

7.2.4 Vorhandene Planungen

Für die Stadt Gießen existieren bereits bestehende Planungen, die Auswirkungen auf die Lärmbelastung entfalten. Diese Planungen wurden auf ihre Lärmrelevanz in Bezug auf den kartierten Bereich der Hauptverkehrsstraßen hin überprüft und bilden hierauf bezogen eine maßgebliche Grundlage des aufzustellenden Lärmaktionsplanes.

Busbeschleunigungsprogramm und Parkleitsystem

Bereits im **Jahre 2001** wurden von Seiten der Stadt Gießen das Busbeschleunigungsprogramm und das Parkleitsystem eingeführt. Da alle Gießener Buslinien kartierte Straßenabschnitte mit Lärmkonfliktpunkten befahren, hatte das Busbeschleunigungsprogramm aus 2001 bereits positive Auswirkungen auf die Lärmsituation der betroffenen Straßen bzw. Straßenabschnitte, die allerdings in die Lärmkartierung 2007 bereits eingegangen sind.

Durch das Parkleitsystem wird der Parksuchverkehr im unmittelbaren Umkreis der Innenstadt und innerhalb des Anlagenrings deutlich vermindert. Mittels erkennbarer Zuordnung der Parkhäuser in vier Parkzonen sowie dynamischen Wegweisern werden die jeweils aktuellen freien Parkplätze der angeschlossenen Parkhäuser bereits auf den Haupteinfallsstraßen angezeigt und damit deutliche Reduzierung des Parksuchverkehrs auf dem Anlagenring und verkürzte Wartezeiten bis zum Finden eines freien Parkplatzes ermöglicht.

Verkehrsentwicklungsplan 2006 (VEP)

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen hat am 08. Dezember 2005 den Verkehrsentwicklungsplan für das Stadtgebiet von Gießen und den Teil II „Auswirkungen“ des Nahverkehrsplanes beschlossen.

Hierin sind netzergänzende Maßnahmen aufgeführt, die lärmindernde Wirkung auf die o.g. lärmbelastete Bereiche haben.

1. Neubau einer Anschlussstelle am Leihgesterner Weg (Oberhof) an die A485 – Giesener Ring

Diese würde eine weitere Verbindung des Gießener Rings zur Innenstadt aber auch in die andere Richtung nach Linden darstellen. Durch die Öffnung einer weiteren Anschlussstelle würde sich eine Entlastung für die Anschlussstelle „Schiffenberger Tal“ und damit für den kartierten Straßenabschnitt des „Schiffenberger Tal“ ergeben. Ob sich hierdurch eine Mehrbelastung für den in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung nicht kartierten

Leihgesterner Weges ergeben wird und welche lärmindernden Maßnahmen ggfs. erforderlich werden, muß im Rahmen der Planung der straßenbaulichen Maßnahme

geklärt werden. Das gleiche gilt für in diesem Zusammenhang ggfs. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen am Konfliktpunkt Oberhof. Der Beurteilung dieser Maßnahme lag der Prognose-Nullfall, der das zukünftige Verkehrsgeschehen (Prognosezeitpunkt = 2015) abbildet, zugrunde.

Die Maßnahme ist im Regionalplan Mittelhessen als Ziel der Raumordnung festgelegt. Ein erneuter Antrag auf Genehmigung der Anschlussstelle wurde durch das ASV Schotten gestellt. Im Zuge des Planungsauftrags werden die lärmschutztechnischen Belange auf der Grundlage der 16. BImSchV geprüft. Sollten Anspruchsvoraussetzungen im Rahmen der Lärmvorsorge erfüllt sein, erfolgt eine entsprechende Regelung in den Planfeststellungsunterlagen.

2. Ortsumgehung Lützellinden – Gießener Südkreuz

Eine Ortsumgehung von der Schlußstelle der A 45 an der Ortslage Lützellinden vorbei zur Frankfurter Straße würde zur Entlastung des Gießener Südkreuzes (Tangente zwischen den Autobahnen A 45 und A485) führen.

Während nach Darstellung im VEP das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der L 3045 keine Ortsumgehung rechtfertigt, ist bei Besiedlung der beabsichtigten Großgewerbefläche eine wesentliche Steigerung des Verkehrs zu erwarten, die den Bau einer Ortsumgehung erforderlich werden ließe.

Luftreinhalteplan für das Lahn-Dill-Gebiet

Aufgrund von § 47 BImSchG waren für das Gebiet Lahn-Dill ein Luftreinhalteplan zu erstellen. Die im Maßnahmenplan dieses Luftreinhalteplans aus dem Jahre 2007 für die Stadt Gießen dargestellten Maßnahmen wurde auf ihre lärmmindernde Wirkung untersucht. Im folgenden aufgelistet sind nur solche Maßnahmen, die Einfluss auf die Lärmsituation haben.

1. Parkraummanagement

- Weiterführung des Parkraummanagements
- Verbesserung des Parkleitsystems
- Optimierung der Verkehrsüberwachung (insbesondere bei Parken in zweiter Reihe oder auf Entladezonen, auf Radwegen und im Fußgängerbereich, vorwiegend im Bereich von Hauptverkehrsstraßen)

2. Verkehrsmanagement – Optimierung des Verkehrsflusses

- Maßnahmenprogramm zur stadtverträglichen Gestaltung des LKW-Verkehrs z.B. Tonnagebegrenzungen und Kooperationsvereinbarungen mit Geschäften zur logistischen Abstimmung des Anlieferverkehrs
- Einführung eines Vorbehaltsnetzes der Hauptverkehrsstraßen
- Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus im Straßenverkehr
- sukzessiver Austausch von Steuerungsgeräten an den Lichtzeichenanlagen zur flexiblen Gestaltung der Verkehrsabwicklung und Reduzierung von Wartezeiten – „grüne Welle“ – **kontinuierliche Umsetzung durch die Stadt Gießen**
- Optimierung des Zeitpunktes für Müllabfuhr/Straßenreinigung im Innenstadtbereich

- organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz des Güter- und Lieferverkehrs in die Innenstadtlagen

3. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

- Optimierung des Busbeschleunigungsprogramms
- Berücksichtigung des weiteren Verkehrsumfeldes um den Anlagenring zur Vermeidung übermäßiger Belastung anderer Straßen
- Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität bei den Buslinien

4. Radverkehr

- Ausbau des Radwegenetzes
- Imagekampagne zur Förderung des Radfahrens in der Stadt und zur Nutzung des ÖPNV
- Errichtung weiterer Fahrradstellplätze – Schwerpunkt = Innenstadt/Bahnhofsvorplatz
- Ernennung eines Ansprechpartners in der Stadtverwaltung für Belange des Fuß- und Radverkehrs

Der Stadtverordnetenbeschluss vom 16.11.2006 zum Maßnahmenkatalog der Stadt zur Luftreinhaltung wurde in den Luftreinhalteplan Lahn-Dill übernommen und ist seit dem 04.12.2007 rechtskräftig. Stadtintern wurden die Maßnahmen im Detail festgelegt und befinden sich in der Umsetzung.

Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplanes

Ziel des Gießener Verkehrsentwicklungsplanes und Teil des Maßnahmenplanes des Luftreinhalteplanes Lahn-Dill ist eine Erhöhung des Radverkehrsanteils im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr durch Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs. Hierzu dient eine Optimierung des Radwegenetzes.

Im Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplans der Stadt Gießen sind vorgeschlagene Maßnahmen zur Ausstattung des Radverkehrsnetzes sowie allgemeine Anforderungen zusammengestellt. Diese Maßnahmen wurden auf ihren Bezug zu festgestellten Konfliktpunkten im Stadtgebiet von Gießen hin untersucht. Maßnahmen mit einem solchen Bezug wurden im Folgenden aufgelistet.

Tabelle 35: Lärmindernde Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplanes

Nordanlage	Radverkehrsanlagen
Westanlage	Radverkehrsanlagen
Südanlage	Radverkehrsanlagen
Ostanlage	Verbesserung der Querungsmöglichkeit Gutfleischstraße-Landgrafenstraße
Frankfurterstraße zw. Liebigstraße/Alicenstraße und Selterstor	Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen (beidseitig)
Frankfurterstraße zw. Schuberstraße und Robert-Sommer- Straße	Radfahrstreifen (Beidseitig)
Bismarckstraße	Verbesserung der Radverkehrsführung
Ludwigsplatz (Querung Roonstraße – Gartenstraße/Ludwigstraße)	Radverkehrsanlagen mit Neugestaltung
Grünberger Straße zw. Ludwigsplatz und Rödgener Straße	Radverkehrsanlagen
Doppelkreuzungsbereich Aulweg- Bahnübergang –Schiffenberger Weg- Biskarmkstraße	Radfahrstreifen (beidseitig)/Aufstllflächen
Licher Straße – zw. An der Kaserne und Heinrich-Fourier-Straße	Radfahrstreifen/Schutzstreifen (einseitig) bei Straßenausbau
Licher Straße – zw. Heinrich-Fourier- Straße und Anschlussstelle A 485	Radverkehrsanlagen bei Straßenausbau
Marburger Straße - westliche Seite zw. Lichtenauer Weg und Weidigstraße	Radweg (einseitig)
Marburger Straße – östliche Seite zw. Lichtenauer Weg und Teichweg	Radweg (einseitig)
Marburger Straße – östliche Seite zw. Teichweg und Hangelsteinstraße	Radweg (einseitig)
Marburger Straße (Einmündungsbereich Hangelsteinstraße)	Radfahrstreifen (Querung)

Darüber hinaus werden als allgemeine Maßnahmen gefordert:

- Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum, hierzu zählen:
der Bahnhofvorplatz,
die SPNV-Haltepunkte (Oswaldgarten, Erdkauter Weg, Licher Straße und
Watzenborn-Steinberg),
wichtige Haltestellen im Stadt- und Regionalbussystem (z.B. Berliner Platz, Johan-
neskirche, Licher Straße),
Abstellmöglichkeiten an den peripher gelegenen Endhaltestellen,
wichtige öffentlichen Einrichtungen (z.B. Stadtverwaltung, Schulen, diverse Einrich-
tungen der Universität, Fachhochschule)
- Beschilderung
- Information durch Öffentlichkeitsarbeit

7.2.5 Weitere Maßnahmenvorschläge für die Gießener Innenstadt

Die folgende **Tabelle 36** listet die aus der Bevölkerung eingegangenen, sowie aufgrund von Ortsbegehungen entwickelten Maßnahmenvorschläge auf:

Konfliktpunkt	Maßnahmenvorschläge	Bearbeitungsstand	Ergebnis
Grünberger Straße	Verkehrsoptimierte Ampelschaltung	Stellungnahme der Stadt Gießen hierzu abschließend erfolgt	bereits in Luftreinhalteplan festgelegt
	Tempo 30	Kein Einvernehmen der Stadt Gießen	keine Aufnahme in LAP
	Sanierung mit lärmarmem Straßenbelag	Kein Einvernehmen der Stadt Gießen	keine Aufnahme in LAP
	Lärmschutzfenster	Stellungnahme der Stadt Gießen erfolgt	keine Aufnahme in LAP
Frankfurter Straße im Stadtteil Klein-Linden	Tempo 30 nachts	Kein Einvernehmen der Stadt Gießen	keine Aufnahme in LAP
Licher Straße		Beginn einer grundhafte Erneuerung	Fertigstellung Herbst 2011
Allgemein	Einrichtung von „Park and Ride“-Parkplätzen an den Endhaltestellen der Buslinien	Endhaltestellen nicht geeignet	keine Aufnahme in LAP

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Grünberger Straße

Straßenverkehrliche Maßnahmen sind in der Regel kurzfristig und mit einem geringen Aufwand an finanziellen Mitteln umsetzbar. Von Seiten der Bürgerschaft wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgeschlagen. Zurzeit darf auf der Grünberger Straße 50 km/h gefahren werden. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ergibt eine Pegelminderung von 2,6 dB(A), gerechnet mit VBUS. In ihrer Stellungnahme hierzu führt die Stadt Gießen aus, dass sich eine solche Geschwindigkeitsreduzierung dieses Vorschlag aufgrund verkehrlicher Untauglichkeit bei Nichtüberprüfbarkeit und finanzieller Mehrbelastung u.a. durch Änderung aller Lichtsignalanlagen-Programme nicht zielführend ist. Zu diesem Vorschlag wird daher von der Stadt Gießen kein Einvernehmen erteilt.

Das Verkehrsdezernat des Regierungspräsidiums Gießen teilt diese Einschätzung, da die Grünberger Straße eine der vier wesentlichen Ein- und Ausfallstraßen für Gießen ist. Innerhalb des Gießener Straßennetzes kommt ihr damit eine besondere Bedeutung für die innerstädtischen Verkehrsströme insbesondere zu den Stoßzeiten zu. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung würde dieser Bündelungsfunktion zuwider laufen und hätte nachteilige Wirkungen nicht nur auf der konkret betroffenen Straße, sondern auch auf den gesamtstädtischen und sogar überstädtischen Bereich. Vor diesem Hintergrund ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus verkehrlicher Sicht nur dann gerechtfertigt, wenn die damit einhergehende Verkehrsbeschränkung an anderer Stelle in geeigneter Weise ausgeglichen werden

kann. Eine solche, der Notwendigkeit des Einfalls- und Ausfallsverkehr gerecht werdende Kompensationsmöglichkeit ist allerdings nicht ersichtlich.

Im Übrigen sprechen gegen diese Temporeduzierung folgende weitere Aspekte:

Tempo 30 führt zu einer Verlangsamung des Verkehrsflusses auf der Grünberger Straße. Damit geht einher, dass die Verweilzeit sämtlicher Kfz – auch die des öffentlichen Nahverkehrs – auf der Grünberger Straße erhöht wird, was wiederum mit Zunahme von Emissionen und Lärm verbunden ist. Die dadurch erzeugte Kontinuität und Dichte des Fahrzeugstroms erschwert nicht nur die Passierbarkeit der betroffenen Straße für Fußgänger, sondern auch die Aufnahme des einmündenden Straßenverkehrs. Erfahrungen haben gezeigt, dass infolge dessen regelmäßig eine erhöhte Unfallgefahr auf den betroffenen Straßen festzustellen ist. Schließlich hat die Dichte des Verkehrsstroms Rückstau und umwegverursachenden Ausweichverkehr zur Folge.

Abschließend lässt sich deshalb feststellen, dass nach verkehrlichen Gesichtspunkten eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Grünberger Straße nicht angemessen ist und nicht den gesetzlichen Vorgaben der §§ 45 Abs. 9, 39 Abs. 1 StVO sowie den dazu ergangenen Erlassen des HMWVL entspricht.

Sanierung mit lärmarmem Straßenbelag

Mittlerweile stehen lärmarme Straßenbeläge für den innerstädtischen Einsatz zur Verfügung. Diese weisen die den Einsatz beschränkenden Nachteile der offenporigen Asphalte nicht auf. Ein Beispiel hierfür ist der in Düsseldorf zum Einsatz kommende LOA 5 D oder der Splittmastixasphalt SMA 0/5 (SMA 0/5). LOA 5 D könnte bei weiteren erfolgversprechenden Erfahrungen eine gute Option für die Reduktion des Straßenverkehrsgeräusches innerorts sein.⁷

Die Stadt Gießen führt in ihrer Stellungnahme hierzu aus, daß diese Anregungen wegen unzureichender Eignung des vorgeschlagenen SMA 0/5 für höhere Bauklassen sowie unzureichende Erfahrungswerte für den „Düsseldorfer Belag“ (LOA 5 D) nicht weiter verfolgt werden. Entsprechend der RLS-90 eignen sich für Hauptverkehrsstraßen mit > Bauklasse II der SMA 0/8 sowie der AFB 0/11, welchen beiden eine Lärminderung von -2 dB(A) zugewiesen werden kann. Zu diesem Vorschlag wird daher von der Stadt Gießen kein Einvernehmen erteilt.

Die Prüfung weitergehender Maßnahmen wird nach Auffassung der Stadt Gießen einem neu zu definierenden Prüfauftrag vorbehalten bleiben.

Einbau von Lärmschutzfenstern

Aus der Bürgerschaft wurde der Einbau von Lärmschutzfenstern als eine von mehreren Alternativen zum Lärmschutz an der Grünbergerstraße vorgeschlagen.

⁷ Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik, Umweltbundesamt Juni 2009

In ihrer Stellungnahme führt die Stadt Gießen hierzu aus, dass für den Einbau von Schallschutzfenstern eine Kostenbeteiligung aus kommunalen Finanzmitteln nicht leistbar ist. Da die Lärmkonflikte an überörtlichen Verkehrsstrecken auftreten, wäre eine mögliche Unterstützung mit staatlichen Finanzmitteln bzw. durch die Träger des lärmintensiven überörtlichen Verkehrs aus kommunaler Sicht zu begrüßen. Die Prüfung weitergehender Maßnahmen wird nach Auffassung der Stadt Gießen einem neu zu definierenden Prüfauftrag vorbehalten bleiben.

An einem der am stärksten belasteten Konfliktpunkte der Stadt Gießen, am Ludwigsplatz, wird zurzeit das Dachcafe-Hochhaus saniert. Es gehört mit einer Belastung von über 75 dB(A) tags zu den hochbelasteten Häusern dieses Bereichs. Der Eigentümer, die Wohnbau Gießen, wird das Gebäude im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen mit Schallschutzfenstern ausstatten.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nachts auf der Frankfurter Straße im Stadtteil Klein-Linden

Bei dem kartierten Abschnitt der Frankfurter Straße im Stadtteil Klein-Linden handelt es sich um einen Konfliktpunkt mit einer hohen Anzahl Belasteter. So weist die Berechnung nach VBEB für diesen Bereich 101 Belastete > 70 dB(A) in der Tagzeit und 87 Belastete > 60 dB(A) in der Nachtzeit aus. Beiderseits der Straße befindet sich die Wohnbebauung unmittelbar am Straßenrand. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in der Nachtzeit ergibt eine Pegelreduzierung von bis zu 2,6 dB(A). Für den gebietsfremden Durchgangsverkehr stünde mit dem Gießener Ring eine Ausweichroute zur Verfügung. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, Straßenquerschnitt und enge Randbebauung, sind andere Lärminderungsmaßnahmen mit Ausnahme der Aufbringung einer lärmarmen Fahrbahnoberfläche nur schwer umsetzbar.

In ihrer Stellungnahme vom 10.07.2009 hierzu führt die Stadt Gießen folgendes aus:

Im Stadtteil Klein-Linden besteht im Bereich des dargestellten Abschnitts der Frankfurter Straße eine erhöhte Belastung durch Verkehrslärm. Als wesentliche Ursachen gelten nach Ansicht der Stadt Gießen primär die Bundesstraße B 49 mit der Dammlage und Brücke (Teil des Gießener Rings) sowie der Eisenbahnverkehr einschließlich Güterverkehr auf der Verbindungskurve, die nach Ansicht der Stadt Gießen bei der Ermittlung der Lärmproblematik nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt wurden. Vorrangige Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung sollten daher primär auf diese Hauptbelastungsquellen konzentriert werden (siehe hierzu auch Unterkapitel zum Gießener Ring).

Der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der L 3451 (Frankfurter Straße) im Stadtteil Klein-Linden während der Nachtstunden wird von der Stadt Gießen kein Einvernehmen erteilt, da dieser Vorschlag durch Änderung aller LSA-Programme nicht weiter zielführend ist. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung zwingend einhergehen müsste die deutliche Ausweitung der Geschwindigkeitsmessungen in den Nachtstunden. Dies ist – zumindest in der notwendigen Konsequenz und Häufigkeit – nicht leistbar und würde die vorgeschlagene Maßnahme wirkungslos machen.

Die Prüfung weitergehender Maßnahmen wird nach Auffassung der Stadt Gießen einem neu zu definierenden Prüfauftrag vorbehalten bleiben.

Auch die Frankfurter Straße ist eine der vier wesentlichen Ein- und Ausfallstraßen für Gießen. Ihr kommt damit ebenfalls der Rang einer Hauptverkehrsstraße mit Bündelungsfunktion zu. Insofern gilt das vom Verkehrsdezernat des Regierungspräsidiums Gießen zur Grünberger Straße Gesagte. Deshalb ist auch hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht angemessen und entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben der §§ 45 Abs. 9, 39 Abs. 1 StVO sowie den dazu ergangenen Erlassen des HMWVL.

„Park and Ride“-Parkplätze an den Endhaltestellen der Buslinien

Durch diese Maßnahme soll den Ein- und Auspendlern die Möglichkeit eröffnet werden, durch den Umstieg auf den ÖPNV die Einfallstraßen und die Innenstadt zu entlasten. Durch diese Vernetzung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) mit dem ÖPNV ließe sich eine Verschiebung des Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV bewirken.

Die Universitätsstadt Gießen begrüßt den „Grundsatz der Raumordnung“ aus dem Regionalplan Mittelhessen (Entwurf 2009, Tz. 7.1.7-3), wonach Park&Ride-Einrichtungen an den Schienenendhaltestellen auszubauen und zu fördern sind und der wohnortnahe Umstieg auf öffentliche Verkehrssysteme ermöglicht werden soll.

Bei der Verwirklichung dieser Maßnahme stehen Schienenendhaltestellen in den Städten und Gemeinden bzw. in den Wohnstandorten des Umlandes im Vordergrund, da dort die größte Effektivität der Maßnahmen zu erreichen ist. Die Endhaltestellen der Stadtbuslinien sind unter diesem Aspekt als ungünstig zu beurteilen.

Ausbau der Licher Straße

Bis zum Herbst 2011 erfolgt der grundhafte Ausbau der Licher Straße. Bei der Erneuerung der Fahrbahnoberfläche kommt mit dem AFB 0/11 ein Fahrbahnbelags zum Einsatz, der den einschlägigen Anforderungen im Straßenbau entspricht. Obwohl eine Lärminderung von 2 dB(A) erst bei Geschwindigkeiten oberhalb von 60 km/h messbar ist, wird hierdurch aufgrund des z.Zt. schlechten Bauzustandes auch bei geringeren Geschwindigkeiten eine deutliche Verbesserung zu erreichen sein. Darüber hinaus werden die lärmindernden Eigenschaften des AFB 0/11 bei dem künftig zügigen Verkehrsfluss zur Geltung kommen.

Mit einer nahezu durchgängigen Baumbepflanzung wird eine höhere Aufenthaltsqualität erreicht. Durch die Neuanlage/Neugestaltung des Radweges bzw. der Radfahrstreifen gemäß dem Radverkehrs-Entwicklungsplan wird die Sicherheit des Radverkehrs erhöht.

Zur Verbesserung des ÖPNV werden die Bushaltestellen optimiert und modernisiert. Die vorgesehenen Querungshilfen verbessern die sichere Erreichbarkeit.

In der Summe steigern die oben aufgeführten Maßnahmen die Attraktivität für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für die Benutzung des ÖPNV. Sie bieten damit eine attraktive Alternative zur PKW-Benutzung und lassen künftig einen reduzierten Anteil des PKW-Verkehrs und damit eine weitere Senkung der Lärmemissionen erwarten.