

8 Behandlung der Einwendungen

In der Zeit vom 7. Juni 2011 bis 20. Juli 2011 gingen zum offengelegten Planentwurf zwei Einwendungen und Anregungen beim HMUELV ein. Auf die abgegebenen Stellungnahmen und Anregungen wird im Folgenden eingegangen.

Stellungnahmen:

Es wird gefordert, dass im Plan neben den Ziel- und Grenzwerten auch die Beurteilungsschwellen verschiedener Schadstoffe wie z.B. NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und Arsen dargestellt werden.

Die Beurteilungsschwellen nach der 39. BImSchV dienen lediglich der Festlegung und der Begrenzung des Aufwandes zur Überwachung der Luftqualität in bestimmten Gebieten. So kann unterhalb bestimmter Beurteilungsschwellen auf kostenintensive Messungen verzichtet werden; stattdessen sind dann Modellverfahren bzw. Schätzungen heranzuziehen. Zur Festsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung haben Beurteilungsschwellen keine Relevanz und werden daher aus Gründen der Verständlichkeit im Plan nicht näher erwähnt.

Berücksichtigung absehbarer Überschreitungen des PM_{2,5}-Zielwertes im vorliegenden Luftreinhalteplan.

Seit Januar 2010 werden auch Teilchen mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als 2,5 µm (PM_{2,5}) gemessen. Nach EU-Vorgaben gibt es für PM_{2,5} einen Zielwert in Höhe von 25 µg/m³ zuzüglich einer jährlich abnehmenden Tolleranzmarge von zunächst 5 µg/m³ bis sie im Jahr 2015 wegfällt und der Zielwert in gleicher Höhe in einen Grenzwert überführt wird. Verglichen mit dem PM₁₀-Kurzzeitgrenzwert ist der zukünftige PM_{2,5}-Jahresgrenzwert jedoch generell als weniger anspruchsvoll einzuschätzen.

Derzeit wird im Gebiet Lahn-Dill der PM₁₀-Kurzzeitgrenzwert nur an der Probenahmestelle „Im Köhlersgarten“ überschritten. An dieser Probenahmestelle werden jedoch keine PM_{2,5}-Messungen durchgeführt. Von der Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes für PM₁₀ kann nicht auf eine Überschreitung des PM_{2,5}-Jahresgrenzwertes geschlossen werden. Allenfalls die dort gemessenen Jahresmittelwerte für PM₁₀ (im Jahr 2010 32 µg/m³) lassen eine vorsichtige Einschätzung der dortigen PM_{2,5}-Immissionssituation zu. PM_{2,5} ist eine Teilfraktion von PM₁₀. Bruckmann et al. [31] kommen in einer Auswertung von 82 Messstationen im Bundesgebiet auf ein PM_{2,5}/PM₁₀-Verhältnis zwischen 0,64 im Jahr 2007 und 0,66 im Jahr 2006. Die Übertragung dieses PM_{2,5}/PM₁₀-Verhältnisses auf die Messproben der Probenahmestelle „Im Köhlersgarten“ lässt eine Überschreitung des PM_{2,5}-Zielwertes unwahrscheinlich erscheinen. Konkret gemessen wird PM_{2,5} im Gebiet Lahn-Dill an der Messstation Gießen-Westanlage. Dort lag der Jahresmittelwert im Jahr 2010 bei 19,5 µg/m³ und somit deutlich unter dem vorgegebenen Zielwert.

Darlegung der Kriterien für die Auswahl der Messstationsstandorte:

Im Kapitel 3.1 des Entwurfs des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill sind die Kriterien der Standortbedingungen für Luftmessstationen gemäß Wortlaut der 39. BImSchV dargelegt. Bei der Umsetzung der 39. BImSchV geht es darum, in einem Bereich höchster Belastung im Gebiet „Lahn-Dill“ (nicht in einer bestimmten Gemeinde) und in einem Bereich, der repräsentativ für den städtischen Hintergrund ist, dauerhaft die Luftqualität zu erheben. Für das Gebiet

„Lahn-Dill“ sind die Messstationsstandorte „Gießen-Westanlage“ (Bereich höchster Belastung, Innenstadt, Straßenschlucht) und „Wetzlar-Hermannsteiner-Straße“ (Bereich städtischer Hintergrund, Industrie, Verkehr) ausgewiesen worden. Grundlage für die Festlegung der Messstationsstandorte waren Recherchen zu den Kriterien Straßengeometrie bzw. Umgebungssituation, Hauptschadstoffquelle bzw. Quellenmix, Frequentierung durch die Bevölkerung, da es um Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit geht bzw. um die Repräsentativität für andere Bereiche im betreffenden Gebiet. Diese Kriterien werden im Laufe der Standzeit von Messstationen wiederholt abgeprüft. Die Verhältnisse der an den beiden Stationen in den letzten Jahren gefundenen Konzentrationen zeigen, dass die Standorte den unterschiedlichen Charakter (wie oben erklärt) gut widerspiegeln. Ähnliche Verhältnisse sind auch in anderen Gebieten zu finden, wenn ausgesprochen verkehrsbelastete Messstellen mit Messungen im „städtischen Hintergrund“ verglichen werden.

Die vom Ordnungsgeber vorgegebene Mindestanzahl der zu betreibenden Messstellen orientiert sich an der Einwohnerzahl des gesamten Gebiets (in diesem Fall „Lahn-Dill“). Diese Anforderungen, nach denen mindestens 2 Messstellen im Gebiet betrieben werden müssen, die repräsentativ für die oben erwähnten Belastungssituationen sind, werden erfüllt.

Forderung eines Hinweises bzgl. der Überschreitung des Grenzwertes der TA Luft (Technische Anleitung) bzw. des Zielwertes der 39. BImSchV für Nickelstaub.

Die TA Luft verweist zum Schutz der menschlichen Gesundheit bzgl. Polyzyklischer Aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK), Arsen, Cadmium, Nickel oder Quecksilber auf die europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte, die im Sinne der TA Luft ab dem Zeitpunkt gelten, in dem die zugehörige nationale Umsetzungsvorschrift in Kraft tritt. Bislang existiert gem. 39. BImSchV für Nickel lediglich ein ab dem 1. Januar 2013 gültiger Zielwert. Die TA Luft kennt daher bzgl. Nickel derzeit zum Schutz der menschlichen Gesundheit keinen immissionsseitigen Grenzwert.

Der lufthygienische Jahresbericht 2009 Teil II [13] besagt, dass bis Anfang der 90er Jahre ein deutlicher Konzentrationsrückgang von Nickel in der Luft zu verzeichnen ist. Der vorgeschriebene Zielwert von 20 ng/m³ für Nickel wird an allen Messpunkten im Jahr 2009 wie auch in den Vorjahren seit 1991 eingehalten. Die Immissionsbelastung durch Schwermetalle als Bestandteile des Schwebstaubs ist so zu charakterisieren, dass Zielwerte sicher eingehalten werden, auch wenn im Einzelfall insbesondere im Einwirkungsbereich Metall verarbeitender Betriebe der immissionsseitige Einfluss der Schermetallemissionen noch zu erkennen ist. So ist im Jahr 2010 etwa an der Probenahmestelle „Im Köhlersgarten“ mit einem Jahresmittelwert von 21,1 µg/m³ eine leichte Überschreitung des zukünftigen Zielwertes für Nickel festgestellt worden.

Nennung der baulichen Änderungen, die zu den in Tabelle 10 (Änderung der Belastungssituation bei Stickstoffdioxid und Feinstaub durch den Ausbau von Industrieanlagen in Wetzlar) genannten Minderungen führen.

Die in Tabelle 10 des vorliegenden Planes angegebenen Minderungen resultieren aus Ausbreitungsrechnungen für die Gebiete Mittel- und Nordhessen, Lahn-Dill und den Ballungsraum Kassel. Das hierzu erstellte Gutachten kann unter http://www.hlug.de/fileadmin/dokumente/luft/luftreinhalteplaene/Ausbreitungsrechnungen_Nord_und_Mittelhessen_Lahn-Dill_%20Kassel.pdf eingesehen werden. In die Modellberechnungen sind emissionsrelevante Veränderungen der Industrieanlagen seit 2008 eingeflossen. Für Wetzlar wurden dabei im Wesentlichen emissionsseitige Verbesserungen berücksichtigt, die durch ein Fassen großer diffuser Quellen und eine Minderung der Staub-Emissionskonzentration bei

Buderus Edelstahl und der Eisengießerei der Buderus Spezialguss GmbH möglich wurden. Im Falle von Buderus Edelstahl wurde dies über zwei 40 m hohe Hallendachkamine realisiert. Darüber hinaus wird dort bis Ende 2011 die Staub-Emissionskonzentration in der Abluft von ca. 12 auf 8 mg/m³ abgesenkt.

Nachweis des von der EU geforderten Qualitätsziels für Modellrechnungen

Der Nachweis der von der EU geforderten Qualität von Modellrechnungen erfolgt über einen Vergleich der gemessenen und der berechneten Immissionswerte. Dabei wird von der EU für den Jahresdurchschnittswert eine Abweichung von höchstens bis zu 30 % für NO₂ und 50 % für PM10 gefordert. Aufgrund der vielfältigen und lokal stark voneinander abweichenden Einflussparameter und der sehr komplexen luftchemischen Zusammenhänge ist eine zunächst hoch erscheinende Abweichung von bis zu 30 bzw. 50 % dennoch als gute Qualität zu bezeichnen. Am Berechnungspunkt Hermannsteiner Str. 35 wurden keine Messungen durchgeführt, so dass ein Qualitätsnachweis an dieser Stelle nicht möglich ist.

Veröffentlichung einer Liste der relevanten Emissionsquellen innerhalb und außerhalb des Belastungsgebietes Lahn-Dill u.a. mit Angaben zu den Emissionen von Schwermetallen für das Bezugsjahr 2010.

Die geforderten Angaben können u.a. dem nationalen Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister PRTR (Pollutant Release and Transfer Register) entnommen werden. PRTR-Deutschland (http://www.prtr.bund.de/frames/index.php?PHPSESSID=a0aa549c46708dcbf12168a637b44fda&gui_id=PRTR) informiert auf Grundlage der Europäischen PRTR-Verordnung (E-PRTR-VO) und des deutschen PRTR-Gesetzes (SchadRegProtAG) online über

- die Freisetzung von Schadstoffen in Luft, Wasser und Boden,
- die Verbringung von Abfallmengen,
- die Verbringung von Schadstoffen im Abwasser, das in externe Kläranlagen eingeleitet wird,

wenn bestimmte Emissionsschwellenwerte oder Abfallmengen überschritten werden. Die Berichterstattung für das PRTR erfolgt jährlich und ist frei zugänglich.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Forderung, dass alle Anlagen, die im belasteten Gebiet in relevanter Höhe zu den Grenzwerten und Zielwerten der jeweiligen Schadstoffe beitragen, nach dem Stand der Technik betrieben werden.

Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind nach § 22 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Für genehmigungsbedürftige Anlagen gilt nach § 5 BImSchG darüber hinaus, dass durch dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen zu gewährleisten ist. Die Einhaltung dieser Vorschriften wird in den Genehmigungsverfahren bzw. im Rahmen der behördlichen Überwachung sichergestellt und ist nicht Gegenstand der strategisch ausgerichteten Luftreinhalteplanung.

Ermittlung und Sicherstellung von Kaltluftentstehungsgebieten und -schneisen.

Die Sicherung bestehender Kaltluftschneisen sowie die Vermeidung von weiteren, neuen Straßenschluchten kann nur im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung erfolgen. Ob z.B. eine bestimmte Siedlungstätigkeit unter klimatischen Gesichtspunkten zulässig ist, kann abschließend meist erst bei hinreichender Konkretisierung des Vorhabens auf Ebene der Bauleitplanung beurteilt werden. Bereits bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen werden Fragen zu klimatischen Einflüssen auf das Gemeindegebiet mit untersucht. Dies schließt auch Kaltluftentstehungsgebiete mit ein. Auf Ebene der Bebauungsplanung können dann ggf. auch Festlegungen getroffen werden, die negative Auswirkungen auf die lokalen klimatischen Bedingungen vermeiden oder reduzieren (z.B. keine Riegelbebauung, die Luftströmungen und somit den Luftaustausch zusätzlich behindert). Auf der übergeordneten Ebene der Luftreinhalteplanung sind allgemeine Festsetzungen bzgl. der lokalen klimatischen Verhältnisse nicht zielführend.

Es wird die Prüfung eines selektiven Fahrverbotes für besonders emissionsintensive Lkw angeregt, das wenn möglich durch Satzung der Stadt Wetzlar umgesetzt werden soll.

Gemäß § 40 BImSchG beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalteplan oder ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Abs. 1 oder 2 dies vorsehen. Der vorliegende Luftreinhalteplan sieht keine Umweltzone für Wetzlar oder Gießen vor, da unter Berücksichtigung der relativ geringen Grenzwertüberschreitungen die Erforderlichkeit und die Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme im konkreten Fall nicht gegeben sind. Die in diesem Plan festgelegten Maßnahmen führen in der Zukunft bereits weitestgehend zu einer Einhaltung der NO₂- und PM₁₀-Grenzwerte (vgl. Kapitel 7.4). Mit der zusätzlichen Einführung einer Umweltzone würde man auch jene Kfz-Halter stark belasten, die außerhalb von Wetzlar und Gießen in Gebieten mit verhältnismäßig guter Luftqualität leben. Unabhängig hiervon schließt die 35. BImSchV in ihrem Anwendungsbereich Pkw wie auch Lkw ein. Ein selektives Fahrverbot nur für Lkw bestimmter Schadstoffklassen ist im Rahmen von Umweltzonen nicht möglich.

Es wird der Ausbau eines Fernwärmenetzes für Wetzlar angeregt.

Die Kompetenz der Luftreinhalteplanung erstreckt sich nur auf den gegenwärtigen Ist-Zustand. Planungen im Rahmen der Luftreinhaltung können daher immer nur auf den Zustand zum Zeitpunkt der Planaufstellung bezogen sein. Bzgl. zukünftiger Entwicklungen und anderer in die Zukunft gerichteter Fachplanungen kann die Luftreinhalteplanung keinen unmittelbaren Einfluss nehmen. Der Ausbau eines Fernwärmenetzes wird meist bei der Ausweisung neuer Baugebiete in Erwägung gezogen, da eine Realisierung im Bestand technisch wie wirtschaftlich sehr schwierig und aufwendig ist. Dass das ehemals vorhandene Fernwärmenetz in Wetzlar nicht mehr genutzt wird, liegt auch in den hohen Investitionskosten zur Instandsetzung / Ausbau desselben begründet. In Hinblick auf neu zu errichtende Baugebiete lässt sich nur auf der Ebene der Bauleitplanung konkret prüfen, ob ein Fernwärmenetz unter den gegebenen technischen wie wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglich ist. Ein wichtiger Belang stellt in diesem Zusammenhang die notwendige Versorgungssicherheit dar. Ohne langfristige Garantien für Wärmelieferungen ist die Installation von entsprechenden Not-/Ersatzsystemen erforderlich, die die Wirtschaftlichkeit von Fernwärmesystemen weiter verschlechtern. So wurde im Jahre 2007 der Anschluss des Neuen Rathauses Wetzlar an ein mögliches Fernwärmenetz in Zusammenhang

mit der Errichtung einer seitens der Firma Buderus konzipierten Trockenstabilatverbrennungsanlage erwogen. Untersuchungen hatten ergeben, dass eine hausinterne Gasfeuerungsanlage mit Brennwertechnik gegenwärtig deutlich effizienter als eine Fernwärmeversorgung ist.

Erlass einer städtischen Satzung zur Verhinderung von Straßenschluchten

Bzgl. rechtmäßig errichteter, bestehender Bebauung gibt es grundsätzlich einen Bestandschutz. Hier können Grundstückseigentümer i.d.R. nicht über das im Bebauungsplan festgelegte Maß hinaus weiter mit Auflagen belastet werden und somit an der Nutzung/Verwertung ihrer Grundstücke beeinträchtigt werden. Hierfür bedürfte es darüber hinaus in jedem Fall einer objektiven und nachprüfbaren Definition einer Straßenschlucht. Aufgrund der unzähligen Einflussfaktoren (Straßenbreite, Art und Höhe der umgebenden Bebauung, Länge des Straßenabschnittes, Fahrsteifenanzahl, Fahrzeugbelegung, Art des Verkehrsflusses, lokale klimatische Bedingungen etc.) erscheint eine allgemeingültige, hinreichend bestimmbare Definition einer Straßenschlucht nicht möglich.

In Hinblick auf neu auszuweisende Baugebiete bleibt festzustellen, dass bereits seit Jahrzehnten im Bezug auf die Nutzung Wohnen in Wetzlar keine sogenannten Straßenschluchten entstehen. Auch hinsichtlich anderer Nutzungen ist praktisch seit Abschluss der Innenstadtbebauung Ende der 80-iger Jahre keine nennenswerte Veränderung eingetreten.

Es wird vorgeschlagen, ein Park und Ride-Parkplatz in einem nicht luftschadstoffbelasteten Bereich von Wetzlar sowie ein kostenlosen Bustransfer zur Innenstadt einzurichten. Eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ließe sich darüber hinaus vor allem durch eine Senkung der Fahrpreise erreichen.

Die Wirksamkeit eines Park und Ride-Parkplatzes hängt im Hinblick auf die Luftschadstoffsituation maßgeblich von der Akzeptanz der Einpendler ab. Wetzlar stellt einen wichtigen Industrie-, Verwaltungs- und Dienstleistungsstandort innerhalb des ländlichen Konzentrationsraumes Wetzlar - Gießen - Marburg dar. Dies belegen die hohen Einpendlerströme aus dem ländlichen Umland, die zu ca. 85 % mit dem eigenen Pkw nach Wetzlar kommen.

Individuelle Fahrzeitverluste (Wartezeit aufgrund zeitlich gebündelter Abfahrt der Busse vom P+R-Parkplatz, Zwischenhalte der Busse, Fußweg von Zielhaltestelle zum eigentlichen Bestimmungsort) sowie der Umsteigeaufwand lassen selbst bei einem kostenlosen Angebot fraglich erscheinen, dass ein relevanter Anteil der Einpendler für die "letzte Meile" – also das relativ kürzeste Stück des zurückzulegenden Weges – noch das Verkehrssystem wechselt. Ein weiteres Problem ist in der Vielzahl anzulegender P+R-Anlagen sowie in dem stark schwankenden Verkehrsaufkommen über den Tagesverlauf zu sehen, was zu einer erheblichen wirtschaftlichen Belastung für die Stadt führen dürfte.

Das Preissystem für ÖPNV-Fahrkarten ist auf den gesamten Verkehrsverbund abgestimmt. Der ÖPNV wird generell jetzt schon finanziell stark subventioniert. Ein weiterer Wegfall von Erlösen aus dem Fahrkartenverkauf würde bei gleichbleibendem Leistungsangebot noch höhere staatliche Förderungen bedeuten, die derzeit nicht in Aussicht stehen.

Vorschlag einer neuen Anschlussstelle Gießen/Linden-Oberhof A 485/L 3130

Die Stadt Gießen fordert eine neue Anschlussstelle an die A 485 im Kreuzungspunkt mit der L 3130 im Zuge des sogenannten Gießener Rings. Zielsetzung der neuen Anschlussstelle ist die

bessere Erschließung der Stadtgebiete von Gießen und Linden sowie die Entlastung des städtischen Straßennetzes durch die gezielte Führung städtischer Verkehre über die Autobahn.

Die verkehrliche Entlastung des städtischen Straßennetzes dürfte in Abhängigkeit der tatsächlich erreichbaren Entlastungswirkung gewisse vorteilhafte Auswirkungen auf die Immissionssituation insbesondere in der Schiffenberger Str. und der Frankfurter Straße haben.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hält den Gießener Ring für ein wichtiges Instrument zur Lenkung des Umgehungs- und Fernverkehrs. Gemäß ihrer rechtlichen Zweckbestimmung dienen Autobahnen dem weiträumigen Verkehr. Um diese Funktion sicherzustellen, wird vom Bund die Zustimmung zu einer neuen Anschlussstelle nur dann in Aussicht gestellt, wenn die neue Verknüpfung zu einer Verbesserung für den Fernverkehr führt.

Die Zustimmung zu der neuen Anschlussstelle an Bundesautobahnen hat sich der Bund ausdrücklich vorbehalten und die Kriterien der Fernverkehrsrelevanz in einem "10-Punkte-Katalog" festgeschrieben. Im Wesentlichen muss der Nachweis der Notwendigkeit der neuen Anschlussstelle durch eine Verkehrsuntersuchung erbracht werden. Dabei müssen die Vorteile für den Fernverkehr im Vordergrund stehen; eine Verbesserung der Erschließung von Gewerbegebieten oder die Verbesserung des Verkehrsablaufs im innerörtlichen Straßennetz reichen dabei als Begründung nicht aus.

Im Juni 2009 haben die Städte Gießen und Linden der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung eine Verkehrsuntersuchung vorgelegt, die leider keine Aussagen über zwingend nachzuweisende Verbesserungen im Streckenzug der A 485 zulässt. Damit ist gegenüber dem Bund keine hinreichende fachliche Begründung für eine Anschlussstelle gegeben, so dass aufgrund der vorgelegten Untersuchungsergebnisse eine neue Anschlussstelle im Bereich Oberhof derzeit nicht zustimmungsfähig ist.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat inzwischen Überlegungen aufgegriffen, die Kriterien für die Notwendigkeit neuer Anschlussstellen zu überdenken. Vor diesem Hintergrund hat das BMVBS ein Gutachten vergeben, um Möglichkeiten erweiterter Spielräume für die Zustimmung zu neuen Anschlussstellen zu prüfen. Dieses Gutachten ist noch nicht abgeschlossen, so dass Erkenntnisse über die zukünftigen Modalitäten zur Realisierung neuer Anschlussstellen bisher nicht vorliegen. Sobald der Bund jedoch die für das Autobahnnetz geltenden Bestimmungen modifiziert und verbindlich für die Länder als Auftragsverwaltung eingeführt hat, könnte eine erneute Überprüfung der Zustimmungsfähigkeit der Anschlussstelle Oberhof zielführend sein. Unter dieser Voraussetzung wäre die verkehrliche Verträglichkeit der Anschlussstelle neu zu bewerten und ggf. die weiteren Kriterien zum Nachweis der Genehmigungsfähigkeit zu prüfen.

Erweiterung der Anschlussstelle Gießen Grünberger Straße A 485/B 49

Die Stadt Gießen fordert eine zusätzliche Fahrtbeziehung in Richtung Süden an der Anschlussstelle „Grünberger Straße“. Diese würde eine verkehrliche Entlastung und somit positive Auswirkungen auf die Immissionssituation insbesondere im Bereich der Rödgener Str. zwischen A 485 und Rudolf-Diesel-Straße haben.

Die Abfahrt „Grünberger Straße“ war als bauzeitliches Provisorium eingerichtet worden; Verkehrssicherheitsdefizite konnten während der zweckbestimmenden Nutzung nicht festgestellt werden. Aus Sicht der Hessischen Straßenbauverwaltung ergab sich sodann der Vorschlag, auf eine Schließung/Rückbau der Anschlussstelle zu verzichten. Mit Zustimmung der Beteiligten hat man sich sodann für den Fortbestand der Anschlussstelle ausgesprochen. Mit dem weiteren Bestand der Anschlussstelle sollte insbesondere für den Schwerverkehr die Erreichbarkeit der Industriegebiete in Buseck/Großen-Buseck und Fernwald – unter immissionsmindernden Ge-

sichtspunkten – gewährleistet werden; eine Schließung der Anschlussstelle hätte eine unzumutbare immissionsbezogene Belastung der Ortsdurchfahrten von Gießen/Rödgen und Bus-eck/Großen-Buseck ergeben.

Mittlerweile ist die Anschlussstelle in der offiziellen Beschilderung als "Anschlussstelle Grünber-ger Straße" ausgewiesen und auch die Wegweisung zu den Industriegebieten in Bus-eck/Großen-Buseck und Fernwald ist auf der Beschilderung enthalten.

Eine Fahrtbeziehung von der B 49 und L 3126 auf die A 485 in südliche Richtung ist seit Errich-tung der nahegelegenen Anschlussstelle Gießen/Ursulum gegeben.

Zu der Forderung einer zusätzlichen Fahrtbeziehung in Richtung Süden an der Anschlussstelle „Grünberger Straße“ gilt auch hier das zu der geforderten Anschlussstelle Oberhof Dargelegte hinsichtlich der Überprüfung und Zustimmung zur Errichtung neuer Anschlussstellen an Auto-bahnen.