige Veränderungen nicht zu.**

Tempo 30, Aulweg

Tempo 30: Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 **stellt** liegt im Nachtzeitraum im Aulweg ein Lärmkonfliktpunkt vor. Der Bereich der besonderen Belastung beschränkt sich allerdings auf einen ca. 100 m langen Abschnitt, der durch die gelben Bänder in Abbildung

12 visualisiert ist. Eine überschlägige Berechnung nach RLS-90 ergab, dass die Einführung von Tempo 30 zu keiner Pegelminderung führen würde. Tempo 30 ist damit keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung im Aulweg.



Abbildung 12: Lärmkonfliktpunkt Aulweg im Nachtzeitraum mit besonders belasteten Bereichen (LKZ>200) in den gelb markierten Abschnitten. ¹⁴

Frankfurter Straße, Kornstadt-Kleinlinden

Beseitigung von Unebenheiten vor Hausnr. 317. Eine punktuelle Mängelbeseitigung ist seitens der Stadt Gießen nicht realisierbar. Für eine flächenhafte Sanierung müssen Haushaltsmittel beantragt werden.

Tempo 30 im Nachtzeitraum Frankfurter Straße, Kleinlinden

Maßnahmen sind derzeit nicht beabsichtigt.

Tempo 60/70/80/90, Gießener Ring

Hier wird auf die Ergebnisse der 2. Stufe verwiesen und dem Hinweis, dass die Bedeutung der Straße einem derartigen Tempolimit entgegensteht.

Erhöhung der Lärmschutzwand auf Höhe Gustav-Stresemann-Ring, Stadtteil Wieseck, Gießener Ring

Hier handelt es sich um keinen Lärmkonfliktpunkt, wie die schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulastträger von 16.10.2018 zeigt. Zudem wurde bereits im Bauleitplanverfahren darauf hingewiesen, dass schützenswerte Räume auf die der Straße abgewandten Seite zu errichten sind.

Erhöhung der Lärmschutzwand auf Höhe Eichendorffring, Gießener Ring

Hier handelt es sich insbesondere im Nachtzeitraum um einen Lärmkonfliktpunkt. Am Tag ist lediglich ein Gebäude am Eichendorffring ab dem 6. OG oberhalb der Richtwerte zu verzeichnen. Die Richtwertüberschreitungen an den sechs betroffenen Gebäuden im Nachtzeitraum können durch die Wiedereinführung von Tempo 100 an vier Gebäuden eliminiert werden und an den anderen beiden Gebäuden deutlich reduziert werden.

Die Zuständigkeit liegt bei Hessen Mobil.

Rückbau/Rückstufung des Gießener Rings

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde erneut aus der Bevölkerung der Rechtsstatus des Gießener Rings als Autobahn in Frage gestellt. Als Folgerung daraus wird der Rückbau/Rückstufung des Gießener Rings bis hin zu einer städtischen Straße gefordert. Beim Gießener Ring handelt es sich um eine Bundesfernstraße, die dem überörtlichen Verkehr dient. Ein Rückbau/Rückstufung kommt daher nicht in Frage.

¹⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Einhausung/Untertunnelung des Gießener Rings an allen gefährdeten Stellen

Die Anzahl der Häuser mit Belastungen oberhalb der Sanierungswerte stehen in keinem Verhältnis zu den voraussichtlichen Kosten einer Untertunnelung bzw. Einhausung, für die je nach baulicher Ausfertigung (z.B. Be- und Entlüftung) bis zu 20.000 €/m aufzuwenden wären.

Siedlungsentwicklung am Gießener Ring – Weststadt

Am Gießener Ring (B 429) befindet sich im Nordwesten von Gießen an der Krofdorfer Straße ein im Regionalplan Mittelhessen 2010 als „Vorranggebiet Siedlung Planung“ festgelegter Bereich.

Der Flächennutzungsplan der Universitätsstadt Gießen stellt östlich angrenzend an die B 429 „Gemischte Baufläche – Planung“ und daran anschließend „Wohnbaufläche –Planung“ dar. ~~Auf der Ebene der ggfs. aufzustellenden verbindlichen Bauleitpläne sind von Seiten des Planerstellers die in einschlägigen Vorschriften vorgegebenen Mindestabstände (u.a. DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“) frühzeitig zu prüfen und zugrunde zu legen. Bei Einhaltung dieser Abstände ist im Allgemeinen ein ausreichender Immissionschutz gewährleistet. Können diese Mindestabstände nicht realisiert werden, ist im Einzelfall durch eine Lärmimmissionsprognose zu untersuchen, mit welchen Maßnahmen ein ausreichender Schutz vor Verkehrslärm erreicht werden kann. Etwaige Abweichungen von den dort formulierten Vorschlägen oder z.B. den Vorschlägen der im Planungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange sind ausreichend zu begründen.~~ Aufgrund geänderter raumordnerischer Vorgabe und bauleitplanerischer Ziele wird dieser Bereich seit 2018 als Gewerbegebiet entwickelt. Lärmkonflikte sind daher grundsätzlich nicht mehr zu erwarten.

Tempo 60/70/80/100 nachts, Grünberger Straße bei Marshallsiedlung

Sämtliche potentielle o.g. Tempolimits im Nachtzeitraum ~~wurden~~ für die Grünberger Straße, B 49 durch den Straßenbaulasträger mittels schalltechnischer Untersuchung berechnet. Bei einem Tempolimit von 60 km/h im Nachtzeitraum ergeben sich Pegelminderungen von 1,4 dB(A) bis 2m7 dB(A), sodass die Rundungskriterien nach RLS-90 von 3 dB(A) erfüllt sind. Die Zustimmung der Anordnung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung ist durch die Oberen Verkehrsbehörde erteilt worden. ~~Die Beschilderung beidseitig des Straßenverlaufs der B 49 ist mittlerweile erfolgt.~~

Ergänzung einer Auffahrt auf die A 485 Richtung Süden, Grünberger Straße

Seitens der Stadt Gießen wird der Vorschlag zur bedarfsgerechten Ergänzung einer Auffahrt in Richtung Süden vorgetragen. Die Landesstraßenbauverwaltung lehnt diesen Vorschlag allerdings ab.

Schallschutzmauer im Bereich der Hausnummern 142-164, Grünberger Straße

Die Errichtung einer Schallschutzmauer entlang der Wohnhäuser ~~der Nummer 140-160~~ ist rein baulich nicht realisierbar, da jedes Grundstück über eine Einfahrt mit Garage verfügt. Eine gewisse räumliche Ausdehnung ist allerdings Voraussetzung für die Lärminderungswirkung einer Lärmschutzwand. Eine Schallschutzmauer stellt deshalb an dieser Stelle keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar.

Tempo 30, Grünberger Straße

Der Maßnahmenvorschlag wurde seitens der Stadt Gießen am 05.09.2019 abgelehnt.

Straßenraumgestaltung, Grünberger Straße und Ludwigsplatz
Planungen zur Straßenraumgestaltung sollen kurzfristig erfolgen.

Maßnahmen in der Ludwigstraße

- Entfernung von Kfz-Parkplätzen zugunsten einer Radspur. ~~Der Maßnahmenvorschlag wurde an die Stadt Gießen am 08.08.18 übermittelt.~~
- **Abschnittsweise** Tempo 30, wegen Kinderhort in Ludwigstraße 28: bei besagtem Abschnitt handelt es sich ganztags um keinen Lärmkonfliktpunkt.

Maßnahmen werden geprüft.

Maßnahmen an der Krofdorfer Straße, K 28

- ~~Tempo 30 befindet sich in der Maßnahmenprüfung durch die Stadt Gießen~~
- Die Sanierung der Straße inklusive eines kompletten Umbaus bzw. Ausbaus ist mittelfristig in Planung. Von der Höhe EDEKA/Aldi Süd stadtauswärts ist die Sanierung bzw. der Umbau bereits erfolgt. Der restliche Umbau wurde in der Finanzierung zurückgestellt, da die Rodheimer Straße und die Konrad-Adenauer-Brücke höhere Priorität besitzen.

Marburger Straße, Kernstadt

Als Maßnahmenvorschlag wurde eine Verbreiterung der Radspuren **von 1,4 m im Bestand** auf 2 m vorgeschlagen. Die Radstreifen sind beidseitig vorhanden, wo die Marburger Straße einen Lärmkonfliktpunkt darstellt.

Rodheimer Straße, Kernstadt

- Der Maßnahmenvorschlag Lkw-Durchfahrverbot wurde zur Prüfung an die Stadt Gießen übermittelt.
- Mittelfristig ist der Umbau und Ausbau der Rodheimer Straße seitens der Stadt Gießen angedacht. Dies kann allerdings erst nach Sanierung der Konrad-Adenauer-Brücke erfolgen, welche sich **erneut in Kürze** im Planfeststellungsverfahren befindet.

Schiffenberger Weg, Kernstadt

Der Schiffenberger Weg stellt im Bereich der der Einmündung Sternmark bis zur Einmündung Am Unteren Rain einen Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum dar, wie die gelben und roten Bereiche in Abbildung 13 visualisieren.

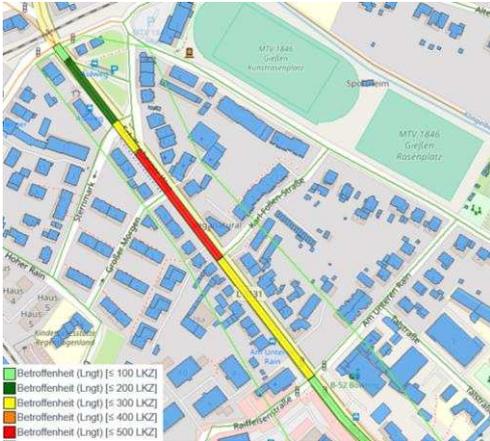


Abbildung 13: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Schiffenberger Weg im Nachtzeitraum durch farbige Bänder der normierten Lärmkennziffer.¹⁵

Als Maßnahmenvorschlag wurde vorgebracht das 150 m lange zweispurige Teilstück von der Einmündung in den Aulweg bis zur Einmündung Sternmark zugunsten einer Rechtsabbiegerspur umzuwandeln. Dieser Vorschlag befindet sich in Prüfung durch die Stadt Gießen. Ein Rückstau auf die Bahngleise muss ausgeschlossen werden.

Tempo 30 aus Verkehrssicherheit, gesamtes Stadtgebiet

Im gesamten Stadtgebiet wurden Maßnahmenvorschläge zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h vor Kindergärten, Kindertagesstätten und Altenheimen vorgetragen. Da es sich primär um Aspekte der Verkehrssicherheit handelt, wurden diese an die hierfür zuständige Stelle am 08.08.18 übermittelt **und werden seitdem geprüft.**

1.1.1.4. **Ruhige Gebiete in Gießen**

Die Stadt Gießen ist kein Ballungsraum, aber eine Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnern. Sie gehört somit zu den größeren Städten, die städtische Strukturen aufweisen und deren Bewohner ähnlich wie die Bewohner von Ballungsräumen ein Bedürfnis nach innerstädtischen oder stadtnahen Erholungsräumen haben.

Ziel der Stadt Gießen

Die von der Stadt Gießen genannten Gebietsvorschläge dienen in besonderem Maß der Sicherung und Verwirklichung der beschlossenen langfristigen städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen für diese Grünflächen sowie deren hoher Qualität für die Erholung und das Ruhebedürfnis der Bevölkerung im Stadtgebiet. Durch das Angebot an innerstädtischen Erholungsflächen ergeben sich folgende Synergieeffekte:

- durch Erholungsmöglichkeiten im Nahumfeld steigt die dortige Qualität des Wohnumfelds
- durch die entfallende Notwendigkeit, entfernte Erholungsgebiete anzufahren, sinkt das Aufkommen im motorisierten Freizeitverkehr.

¹⁵ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Die Stadt Gießen hat sich bei der Auswahl innerstädtischer Erholungsflächen an folgenden Kriterien orientiert:

- Konzentration auf Bereiche in der Innenstadt oder am Innenstadtrand (in der Nähe von Wohngebieten oder in relativ kurzer Entfernung zu Wohngebieten)
- Erreichbarkeit fußläufig oder mittels ÖPNV
- „empfundene Ruhe“,
- Bereiche, die öffentlich zugänglich sind

Vorschläge der Stadtverwaltung Gießen

Auf dieser Grundlage hat die Stadtverwaltung Gebietsvorschläge für die Festlegung von „ruhigen Gebieten“ **im Rahmen der Lärmaktionsplanung in 2016, 2. Stufe** erarbeitet. Diese sind in **Tabelle 41** zusammengestellt. Graphische Darstellungen der einzelnen Gebietsvorschläge finden sich im Anhang **B**.

Die Vorschläge liegen teilweise innerhalb des Siedlungszusammenhangs und sind laut Regionalplan Mittelhessen 2010 entsprechend als Vorranggebiet (VRG) Siedlung Bestand dargestellt, teilweise liegen sie aber auch im Freiraum. Hier kommen auf regionalplanerischer Ebene die Kategorien VRG Regionaler Grünzug, Vorbehaltsgebiet (VBG) für Landwirtschaft, VGB für besondere Klimafunktion, VRG für den vorbeugenden Hochwasserschutz und VRG für Natur und Landschaft zur Darstellung.

Die Gebietsvorschläge sind im Flächennutzungsplan vorwiegend als „Grün- und Freifläche“ dargestellt; in Einzelfällen als „Wald“ bzw. „Gewässer“. Das „Wiesecker Gewässerband“ (Abschnitt Ringallee bis Eisenbahnüberführung am Flutgraben), der „Stadtpark Wieseckau“ und große Flächenanteile im Bereich Lahnaue sind Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Lahn-Dill“.

Bei dem überwiegenden Anteil der vorgeschlagenen Gebiete handelt es sich um städtische Grundstücke. Der „Botanische Garten“, dessen Einbeziehung aus städtischer Sicht besonders wichtig ist, befindet sich im Eigentum des Landes Hessen. Die Zustimmung der Justus-Liebig-Universität zur Festlegung als ruhiges Gebiet wurde **2015** eingeholt.

Im Bereich der Lahnaue befinden sich viele (Garten)Grundstücke im Einzeleigentum. Für diese Flächen wurden in der Vergangenheit bereits Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne gefasst, mit denen die bestehende, naherholungsbetonte Nutzung der Grünflächen festgesetzt bzw. gesichert werden soll. Die jeweiligen Eigentümer der Gartengrundstücke an der Lahn sind seitens der Stadtverwaltung Gießen **aktuell** nicht über die Einbeziehung ihrer Grundstücke in die Vorschläge zu den innerstädtischen Erholungsflächen informiert worden, da der durch die bestehenden Bauleitpläne determinierte Rahmen der Grundstücksnutzung nicht verändert wird.

Beteiligung der Öffentlichkeit durch die Stadt Gießen

Die Stadt Gießen hat eine Öffentlichkeitsbeteiligung zur Benennung von „ruhigen Gebieten“ oder „Ruhezonen“ vom 01. bis 24. April **2015** durchgeführt. Dabei waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert eigene Vorschläge für solche Bereiche einzubringen, die von ihnen als ruhig empfunden werden. In insgesamt 38 Vorschlägen wurden hierfür 17 Gebiete genannt. Diese Vorschläge wurden nach den Kriterien der Stadt Gießen auf ihre Eignung als innerstädtische Erholungsflächen geprüft und mit den Vorschlägen der Stadt Gießen abgeglichen.

Kommentiert [SK8]: Die Tabelle fehlt. Sie sollte am Schluss des Kapitels noch eingefügt werden.

Ergebnisprüfung

In weiten Teilen stimmen die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Vorschlägen der Stadt Gießen überein – siehe hierzu [Tabelle 41](#).

Der Vorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verlängerung des Gebietes Lahnaue bis zur Konrad-Adenauer-Brücke entspricht den Kriterien für innerstädtische Erholungsflächen und würde eine sinnvolle Ergänzung zum gemeldeten Gebiet der Lahnaue darstellen. Diese Fläche wurde jedoch noch nicht innerhalb der Stadtverwaltung Gießen abgestimmt und kann daher nicht als Vorschlag der Stadt Gießen gewertet werden. Er wird aber als Vorschlag der Öffentlichkeit im Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Diskussion gestellt.

~~Einige Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger konnten nicht in die Liste der innerstädtischen Erholungsflächen aufgenommen werden.~~

~~Eine zu kleine Fläche war der Grund bei folgenden Vorschlägen:~~

- ~~• Verkehrsinsel Schiffenberger Weg~~
- ~~• Familienzentrum Heinrich-Willstraße~~
- ~~• Schlosswiese vor dem Zeughaus~~
- ~~• Vorplatz des Universitäts-Hauptgebäudes~~
- ~~• Grünanlage in der Ederstraße~~
- ~~• Freiflächen im Nordstadtzentrum~~

Ein Kriterium für Festlegung von innerstädtischen Erholungsflächen war deren Nähe zu Wohngebieten. Dies trifft nicht auf die Lahnwiesen im Bereich des Radweges nach Launsbach, den Schiffenberger Wald, den Bergwerkswald und die Hohe Warte zu. Ein weiteres Kriterium war die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit. Dies ist auf dem Kliniksgelände nicht gegeben.

Kommentiert [SK9]: Auch hier wird auf die Tabelle verwiesen, die noch am Ende des Kapitels einzufügen und zu benennen ist.