

## **10.2.5. Gießen**

### **10.2.5.1. 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. Der Gießener Ring 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 Haupteinfallsstraßen 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
- Schubertstraße
- Aulweg
- L3130, Leihgesterner Weg
- L 3131, Schiffenberger Weg
- B 457, Licher Straße
- L 3126, Grünberger Straße
- Moltkestraße

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.

Die Visualisierung aller kartierten Straßen aus der Lärmkartierung 2017 ist für die Stadt Gießen in Abbildung 15 dargestellt.

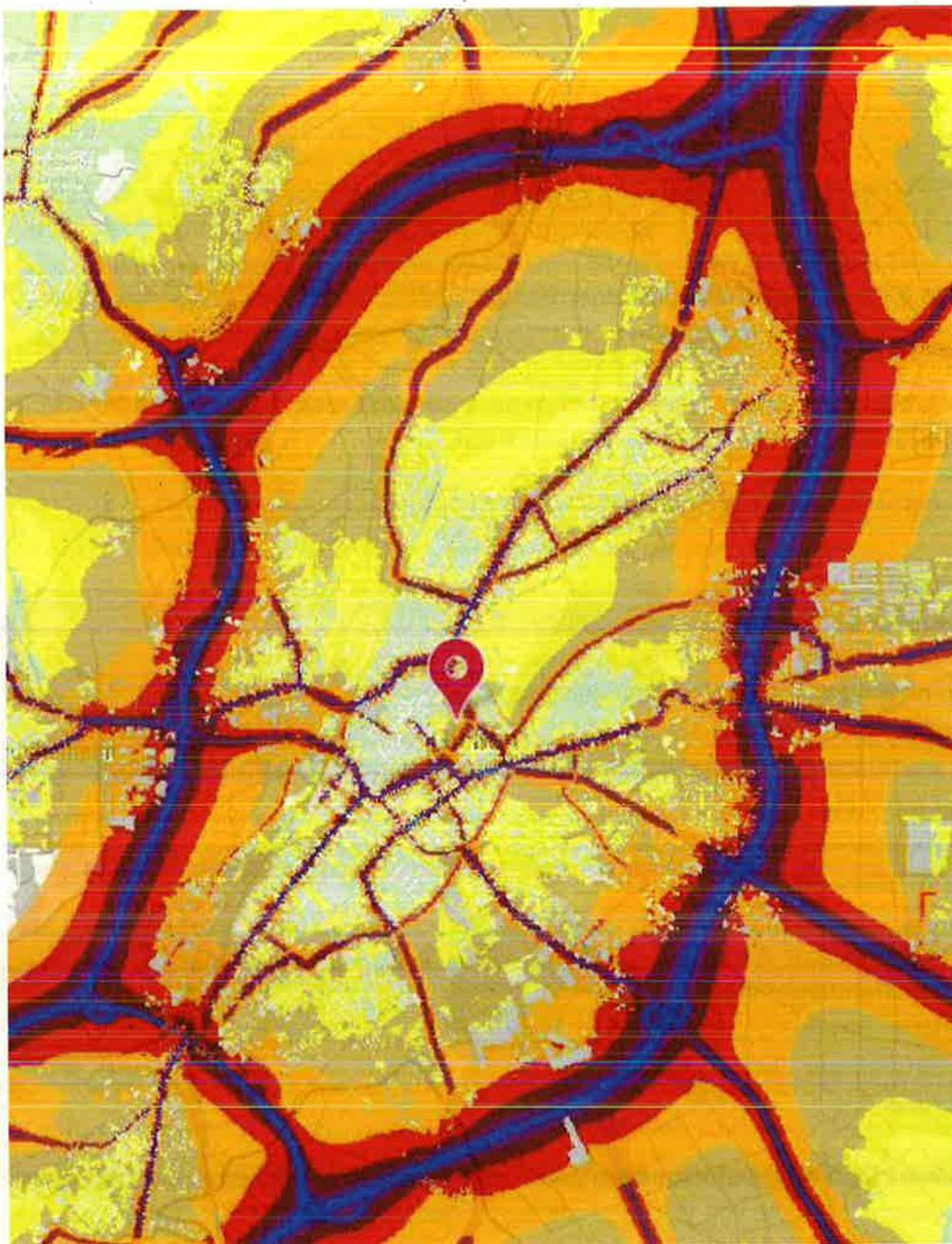


Abbildung 15: Lärmkartierung 2017 der Stadt Gießen mit Isophonenbändern der kartierten Straßen.<sup>48</sup>

In Tabelle 25 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 4,8 % nachts. Damit liegt in der Universitätsstadt Gießen die höchste absolute und prozentuale Anzahl an Belasteten oberhalb der Auslösewerte im Regierungsbezirk Gießen vor.

<sup>48</sup> Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Tabelle 25: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Universitätsstadt Gießen.

	Betroffenzahl L <sub>DEN</sub>			Betroffenzahl L <sub>night</sub>		
	>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

#### 10.2.5.2. Angabe zu vorhandenen Lärmproblemen

Die Stadt Gießen weist 27 Lärmkonfliktpunkte auf, die mit ihren maximalen Lärmkennziffern und Betroffenen pro Pegelklassen in Tabelle 26 dargestellt sind.

Sehr hohen Belastungen von über 75 dB(A) ganztags und über 65 dB(A) nachts sind 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 Grünberger Straße 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 Altenburgerstraße, Gießen, Ortsteil Wieseck) mit 940 und auf der Marburger Straße mit 901 vor. 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 26: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 in der Universitätsstadt Gießen.

Stadtteil	Betroffenzahl L <sub>DEN</sub>			Betroffenzahl L <sub>night</sub>			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Aulweg	42	0	0	42	0	0	58 (DEN), 269 (N)
Bismarckstraße	77	15	0	71	20	0	136 (DEN), 538 (N)
Bleichstraße	63	5	0	68	7	0	123 (DEN), 521 (N)
Dürerstraße	27	0	0	25	0	0	70 (DEN), 307 (N)
Frankfurter Straße, Kernstadt	241	133	0	197	103	0	363 (DEN), 975(N)
Frankfurter Straße, Kleinlinden	281	134	0	246	123	0	200 (DEN), 596 (N)
L 3126, Rödgen <sup>49</sup>	138	61	0	123	42	0	171 (DEN), 467 (N)
Gießener Straße	191	125	0	209	109	0	196 (DEN), 638 (N)

<sup>49</sup> Auswertung der PLUS – Kartierung nach Benennung in 2. ÖB

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Gnauth- straße	16	0	0	18	0	0	127 (DEN), 532 (N)
Grünberger Straße	315	60	65	295	107	4	775 (DEN), 1924 (N)
Krofdorfer Straße	100	36	0	72	34	0	198 (DEN), 604 (N)
Leihgesterner Weg	37	0	0	26	0	0	35 (DEN), 158 (N)
Licher Straße	61	0	0	58	0	0	48 (DEN), 358 (N)
Ludwigs- platz	34	22	0	49	1	0	136 (DEN), 520 (N)
Ludwig- straße	190	143	49	172	138	42	727 (DEN), 1696(N)
Marburger Straße	347	128	0	316	72	0	279 (DEN), 901 (N)
Molt- kestraße	91	1	0	90	4	0	68 (DEN), 571 (N)
Neuen Bäue	15	31	0	18	24	0	278 (DEN), 761 (N)
Neustadt	76	2	0	33	1	0	22 (DEN), 202 (N)
Nordanlage	99	78	0	101	80	0	194 (DEN), 674 (N)
Ostanlage	41	0	0	41	0	0	36 (DEN), 212 (N)
Peterswei- her, K 158	15	0	0	14	0	0	20 (DEN), 84 (N) <sup>50</sup>
Peterswei- her, L 3131	28	0	0	28	0	0	32 (DEN), 123 (N) <sup>50</sup>
Ringallee <sup>51</sup>	0	0	0	72	0	0	23 (DEN), 213 (N)
Robert- Sommer- Straße	144	0	0	139	0	0	211 (DEN), 932 (N)
Rodheimer Straße	146	24	0	149	17	0	133 (DEN), 795 (N)
Schiffen- berger Weg	68	27	0	62	19	0	135 (DEN), 431 (N)
Schul- straße	33	33	0	39	27	0	312 (DEN), 1095 (N)
Sudenten- landstraße	56	0	0	32	0	0	41 (DEN), 277 (N)
Südanlage	39	40	0	52	15	0	89 (DEN), 301 (N)
Westan- lage	63	15	0	63	15	0	25 (DEN), 266 (N)
Wetzlarer Straße, Kleinlinden	70	5	0	54	0	0	67 (DEN), 254 (N) <sup>52</sup>
Wieseck, A 485	71	0	0	168	25	0	2(DEN), 940 (N)

<sup>50</sup> Kriterium von 10 Personen pro Abschnitt nicht erfüllt. Dies stellt die maximale Lärmkennziffer bei 9 Betroffenen dar.

<sup>51</sup> DTV-Werte und kartierter Bereich aus der Lärmkartierung 2012 übernommen.

<sup>52</sup> Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der PLUS-Kartierung für Friedrich-Ebert-Straße/Zum Bahnhof/Lange Ortsstraße, Großen-Busecker Straße.

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 16 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 größte Teil des Anlagenrings ist mit Mittelstreifen, teilweise mit Begrünung ausgestattet, wie in Abbildung 16, 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 16: Typische Wohnbebauung am Anlagenring (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch farbige Bänder der normierten Lärmkennziffern.<sup>5354</sup>

### Bismarckstraße

Der Lärmkonfliktpunkt Bismarckstraße zeichnet sich durch eine straßennahe, dichte Blockbebauung aus, wie sie links in Abbildung 17 dargestellt ist. An der Straße befindet sich auch eine Schule. Die Straße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Abschnittsweise und zeitlich begrenzt ist Tempo 30 km/h angeordnet. Es handelt sich um eine einspurige Fahrbahn mit schmalen Gehwegen. Die besondere Lärmbelastung konzentriert sich auf zwei Bereiche im

<sup>53</sup> Regierungspräsidium Gießen.

<sup>54</sup> Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Nachtzeitraum, wie rechts in Abbildung 17 durch den lilafarbenen und den gelben Ausschnitt gekennzeichnet sind.



Abbildung 17: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Bismarckstraße (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts durch normierten Lärmkennziffern im Nachtzeitraum mit LKZ > 200 im gelben und lilafarbenen Abschnitt (rechts).  
5556

#### 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 18 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 18: Bebauung entlang des Lärmkonfliktpunkts Frankfurter Straße, Klein-. 55

---

<sup>55</sup> Regierungspräsidium Gießen.

<sup>56</sup> Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

### 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 Parkbuchten vorhanden, sowie ein beidseitiger Radfahrstreifen, wie links in Abbildung 19 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 19 anzeigen.



Abbildung 19: *Bebauung in der Frankfurter Straße (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).*<sup>5758</sup>

### Grünberger Straße

Die Grünberger Straße weist in ihrem Verlauf eine unterschiedliche Bebauung und dadurch auch unterschiedlich hohe Belastungen auf. Wie in Abbildung 20 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 Curtmannstraße 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 stehenden mehrgeschossigen 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.

---

<sup>57</sup> Regierungspräsidium Gießen

<sup>58</sup> Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 20: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Grünberger Straße im Nachtzeitraum mit normierten Lärmkennzifferabschnitten.<sup>58</sup>

### Ludwigsplatz

Der Lärmkonfliktpunkt Ludwigsplatz zeichnet sich durch seine straßennahe dichte Blockbebauung mit teilweise bis zu zehn Stockwerken aus, wie in Abbildung 21 dargestellt ist. Die Geschwindigkeitsbeschränkung liegt bei 50 km/h. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Durch die hohe Besiedlungsdichte kommt es zu hohen Belastungszahlen auf relativ geringem Raum.

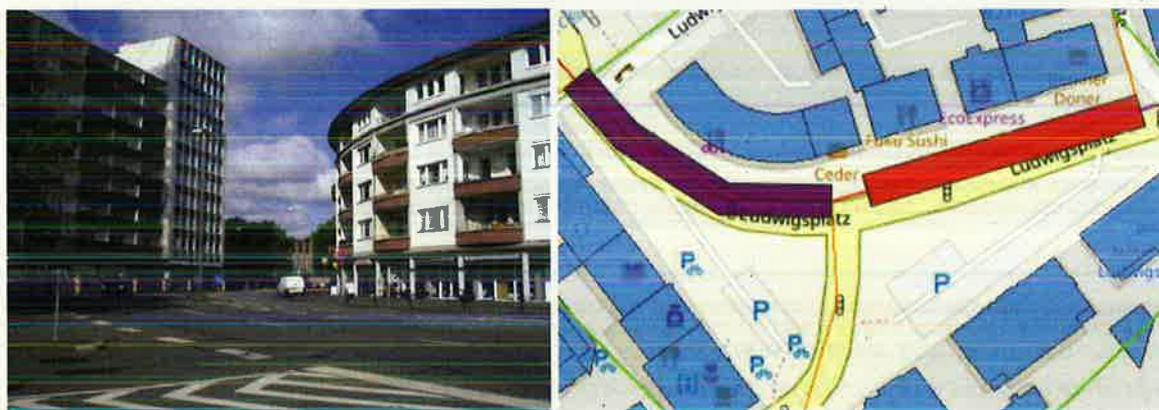


Abbildung 21: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Ludwigsplatz (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes mit normierten Lärmkennziffern im Nachtzeitraum (rechts) mit  $LKZ_{night}$  von 395 (rot) und 530 (violett).<sup>59,60</sup>

### Ludwigstraße

Der Lärmkonfliktpunkt Ludwigstraße ist durch eine beidseitig, teilweise geschlossene Blockbebauung geprägt. Abbiegespuren sind im unteren Teil (Ludwigsplatz) vorhanden, wie in Abbildung 22, 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 22 zu entnehmen ist.

<sup>59</sup>Regierungspräsidium Gießen.

<sup>60</sup> Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 22: Lärmkonfliktpunkt Ludwigstraße mit charakteristischer Wohnbebauung (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts mittels normierter Lärmkennziffer im Ganztagszeitraum (rechts).<sup>5960</sup>

### Marburger Straße

Die Marburger Straße ist eine sehr lange Hauptverkehrsstraße, die in ihrem Verlauf durch eine 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 zunehmend Wohnblöcke. Entlang der Straße 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 23 dargestellt. Beidseitige Radverkehrswege sind vorhanden. Als sensible Wohnbebauung ist das Altenheim einzustufen. Die Moltkestraße stellt einen wichtigen Verbindungsweg zwischen dem westlichen/nördlichen und dem östlichen Stadtbereich dar. Besonders hohe Belastungen im Nachtzeitraum sind durch die gelben und roten Abschnitte der normierten Lärmkennziffer rechts in Abbildung 23 angezeigt.



Abbildung 23: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Moltkestraße (links) und Visualisierung der normierten Lärmkennziffer im Nachtzeitraum (rechts).<sup>6162</sup>

### Rodheimer Straße

Der Lärmkonfliktpunkt Rodheimer Straße ist ein Verbindungsstück zwischen dem Anlagenring und dem Gießener Ring und weist hohe tägliche Verkehrsmengen auf. Die Straße ist durch eine straßenrandnahe, dichte Bebauung gekennzeichnet, wie Abbildung 24 zu entnehmen ist. Innerhalb der Rodheimer Straße sind beidseitiger Fahrradweg sowie Abbiegespuren vorhanden. Teilweise ist seitliches Parken möglich. Nahezu die komplette Rodheimer Straße ab der Einmündung Schlachthofstraße inklusive der Länge des Lehmwegs stellt einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung im Nachtzeitraum dar.



Abbildung 24: Bebauung in der Rodheimer Straße.<sup>63</sup>

<sup>61</sup> Regierungspräsidium Gießen.

<sup>62</sup> Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

<sup>63</sup> Regierungspräsidium Gießen.

### 10.2.5.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung von 2014 bis 2019

#### Sanierungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Die Verbesserung von schadhafte und unebenen Oberflächen ist an folgenden Straßen unter Benennung der folgenden, konkreten Maßnahmen bereits umgesetzt worden:

- 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/Ohlebergsweg 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 25 zeigt lila eingefärbt die Tempo-30-Zonen der Stadt Gießen und rot eingefärbt Straßenabschnitte, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Tempo 30 bestehen. Zwischenzeitlich wurde eine zusätzliche kleinflächige Erweiterung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten realisiert.

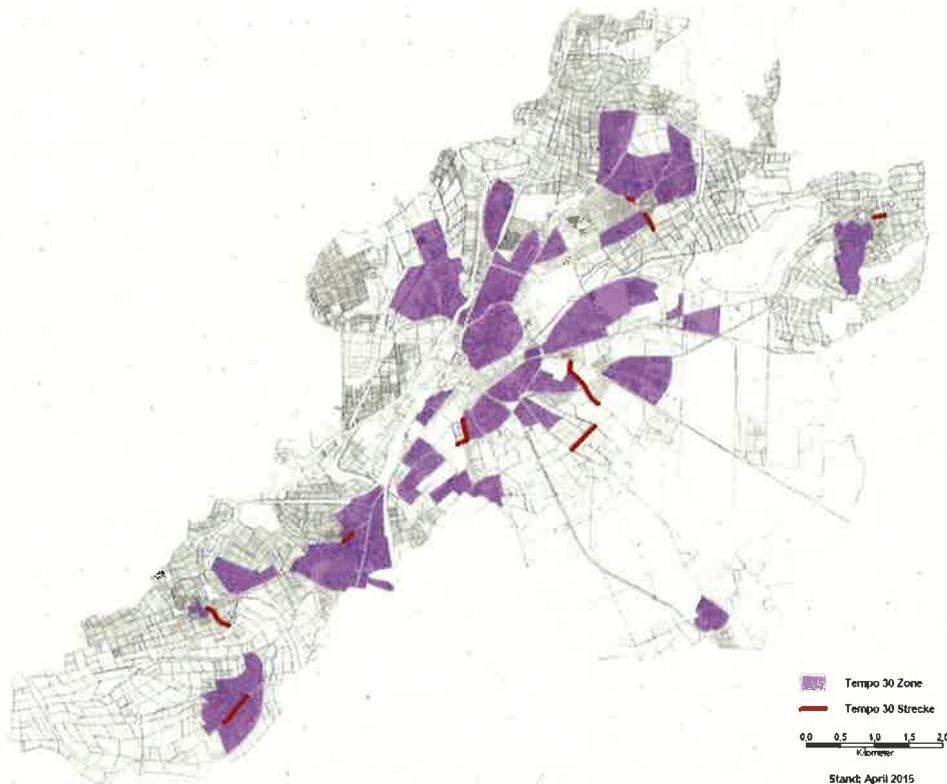


Abbildung 25: Tempo 30 Zonen und Tempolimits auf 30 km /h in der Universitätsstadt Gießen.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> 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 A 485 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 zur 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 Anschlusssicherung
- Im Allgemeinen gibt es bedarfsgerechte Verstärkungsfahrten auf verschiedenen Linien
- Durch kleinere Fahrplankorrekturen wird die Anschlusssicherung 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

- Eine dynamische Fahrgastinformation wurde zudem am Bahnhof, am Marktplatz und am Berliner Platz/ Behördenzentrum aufgebaut.
- Die Haltestellen werden kontinuierlich modernisiert.

#### Radverkehr

Aus dem Radverkehrsentwicklungsplan wurden zwischen 2014 und 2019 folgende Maßnahmen 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-Glückner-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
- Oswaldgarten
- 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:**

Folgende Maßnahmen der Stadt Gießen laufen fort oder befinden sich aktuell in Umsetzung:

- Das Busbeschleunigungssystem wird laufend angepasst und ergänzt
- Die Bushaltestellen werden kontinuierlich modernisiert
- 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
- Kontinuierliche Neuschaffung, Erweiterung und Modernisierung von Abstellflächen für Fahrräder
- 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

### **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 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 Lärmminde- rung erwartet.

#### 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 L 3128 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 Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Maßnahmenvorschläge eingebracht. Maßnahmenvorschläge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung werden als Prüfauftrag erfasst. Die ausstehenden bzw. neu eingegangenen Prüfaufträge seitens der Bevölkerung werden der Stadt Gießen mit Bitte um Stellungnahme übermittelt. Ein Zwischenbericht zum aktuellen Stand der in Prüfung befindlichen Maßnahmenvorschläge ist geplant.

#### Kartierung

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche die Kartierung betreffen.

#### Angabe aller Straßenverkehrsmengen

Die zu Grunde gelegten Straßenverkehrsmengen sind im Allgemeinen die der Lärmkartierung 2017. Die Verkehrsmengen sind dem Lärmviewer Hessen (<http://laerm.hessen.de>) zu entnehmen. Sofern im Lärmviewer Hessen keine oder sprunghafte Änderungen der Verkehrsmengen an aufeinander folgenden Straßenabschnitten angegeben worden sind, wurden diese einzelfallbezogen interpoliert. Die flächendeckende Aufnahme der Verkehrsmengen würde den Lärmaktionsplan überfrachten. Dem Vorschlag zur Angabe aller Straßenverkehrsmengen wird daher nicht gefolgt.

#### Neuberechnung der Lärmkennziffern

Das Verkehrsmodell, das für die Umgebungslärmkartierung 2017 zugrunde gelegt wurde, stammt von Hessen Mobil und ist für eine flächendeckende Kartierung grundsätzlich sehr gut geeignet.

Allerdings hat dieses Modell in städtischen Strukturen z. T. auch Nachteile. Aufgrund der Methode zur Bestimmung der DTV-Werte kann es in relativ dicht bebauten Gebieten zwischen Straßenabschnitten, die in der Realität im Wesentlichen eine homogene Verkehrsbelastungen aufweisen, zu abrupten Sprüngen bei den DTV-Werten kommen, die schwer nachvoll-

ziehbar sind. Um die tatsächlichen Betroffenenzahlen widerzuspiegeln, wurden in diesen Fällen Nachberechnungen mit realistischeren DTV-Werten angefertigt. Damit wird der tatsächlichen höheren Belastung der Bevölkerung Rechnung getragen.

Die Lärmkartierung entspricht den gesetzlichen Vorgaben der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV). Gemäß den gesetzlichen Verpflichtungen der §§ 47 a – f BImSchG ist die Lärmaktionsplanung aufbauend auf die vorausgegangene Lärmkartierung vorzunehmen. Eine Pflicht zur teilweisen Neumodellierung und Neuberechnung der Lärmbelastungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht daher nicht. Dies ist auch nicht notwendig. Schließlich schließt sich an die 3. Runde der Lärminderungsplanung unweigerlich die 4. Runde ebendieser an. Sofern im Rahmen der Lärmaktionsplanung festgestellt wird, dass zwischenzeitlich neue Verkehrsmodelle erarbeitet werden und damit vorliegen, werden diese im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt werden. Dies geschieht jedoch erst in der folgenden Runde der Lärminderungsplanung. Dadurch sich ein zeitlicher Versatz. Dieser wird gemäß den gesetzlichen Vorgaben maximal 5 Jahre betragen.

#### Abgleich mit dem Lärmaktionsplan, 2. Stufe

Der Vergleich der Lärmkennziffern der 3. Runde mit den Lärmkennziffern der 2. Stufe wird im Rahmen einer Stellungnahme gefordert. Die geforderte Vornahme des Vergleiches von einzelnen Straßen der Lärmaktionspläne der 2. Stufe und der 3. Runde ist in den einschlägigen Rechtsvorschriften der EU und Bundes, namentlich die Richtlinie 97/68/EG sowie der §§ 47 a – f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der beiden vorigen Absätze verwiesen.

#### Darstellung der Lärmkennziffern in betroffenen Straßenabschnitten

In Tabelle 26 sind maximale Lärmkennziffern der jeweiligen Straße dargestellt.

Die Art und Weise der Darstellung der Lärmbelastungen, insbesondere für einzelne Straßenabschnitte, ist in das Ermessen der planaufstellenden Behörde gestellt. Eine Pflicht zur Ausweisung besteht nicht.

#### Aufführung Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung an Lärmkonfliktpunkten werden in der Endversion des Lärmaktionsplans Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Gießen in den einschlägigen Unterkapiteln des Lärmaktionsplans dargestellt. Maßnahmenvorschläge, die sich nicht an Lärmkonfliktpunkten befinden und Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, werden ebenso nachrichtlich in der Endversion des Lärmaktionsplans Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Gießen aufgeführt. Maßnahmenvorschläge, die nicht straßenbauliche oder straßenverkehrliche Maßnahmen zur Lärminderung darstellen, finden keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Sie wurden bzw. werden jedoch an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

#### Radverkehr

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche potentielle Maßnahmen der Lärminderung durch Förderung bzw. den Ausbau des Radverkehrs betreffen.

Errichtung von Radstreifen:

Die Errichtung von Radstreifen zum Lärmschutz an folgenden Straßen wird als Prüfauftrag im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung erfasst.

- Aulweg
- Anlagenring
- Bleichstraße
- Gnautstraße
- Untere Grünberger Straße
- Berliner Platz (kein LKP)
- Wiesecker Weg

Umwandlung der rechten Spur in Bus- und Radspur:

Die Eingabe zur Umwandlung der rechten Spuren in Bus- und Radspuren (Umweltspuren) wurde u.a. im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung an folgenden Straßen eingebracht und ist als Prüfauftrag erfasst.

- Nordanlage
- Westanlage
- Südanlage
- Marburger Straße
- Wiesecker Weg zwischen Dürerstraße und Ludwig-Richter-Straße
- Grünberger Straße zwischen Licher Straße und Ludwigstraße
- Frankfurter Straße zwischen Robert-Sommer-Straße und Schubertstraße

Verbreiterung Schutzstreifen in der Sudetenlandstraße

Der Schutzstreifen für Radfahrer in der Sudetenlandstraße soll verbreitert werden. Die Kernfahrbahn soll in der Breite reduziert werden und die Mittelmarkierung entfernt werden.

In der Sudetenlandstraße existiert beidseitig ein Radweg.

**Straßenverkehrliche Maßnahmen**

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche straßenverkehrliche Maßnahmen der Lärminderung darstellen.

Tempo 30 flächendeckend/Tempo 30 überall, wo die LKZ > 100

Allgemein:

Die Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes erfolgt stets im Einzelfall und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten. Die Entscheidungsgrundlagen sind im allgemeinen Teil des Lärmaktionsplans, insbesondere im Kapitel 3.4, ausführlich dargelegt.

Tempo 30 bei LKZ > 100:

Die Lärmaktionsplanung stellt die Lärmbelastungen der Bürgerinnen und Bürger systematisch dar. Sie basiert auf dem Ansatz einer strategischen Herangehensweise an die vorhandenen Lärmprobleme. Dabei werden die Straßenabschnitte nach ihrer Lärmbelastung mit Lärmkennziffern priorisiert und mögliche Maßnahmen werden geprüft. Praktisch ist es nur möglich, die Lärmprobleme nacheinander zu betrachten und Einzelfallentscheidungen zu treffen. Dieses Vorgehen wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung koordiniert. Dem Vorschlag wird daher

durch die Fortschreibung der Lärmaktionspläne Rechnung getragen. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten bei allen beteiligten Behörden ist eine Betrachtung jedes Einzelfalls ein langfristiges Ziel der Lärmaktionsplanung.

Tempo 30 an LKPs:

Maßnahmenvorschläge zu Tempo 30 ganztags bzw. nachts an folgenden Lärmkonfliktpunkten wurden als Prüfauftrag erfasst.

- Anlagenring
- Aulweg (keine geeignete Maßnahme, da keine Richtwertüberschreitung nach Lärmschutzrichtlinie-StV)
- Bismarckstraße
- Bleichstraße
- Dürerstraße
- Frankfurter Straße (Kernstadt)
- Frankfurter Straße (Kleinlinden)
- Friedrich-Ebert-Straße/Zum Bahnhof/ Lange Ortsstraße/ Großen-Busecker Straße (Ortsdurchfahrt Rödgen, PLUS-Kartierung)
- Gießener Straße
- Gnauthstraße
- (untere) Grünberger Straße
- Krofdorfer Straße
- Leihgesterner Weg (keine geeignete Maßnahme, da keine Richtwertüberschreitung nach Lärmschutzrichtlinie-StV)
- Licher Straße
- Ludwigsplatz
- Ludwigstrasse
- Marburger Straße
- Moltkestraße
- Neuen Bäue
- Nordanlage
- Ostanlage
- Ringallee (durchgängig Tempo 30 gefordert)
- Robert-Sommer-Straße
- Rodheimer Straße
- Schiffenberger Weg
- Sudetenlandstraße
- Waldbrunnenweg
- Wetzlarer Straße, Kleinlinden
- Westanlage
- Nahrungsberg (PLUS-Kartierung)
- Lichtenauer Weg (PLUS-Kartierung)
- Bahnhofstraße (PLUS-Kartierung)

Die Prüfung einer potentiellen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen der eben gelisteten Straßen hat einzelfallbezogen und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten zu erfolgen.

Tempo 20, Schulstraße

Die Einführung von Tempo 20 in der Schulstraße wurde als Prüfauftrag erfasst.

#### Tempo-30-Zonen

Die Einführung von Tempo-30-Zonen in Teilbereichen von Wieseck ist als Prüfauftrag erfasst.

#### Lkw-Fahrverbot, Südviertel

Gemäß der Auskunft der Stadt Gießen in der 2. Stufe besteht bereits die Regelung „Anlieger frei“ im Gießener Südviertel. Die zulässige Zufahrt gilt damit nur für Lieferverkehr in das/aus dem Gebiet.

In 2. Stufe wurde Lkw-Durchfahrverbot gefordert, welches aufgrund mangelnder Kartierung nicht untersucht werden konnte. Der planaufstellenden Behörde liegen diesbezüglich auch unter Verwendung der PLUS-Kartierung keine neuen Erkenntnisse vor.

Folgende Maßnahmenvorschläge zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen abseits von Lärmkonfliktpunkten wurden eingereicht. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht damit keine Handlungsmöglichkeit.

#### Tempo 30, abseits von LKPs

Wiesecker Weg  
Wißmarer Weg, Wieseck (PLUS Kartierung, kein LKP)  
Goethestraße (keine klassifizierte Straße)  
Berliner Platz  
Schubertstraße

#### Tempo 50, abseits LKP

Hangelsteinstraße, Wieseck

#### **Maßnahmenvorschläge an konkreten Straßen**

Im Folgenden sind Maßnahmenvorschläge an lärmbelasteten Straßen gelistet zu denen teilweise Stellungnahmen der Stadt Gießen vorliegen.

#### **Frankfurter Straße, Kleinlinden**

##### Frankfurter Straße, Kleinlinden

Die Beseitigung von Unebenheiten vor Hausnr. 317 wurde als Maßnahme der Lärmminde- rung vorgetragen. Eine punktuelle Mängelbeseitigung ist seitens der Stadt Gießen nicht reali- sierbar. Für eine flächenhafte Sanierung müssen Haushaltsmittel beantragt werden.

##### Tempo 30 im Nachtzeitraum, Frankfurter Straße, Stadtteil Kleinlinden

Maßnahmen zur Umsetzung vom Tempo 30 im Nachtzeitraum sind nach Aussage der Stadt Gießen derzeit nicht beabsichtigt, obwohl die Frankfurter Straße im Stadtteil Kleinlinden einen Lärmkonfliktpunkt darstellt.

#### **Anlagenring**

##### Tempo 30, Anlagenring

Maßnahmen zu Tempo 30 im Nachtzeitraum sind nach Aussage der Stadt Gießen derzeit nicht beabsichtigt.

Tempo 30 an der Nordanlage ganztags ist als Prüfauftrag erfasst und wird an die Stadt Gießen weitergeleitet.

Tempo 30, rechte Spuren, Nordanlage

Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Tempo 30 auf den beiden rechten Spuren und Verbleib von Tempo 50 auf den linken Spuren wird als Prüfauftrag erfasst und wird an die Stadt Gießen weitergeleitet.

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 sich damit auch eine Dynamisierung des Verkehrsflusses einhergehend mit der Lärmreduktion ergeben wird.

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.

Verkehrsreduzierung innerhalb des Anlagenrings

Es wurden Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs für folgende Straßen vorgeschlagen:

- Innere Bahnhofstraße (nicht kartiert)
- Neuen Bäue (LKP)
- Neustadt (LKP)
- Schulstraße (bereits Tempo 30)

Die konkreten Maßnahmenvorschläge sind in Tabelle 27 gelistet sind und als Prüfauftrag erfasst.

*Tabelle 27: Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsreduzierung am innerstädtischen Anlagenring.*

<b>Maßnahmenvorschlag</b>	<b>Bemerkung</b>
Sperrung der Straßen von 22 bis 6 Uhr für alle Kraftfahrzeuge außer Linienbusse/Anwohner	Prüfung auf Vorliegen eines Lärmkonfliktes; Weiterleitung an Stadt Gießen
Sperrung der Straßen von 6 bis 22 Uhr für alle Kraftfahrzeuge außer Anlieger/Lieferverkehr/Linienbusse	Prüfung auf Vorliegen eines Lärmkonfliktes; Weiterleitung an Stadt Gießen
Im öffentlichen Straßenraum nur noch Anwohnerparken, Parken für Behinderte und Lieferzonen	Keine Maßnahme zur Lärminderung, Weiterleitung an Stadt Gießen
Entfernung aller auf den Gehwegen eingerichteter KFZ-Parkplätze	Keine Maßnahme zur Lärminderung, Weiterleitung an Stadt Gießen
Sperrung der Durchfahrt vom Kanzleiweg zum Brandplatz.	Keine klassifizierte Straße, keine rechtliche Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung, Weiterleitung an Stadt Gießen

### **Aulweg**

#### **Tempo 30, Aulweg**

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 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 26 visualisiert ist. Eine überschlägige Berechnung nach RLS-90 ergab, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV nicht erreicht werden. Tempo 30 ist damit keine geeignete Maßnahme zur Lärmminde- rung im Aulweg.

Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbetei- ligung vorgebracht. Der Vorschlag wird an die zuständige Behörde übermittelt.



Abbildung 26: Lärmkonfliktpunkt Aulweg im Nachtzeitraum mit besonders belasteten Bereichen (LKZ>200) in den gelb markierten Abschnitten.<sup>65</sup>

#### **Querungshilfe Aulweg:**

Der Maßnahmenvorschlag zur Errichtung einer Querungshilfe für Fahrgäste der Busse wurde als Prüfauftrag erfasst. Der Maßnahmenvorschlag wird an die Stadt Gießen übermit- telt.

### **Gießener Ring**

#### **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, Gie- ßener Ring**

Hier handelt es sich um keinen Lärmkonfliktpunkt, wie die schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulasträger von 16.10.2018 zeigt. Zudem wurde bereits im Bauleitplan- verfahren 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 ver- zeichnen. Die Richtwertüberschreitungen an den sechs betroffenen Gebäuden im Nachtzeit- raum können durch die Wiedereinführung von Tempo 100 an vier Gebäuden eliminiert wer- den und an den anderen beiden Gebäuden deutlich reduziert werden.

---

<sup>65</sup> Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

#### Rückbau/Rückstufung des Gießener Rings

Der Rechtsstatus des Gießener Rings als Autobahn wurde in Frage gestellt. Als Folgerung daraus wird der Rückbau/die 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/eine Rückstufung kommt daher nicht in Frage.

#### Einhausung/Untertunnelung des Gießener Rings an allen gefährdeten Stellen

Die Anzahl der Häuser mit Belastungen oberhalb der Sanierungswerte steht 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. Aufgrund geänderter raumordnerischer Vorgabe und bauleitplanerischer Ziele wird dieser Bereich seit 2018 als Gewerbegebiet entwickelt. Lärmkonflikte sind daher grundsätzlich nicht mehr zu erwarten.

#### Grünberger Straße

##### 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 Straßenbaulastträger mittels schalltechnischen Untersuchungen berechnet. Bei einem Tempolimit von 60 km/h im Nachtzeitraum ergeben sich Pegelminderungen von 1,4 dB(A) bis 2,7 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

Als Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung ist die Errichtung einer Lärmschutzmauer im Bereich der Grünberger Straße 142-164 vorgebracht worden. Die Errichtung einer Schallschutzmauer entlang der Wohnhäuser 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, obwohl die Grünberger Straße einen Lärmkonfliktpunkt darstellt.

Die Lärmaktionsplanung ist die planaufstellende Behörde. Die fachliche Beurteilung liegt bei der Stadt Gießen. Die Lärmaktionsplanung hat als planaufstellende Behörde darstellenden Charakter.

Der Maßnahmenvorschlag wird aufgrund des bestehenden Lärmkonflikts erneut an die Stadt Gießen übermittelt.

Tempo 30, rechte Spuren der Grünberger Straße

Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Tempo 30 auf den beiden rechten Spuren und Verbleib von Tempo 50 auf den linken Spuren wird als Prüfauftrag erfasst und wird an die Stadt Gießen weitergeleitet.

Straßenraumumgestaltung, Grünberger Straße

Planungen zur Straßenraumumgestaltung sollen kurzfristig erfolgen.

Geschwindigkeitskontrolle, Grünberger Straße

Als Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung wird die Kontrolle der Geschwindigkeit vorgebracht. Der Maßnahmenvorschlag wurde nach der 2. ÖB eingebracht (verfristet). Es handelt sich um einen ordnungsrechtlichen Aspekt, der an das zuständige Ordnungsamt weitergeleitet wird.

Leihgesterner Weg

Tempo 30:

Als Maßnahmenvorschlag wurde Tempo 30 im Leihgesterner Weg vorgeschlagen.

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV werden weder erreicht noch überschritten.

Tempo 30 ist damit keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung.

Ludwigstraße

- Die Straßenraumumgestaltung am Ludwigsplatz wurde innerhalb der Beteiligung eingebracht. Planungen zur Straßenraumumgestaltung sollen nach Aussage der Stadt Gießen kurzfristig erfolgen.
- Entfernung von Kfz-Parkplätzen zugunsten von Radspur. Der Maßnahmenvorschlag wurde mit Schreiben vom 08.08.18 an die Stadt Gießen übermittelt. Die Maßnahme wird seitens der Stadt geprüft.
- Abschnittsweise Tempo 30, wegen Kinderhort in Ludwigstraße 28 befindet sich in Prüfung.
- Tempo 20: Die Einführung von Tempo 20 in der Ludwigstraße wurde als Prüfauftrag erfasst. Es erfolgt eine Weiterleitung an die Stadt Gießen

Krofdorfer Straße, K 28

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

#### Verbreiterung von Radwegen in der Marburger Straße

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

#### Zusammenfassung der Richtungsfahrbahnen

Die Zusammenfassung der Richtungsfahrbahnen in der Marburger Straße wird als Prüfauftrag erfasst und an die Stadt Gießen weitergeleitet.

### 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 in Kürze im Planfeststellungsverfahren befindet.

### Schiffenberger Weg, Kernstadt

Der Schiffenberger Weg stellt im Bereich der Einmündung Sternmark bis zur Einmündung Am Unteren Rain einen Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum dar, wie die gelben und roten Bereiche in Abbildung 27 visualisieren. 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.



Abbildung 27: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Schiffenberger Weg im Nachtzeitraum durch farbige Bänder der normierten Lärmkennziffer.<sup>66</sup>

### 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 dies hierfür zuständige Stelle am 08.08.18 übermittelt und seitdem geprüft.

---

<sup>66</sup> Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

### **Maßnahmenvorschläge zum Lärmschutz ruhiger Gebiete**

Zum Schutz der festgelegten ruhigen Gebiete im folgenden Unterkapitel wurden im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung folgende Maßnahmenvorschläge eingebracht. Die Maßnahmenvorschläge sind als Prüfauftrag erfasst.

- Tempo 30 auf den Straßen, die an den ruhigen Gebieten vorbeiführen
- Verbreiterung des Radstreifens an der Orstanlage auf 2 m

#### **10.2.5.4. 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.

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 der 2. Stufe in 2016 erarbeitet. Diese sind in im Anhang B in Tabelle 196 zusammengestellt. Graphische Darstellungen der einzelnen Gebietsvorschläge finden sich ebenfalls 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, VBG 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 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 bereits in den vergangenen Stufen der Lärmaktionsplanung 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.

#### Ergebnisprüfung

In weiten Teilen stimmen die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Vorschlägen der Stadt Gießen überein (vgl. Anhang B).

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.

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 Klinikgelände nicht gegeben.