

7.4.3 Vorhandene Planungen

Für das Stadtgebiet Gießen bestehen bereits Planungen und Projekte, die eine Verminderung der Lärmbelastungen bewirken. Diese wurden bereits im Lärmaktionsplan der 1. Stufe dargestellt. In der Zwischenzeit wurden diese z.T. aktualisiert bzw. in Teilen umgesetzt. Es erfolgte nun eine Überprüfung ihrer Lärmrelevanz in Bezug auf den in der 2. Stufe kartierten Bereich der Hauptverkehrsstraßen. Sie bilden somit einen maßgeblichen Bestandteil des in der 2. Stufe aufgestellten Lärmaktionsplanes.

Nahverkehrsplan

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Universitätsstadt Gießen bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Plangebiet, ist Grundlage für die Aufstellung und Finanzierung von Investitionsprogrammen und dient der Definition und Bewertung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes.¹²

Es wurde eine Bestandsaufnahme (IST-Zustand) durchgeführt, die die momentane Situation im Plangebiet widerspiegelt. Sie bildet die Grundlage für die Mängelanalyse. Im darauf aufbauenden Anforderungsprofil (SOLL-Zustand) werden die qualitativen und quantitativen Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Struktur festgelegt. Diese Anforderungen betreffen das Liniennetz, die Erschließungsqualität, die Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität, Anforderungen an die Fahrzeuge, Anforderungen an das Fahrpersonal, Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen und Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb. Auf der Grundlage des IST-SOLL-Abgleiches wurde ein Bündel von Maßnahmen zur Optimierung entwickelt. Eine vollständige Überarbeitung erwies sich nicht als notwendig. Diese konzentrieren sich auf punktuelle Anpassungen und Optimierungen.

Der Nahverkehrsplan wurde am 19.02.2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Eine Bekanntmachung durch die Stadt Gießen wird vor den Sommerferien erfolgen.

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde im Jahr 2009 in Bezug auf das zugrunde liegende Verkehrsmodell aktualisiert und für Teilbereiche des Stadtgebietes fortgeschrieben. Die Aktualisierung des Gießener Verkehrsmodells wurde sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV vorgenommen und diente als Grundlage für die Novellierung des Nahverkehrsplanes und die Beurteilung von zahlreichen sich ergebenden teilräumigen Verkehrssituationen.

Ziel und Anlass des Verkehrsentwicklungsplanes ist die sinnvolle Organisation des Verkehrs im Stadtgebiet. Dazu gehören u.a. die Vermeidung bzw. Verminderung verkehrsbedingter Belästigungen und Störungen, z.B. Lärmemissionen.

¹² Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Universitätsstadt Gießen 2014

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 zusätzlichen Verkehrswegen (MIV) zu belasten und möglichst konfliktarme Verkehrsführungen zu ermitteln.

Bei aktuellen Planungen und Straßenbauprojekten 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.

Busbeschleunigungsprogramm

Die Nutzung des seit 2001 bereits umfassend ausgebauten Busbeschleunigungsprogramms wird weiter verbessert und – soweit erforderlich – ergänzt. Dabei wird auch sukzessive der Regionalbusverkehr mit einbezogen. Für den Stadtbusverkehr werden verstärkt schadstoffarme Fahrzeuge (moderner EEV-Standard) angeschafft bzw. eingesetzt. Diese Fahrzeuge zeichnen sich ebenfalls durch geringere Geräuschentwicklung aus und dienen damit der Lärminderung im öffentlichen Verkehr.

Verkehrsmanagement – Optimierung des Verkehrsflusses

Als wesentliche Elemente zur Optimierung des Verkehrsflusses werden das Parkraummanagementsystem und das Parkleitsystem weitergeführt und verbessert. Ebenso wird die Verkehrsüberwachung weiterhin eingesetzt.

Seit Februar 2013 gibt es einen neuen Verkehrsrechner. Der Austausch von Steuerungsanlagen an Lichtzeitanlagen zur Gestaltung eines optimierten Verkehrsflusses, der „grünen Welle“, ist bis Anfang 2015 abgeschlossen.

Radverkehrsentwicklungsplan

Der Radverkehrsentwicklungsplan wurde am 12.05.2010 beschlossen. Vorab wurde im Jahr 2008 von der Stadtverwaltung ein Radverkehrsbeauftragter als Ansprechpartner und Berater für die Belange des Fuß- und Radverkehrs benannt.

Die im Radverkehrsentwicklungsplan formulierten Ziele und Maßnahmenvorschläge werden sukzessive und im Zusammenhang mit weiteren Baumaßnahmen in Straßenbereich umgesetzt. Bereits umgesetzt wurden die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen:

Radwege	Errichtung folgende Radverkehrsanlagen wurde umgesetzt: <ul style="list-style-type: none">• Licher Straße – An der Kaserne• Licher Straße – Heinrich-Fourier-Straße
---------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Marburger Straße – Lichtenauer Weg • Ostanlage (Planungsphase)
Abstellplätze Fahrräder	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofsvorplatz • Oswaldsgarten • Erdkauter Weg • Licher Straße (An der Kaserne) • DB-Haltepunkt Watzenborn-Steinberg • Licher Straße (Heinrich-Fourier-Straße)
Beschilderung	Öffnung aller Einbahnstraßen für Fahrräder, wo es verkehrstechnisch vertretbar ist (Umsetzungsstand 70 %)
Bahnhofsvorplatz	Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in 2014. Hierbei wurden die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ausgebaut und verbessert.

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Zu den Mühlen“ ist eine vollständige Überplanung des Bereichs zwischen Eisenbahnstrecke und Lahn erfolgt. Die Zugänge zum Haltepunkt Oswaldsgarten bzw. die Fahrradabstellanlagen wurden dabei neu gestaltet.

Die Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet werden fortlaufend ausgebaut und modernisiert. Die Beschilderung der Fahrradrouten wird kontinuierlich vervollständigt.

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

Tempo-30-Zonen

Sie kommen aufgrund der Voraussetzungen für eine Ausweisung im kartierten (Haupt)Straßennetz nur in geringerem Umfang zur Anwendung. Bewirken aber dadurch, dass auch im untergeordneten Straßennetz die Lärmbelastung abnimmt, eine Verminderung der Gesamtbelastung in einer Kommune.

Als Zielvorgabe will die Stadt Gießen Tempo-30-Zonen außerhalb des Vorbehaltsnetzes flächendeckend einrichten. Zurzeit sind für 85% dieser Straßen Tempo-30-Zonen bereits eingerichtet. Neben der Lärminderung dient diese Geschwindigkeitsreduktion ebenfalls der Verbesserung der Lufthygiene in der Stadt Gießen. Die folgende Seite zeigt lila eingefärbt die Tempo-30-Zonen der Stadt Gießen und rot eingefärbt Straßenabschnitte, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit Tempo 30 besteht.

Von den kartierten Straßenabschnitten mit identifizierten Lärmkonfliktpunkten ist die Eichgärtenallee im Abschnitt zwischen Kantstraße und Ringallee in die Tempo-30-Zone einbezogen.

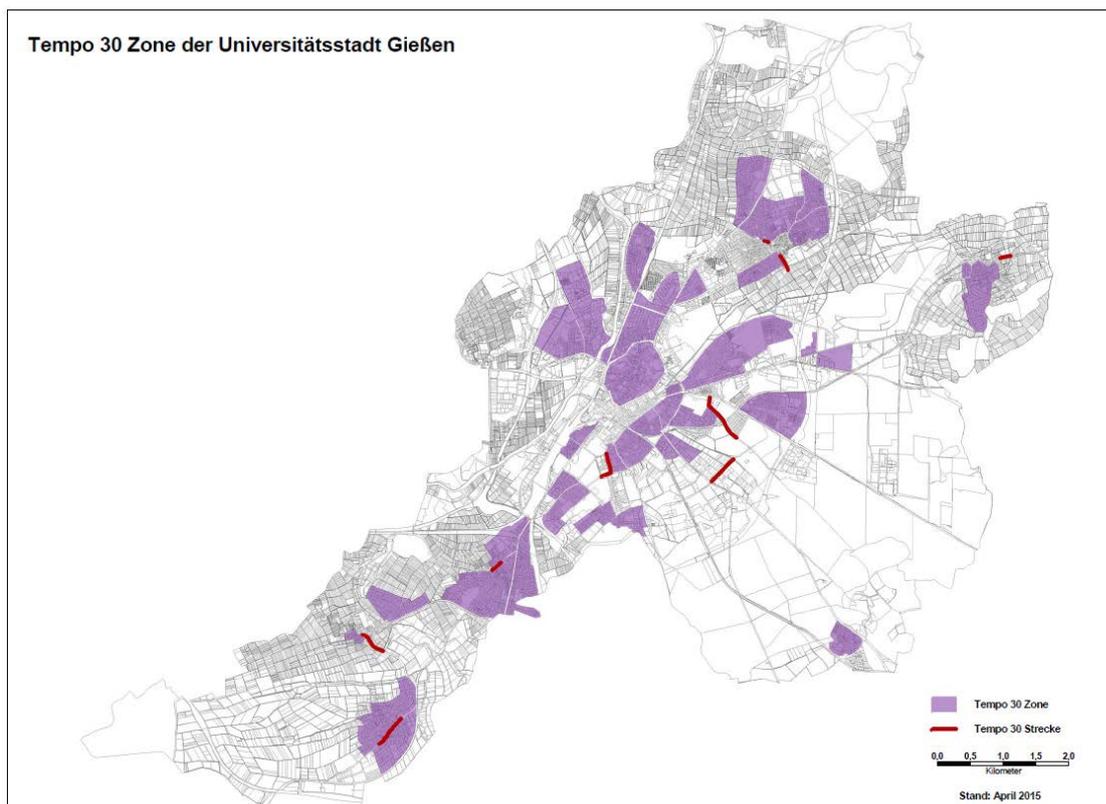


Abbildung 63: Tempo30-Zonen und Straßenabschnitte mit Tempo 30 in der Stadt Gießen - © Stadt Gießen

7.4.4 Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der Stadt Gießen und aus der Bevölkerung Maßnahmenvorschläge zur Gießener Innenstadt und zum Gießener Ring eingebracht.

7.4.4.1 Gießener Innenstadt

- Eichgärtenallee

In der Eichgärtenallee wurde Tempo 30 bereits eingerichtet (siehe Abb. 31- Karte der Tempo-30-Zonen).

Darüberhinaus wurde ein LKW-Durchfahrverbot, die Führung als Einbahnstraße stadteinwärts und eine Verbesserung der Fahrbahnqualität vorgeschlagen.

LKW-Durchfahrverbot:

Ein LKW-Durchfahrverbot ist aufgrund des relativ geringen LKW-Verkehrs und der Anbindungsfunktion der Eichgärtenallee für THM, Justizvollzugsanstalt, Hallenbad u.a. nicht geeignet.

Einbahnstraße stadteinwärts:

Eine Einbahnstraßenregelung ist hier nicht sinnvoll. Hierdurch würde vermehrt Verkehr auf andere Straßen verlagert, die weniger geeignet sind, diesen Verkehr aufzunehmen.

Fahrbahnqualitätsverbesserung:

Die Stadt Gießen wird die Instandhaltung bei Bedarf bzw. im üblichen Rahmen durchführen.