

Bericht

Lärmaktionsplan für die Stadt Göttingen 4. Runde

Fortschreibung der Lärmaktionsplanung

Juni 2024

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan für die Stadt Göttingen 4. Runde

Bericht Juni 2024

Auftraggeber

Stadt Göttingen

FB Stadtgrün und Umwelt

Hiroshimaplatz 1-4

37083 Göttingen

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Dirk Bänfer

Michael Roubicek, M. Sc.

Anna Schwabe, Bc. Sc.

Kassel, Juni 2024

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung und Inhalt des Analyseberichtes	1
1.2	Untersuchungsraum	2
1.3	Zuständige Behörde	4
1.4	Rechtlicher Hintergrund	4
1.5	Geltende Grenzwerte und Auslösewerte	5
2	Analyse der Lärmsituation	7
2.1	Bewertung der Lärm- und Konfliktsituation	7
2.1.1	Schallpegel an Gebäuden mit Wohnnutzung und lärmsensiblen Einrichtungen	7
2.1.2	Lärmbetroffenheiten	10
2.1.3	Weitere Lärmquellen	11
2.2	Maßnahmenbereiche zur Lärminderung	14
2.2.1	Bestimmung von Maßnahmenbereichen	14
2.2.2	Priorisierung der Maßnahmenbereiche	14
2.2.3	Vergleich der Maßnahmenbereiche Runde 4 mit den Maßnahmenbereichen Stufe 3	16
2.3	Emissionsanalysen	17
3	Aktualisierung der strategischen Ansätze zur Lärminderung	19
3.1	Grundsätze	19
3.2	Aktuelle Handlungsansätze in den Strategiefeldern der Lärmaktionsplanung	20
3.2.1	Klimaplan Verkehrsentwicklung	20
3.2.2	Radverkehrsentwicklungsplan (RadVEP)	24
3.2.3	Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität	25
3.2.4	ÖPNV - Nahverkehrsplanung, Beschleunigung und Elektrifizierung	25

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

3.2.5	City Logistik/ Wirtschaftsverkehr/ Innenstadtverkehr	28
3.2.6	Stellplatzsatzung und Parkraummanagement	29
4	Aktualisierung der Lärmminderungskonzepte in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung	31
4.1	Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans 2020	31
4.2	Lärminderung auf den Innenstadtstraßen	33
4.2.1	Einsatz von lärmarmen Bussen (Elektrifizierung)	34
4.2.2	Fahrbahnsanierung und straßenräumliche Maßnahmen	34
4.2.3	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	34
4.3	Geschwindigkeitskonzept	35
4.3.1	Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für Tempo 30	35
4.3.2	Umsetzungsstand von Geschwindigkeitsreduzierungen und weitere durchgeführte Schritte	37
4.3.3	Fortschreibung der Maßnahmenempfehlungen der 3. Stufe	39
4.4	Konzept straßenräumliche Maßnahmen	48
4.4.1	Umsetzungsstand	48
4.4.2	Kurzfristige Maßnahmenempfehlung	48
4.4.3	Mittel- bis langfristige Maßnahmenempfehlung	49
4.5	Konzept zur Fahrbahnsanierung und zum Einsatz lärmarmer Fahrbahnbeläge	49
4.5.1	Umsetzungsstand	49
4.5.2	Weiteres Vorgehen	50
5	Maßnahmenprogramm Lärmaktionsplan Göttingen	54
5.1	Integriertes Gesamtkonzept	54
5.2	Maßnahmenwirkungen	56
5.3	Maßnahmenkosten	58
6	Lärminderung im Schienenverkehr	59
6.1	Entwicklung der Lärmbelastungssituation	59

6.2	Bestehende Lärmaktionspläne für den Schienenverkehr und bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen	59	Stadt Göttingen Lärmaktionsplan der 4. Runde Juni 2024
6.3	Gesamtkonzept Lärmsanierung Schiene	60	
6.4	Maßnahmenempfehlungen der Stadt Göttingen	61	
6.5	Lärmaktionsplan der 4. Runde	63	
7	Ruhige Gebiete	64	
7.1	Auswahlkriterien und Kategorien ruhiger Gebiete entsprechend Lärmaktionsplan 2014	64	
7.2	Überprüfung und Aktualisierung der ruhigen Gebiete	65	
7.3	Bindungswirkungen von ruhigen Gebieten	68	
8	Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan	69	
8.1	Anforderungen und Vorgehen in Göttingen	69	
8.2	Anregungen aus der Öffentlichkeit	69	
8.2.1	Ergebnisse der Online-Beteiligung	69	
8.2.2	Zusammenfassung und Abwägung der schriftlich eingegangenen Stellungnahmen	75	
8.3	Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange	75	
8.4	Fazit der Öffentlichkeitsbeteiligung	76	
	Tabellenverzeichnis	77	
	Abbildungsverzeichnis	77	
	Kartenverzeichnis	78	
	Anlagenverzeichnis	79	

1 Einleitung

Stadt Göttingen Lärmaktionsplan der 4. Runde

Juni 2024

1.1 Aufgabenstellung und Inhalt des Analyseberichtes

2013 hat die Stadt Göttingen erstmals einen Lärmaktionsplan erstellt. Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe wurde am 14. Februar 2014 vom Rat der Stadt Göttingen beschlossen.

Die 1. Aktualisierung der Lärmaktionsplanung (Lärmaktionsplan 3. Stufe) wurde 2019 bis 2020 auf Basis der Lärmkartierung der 3. Stufe erstellt und am 18. Dezember 2020 vom Rat der Stadt Göttingen beschlossen.

Die Aktualisierung beinhaltet eine Überprüfung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe und die erforderliche Weiterentwicklung der Maßnahmen zur Lärminderung.

Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung müssen gemäß der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie weiterhin alle 5 Jahre fortgeschrieben werden.

Die Aktualisierung der Lärmkartierung für die Stadt Göttingen wurde im Januar 2023 abgeschlossen. Darauf aufbauend soll auch der Lärmaktionsplan aktualisiert werden.

Die vorliegende Aktualisierung (Lärmaktionsplan der 4. Runde) enthält:

- Angaben zum rechtlichen Hintergrund, dem Untersuchungsraum, der zuständigen Behörde und geltenden Grenz- und Auslösewerten
- Analyse der Lärmbelastungssituation mit Auswertung der Lärmkarten
- Herausarbeitung von Lärmschwerpunkten im Straßenverkehr sowie Definition und Priorisierung von Maßnahmenbereichen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms
- Überprüfung und Aktualisierung der Aussagen des Lärmaktionsplans 2020 zu ruhigen Gebieten
- Fortschreibung der strategischen Ansätze zur Lärminderung unter Einbindung aktueller Planungen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie weiterer Umweltplanungen in der Stadt Göttingen
- Fortschreibung der Maßnahmenkonzepte zum Lärmaktionsplan mit
 - Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans 2020
 - Einbindung vorhandener bzw. geplanter Maßnahmen
 - Weiterentwicklung / Ergänzung der Konzepte zur Lärminderung
 - Aktualisierung des Maßnahmenprogramms mit Wirkungen und Kosten

- Lärminderung im Schienenverkehr

Der Lärmaktionsplan der 4. Runde wurde am 14.06.2024 vom Rat der Stadt Göttingen beschlossen.

1.2 Untersuchungsraum

Die Stadt Göttingen liegt im südlichen Niedersachsen - in der Region Südniedersachsen - an der Grenze zu Hessen und Thüringen. Die Stadt Göttingen ist Oberzentrum der Region und gehört zur Metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg.

Die Stadt gliedert sich in die Kernstadt, in der etwas über die Hälfte der 118.510 Einwohner*innen¹ ihren Wohnsitz haben, und Ortsteile (inkl. Göttinger Wald):

- Weende, Geismar, Holtensen und Grone liegen im zusammenhängenden Siedlungsgebiet mit der Kernstadt zwischen A 7 im Westen und Stadtwald im Osten
- Elliehausen, Esebeck, Groß-Ellershausen, Hetjershausen und Knutbühren sind eigenständig gelegene Ortsteile westlich der Autobahn
- Deppoldshausen, Nikolausberg, Roringen und Herbershausen liegen deutlich von der Kernstadt abgesetzt jeweils eigenständig im Osten des Stadtgebietes

Mit einer Einwohnerdichte von 10,1 Einwohnern/ha ist Göttingen eher dicht besiedelt². Von dem 117 km² umfassenden Stadtgebiet sind 29% Gebäude- und Freiflächen sowie Verkehrsflächen³. Große gewerbliche Flächen in Göttingen sind die Gewerbegebiete Grone, Siekhöhe und Lutteranger.

¹ Gösis - Göttinger Statistisches Informationssystem: Bevölkerung – kleinräumig, Stichtag 31.12.2021; die Daten aus 2021 liegen der Lärmkartierung zugrunde

² Gösis - Göttinger Statistisches Informationssystem: Stadtgebietsfläche und Bevölkerungsdichte – kleinräumig, Stichtag 31.12.2021; die Daten aus 2021 liegen der Lärmkartierung zugrunde

³ Gösis - Göttinger Statistisches Informationssystem: Stadtgebiet nach Nutzungsarten und Stadtbezirken, Stichtag 31.12.2021; die Daten aus 2021 liegen der Lärmkartierung zugrunde

● **Abbildung 1:** Stadt Göttingen mit Ortsteilen⁴

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde
Juni 2024



Im Kfz-Verkehr erfolgt die überörtliche Anbindung über die Autobahnen A 7 und A 38 sowie die Bundesstraßen B 3 und B 27. Die Autobahn A 7 Hannover-Kassel verläuft im Westen der Stadt teilweise auf dem Stadtgebiet. Südlich der Stadt Göttingen verläuft die A 38 nach Halle (Saale).

Die Innenstadt ist durch ein mittelalterlich geprägtes, enges und kleinteiliges Straßennetz erschlossen.⁵ An dieses werden durch den motorisierten Individualverkehr, den Fuß- und Radverkehr, den Lieferverkehr und den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen besondere Anforderungen gestellt.

Im öffentlichen Verkehr ist die Stadt Göttingen mit dem Bahnhof, der auch ICE-Systemhalt ist, an das Fernstreckennetz im Bahnverkehr angeschlossen.

Das städtische Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfolgt über 21 Buslinien der Göttinger Verkehrsbetriebe (GöVB).⁶ Zusätzlich verkehren im Stadtgebiet von Göttingen Regionalbuslinien, die Verbindungen in das Umland, insbesondere für den Landkreis Göttingen, im Verkehrsverbund Südniedersachsen (VSN) gewährleisten.

Die Göttinger Innenstadt wird zentral von den Bussen der GöVB bedient, die Regionalbuslinien verkehren über den Stadtring zum Bahnhof Göttingen.

⁴ Stadt Göttingen, <https://www.goettingen.de/leben/stadt-im-ueberblick/ortsteile/>

⁵ vgl. Stadt Göttingen, Innenstadtleitbild 2011, S. 41

⁶ vgl. Göttinger Verkehrsbetriebe GmbH, <http://www.goevb.de/>

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der
4. Runde
Juni 2024

1.3 Zuständige Behörde

Stadt Göttingen
Fachbereich Stadtgrün und Umwelt
Fachdienst Umwelt
Hiroshimaplatz 1- 4
37083 Göttingen
www.goettingen.de

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Rechtliche Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EU-Umgebungsärmrichtlinie (URL) vom 25.06.2002⁷, die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde⁸. Damit wurden in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und die Paragraphen 47a bis 47f eingefügt. Ergänzt wird das BImSchG durch die 34. BImSchV⁹, welche die Details für die Erstellung der Lärmkarten regelt. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine entsprechende Verordnung.

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung¹⁰ sowie in weiteren Leitfäden und Musteraktionsplänen werden Handlungsempfehlungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben.

In den LAI-Hinweisen sind auch Aussagen zur rechtlichen Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen enthalten: „Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen aufgrund eines Lärmaktionsplanes „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“. § 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf

⁷ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

⁸ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005.

⁹ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2006 Teil I Nr. 12, ausgegeben zu Bonn am 15. März 2006, zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. September 2021

¹⁰ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung vom 19. September 2022

spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z. B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO)¹¹, § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt. So sind z.B. die in einem Lärmaktionsplan festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen. Sind in dem Plan Entscheidungen anderer Träger öffentlicher Verwaltung vorgesehen (z. B. die Aufstellung eines Bebauungsplans) gelten auch hierfür die anderweitig (z. B. im Baugesetzbuch) festgelegten Regeln.

Ein wesentlicher Aspekt der Lärmaktionsplanung besteht in der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens über Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf von Sanierungsmaßnahmen.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich.

Sind in einem Lärmaktionsplan planerische Festlegungen vorgesehen, so müssen diese bei der Planung berücksichtigt, d. h. mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einbezogen werden. Dabei ist die Lärminderung als Ziel des Lärmaktionsplans eines von mehreren zu berücksichtigenden Belangen, die untereinander abgewogen werden müssen.¹²

1.5 Geltende Grenzwerte und Auslösewerte

Verbindliche Grenz- oder Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sind in Deutschland nicht rechtlich definiert und vorgegeben. Auslösewerte sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen bzw. Überschreiten Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen. Sie dienen der Lärmaktionsplanung als Orientierungswerte für die Dringlichkeit von Maßnahmen. Anders als bei Grenzwerten löst das Überschreiten von Auslösewerten keine rechtlich begründeten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus.

¹¹ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 16. November 1970, BGBl I 1565, zuletzt geändert durch Verordnung vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091), umfangreiche Änderung und Erweiterung am 20. April 2020 (BGBl. I S. 814)

¹² Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung, 2017, S. 16

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz benennt aktuell folgende Schwelle als Auslösekriterien für konkrete Lärmminierungsmaßnahmen oder -empfehlungen in der Lärmaktionsplanung¹³:

- L_{DEN} ab 65 dB(A) und L_{Night} ab 55 dB(A)

Diese Schwelle entspricht dem gesundheitlichen Schwellenwert. Gemäß Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung ist statistisch nachweisbar, dass bei einer Dauerbelastung mit Mittelungspegeln ≥ 65 dB(A) tags und ≥ 55 dB(A) nachts das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen zunimmt¹⁴.

Darüber hinaus wird im Lärmaktionsplan eine zweite höhere Schwelle definiert, die in den vorherigen Runden als Auslösewert der Lärmaktionsplanung vom Niedersächsischen Umweltministeriums (MU) benannt wurde. Bedeutung hat diese Schwelle weiterhin bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen nach Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007:

- L_{DEN} ab 70 dB(A) und L_{Night} ab 60 dB(A)

Die genannten Schwellenwerte dienen dazu, Bereiche mit hohem Maßnahmenerfordernis herauszuarbeiten. Gesundheitliche Schädigungen können aber auch schon unterhalb dieser Pegel auftreten. Die WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region¹⁵ und die lärmfachliche Bewertung dieser Leitlinien durch das Umweltbundesamt¹⁶ empfehlen Werte durch Straßenverkehrslärm von 53 dB(A) für den L_{DEN} und 45 dB(A) für den L_{Night} als Schwelle für eine potentielle Gesundheitsgefährdung und Beeinträchtigung des Schlafs. Gemäß Erkenntnissen der WHO tritt ab einer Dauerbelastung mit diesen Werten ein relevanter Anstieg des Risikos von schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen, z.B. von ischämischen Herzerkrankungen, ein. Bei einer Dauerbelastung oberhalb dieser Werte wird empfohlen, Maßnahmen zu ergreifen, um die Lärmbelastung zu verringern.

¹³ Frank Ahrens, Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz: Schreiben zur Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) Lärmaktionsplanung nach §§ 47d – 47e BImSchG der Runde 4 durch die Gemeinden; 08.06.2023, Hannover

¹⁴ Vgl. Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Drucksache 14/2300, 14. Wahlperiode vom 15.12.99

¹⁵ World Health Organisation Regional Office for Europe, Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018

¹⁶ Jödis Wothge, Umweltbundesamt Fachgebiet I 2.4, WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region. Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region. Position. Juli 2019

2 Analyse der Lärmsituation

Die Analyse der Lärmsituation basiert auf der Lärmkartierung 2022 der Stadt Göttingen, die den Straßenverkehrslärm von verkehrsrelevanten Straßen¹⁷ und Gewerbelärm aus sogenannten IED-Anlagen umfasst.¹⁸

Darüber hinaus liegt eine Lärmkartierung der Eisenbahnstrecken in Göttingen durch das Eisenbahnbundesamt aus 2022 vor.¹⁹

2.1 Bewertung der Lärm- und Konfliktsituation

2.1.1 Schallpegel an Gebäuden mit Wohnnutzung und lärm-sensiblen Einrichtungen

Der gebäudebezogene Lärmpegel stellt den maximalen Fassadenpegel dar, der an einem Gebäude durch die Straßenverkehrsbelastungen vorliegt. In der Karte 1 und der Karte 2 abgebildet sind alle Gebäude mit Wohnnutzung und einem Gebäudepegel:

- oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung:
 $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$, rot markiert
- im Bereich der Schwelle gesundheitlicher Schädigungen:
 $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ bis $\leq 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ bis $\leq 60 \text{ dB(A)}$,
gelb markiert

Die grau dargestellten Gebäude haben entweder einen Gebäudepegel unterhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes oder sind unbewohnt.

- **Karte 1:** Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN})
- **Karte 2:** Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night})

Von 18.500 bewohnten Gebäuden in der Stadt Göttingen weisen 1.281 einen Pegel über dem gesundheitlichen Schwellenwert L_{DEN} und 1.497 einen Pegel über dem gesundheitlichen Schwellenwert L_{Night} auf. Darunter sind 298 bzw. 323 Gebäude oberhalb des Auslösewertes der Lärmaktionsplanung L_{DEN}/L_{Night}

¹⁷ dies umfasst alle Hauptverkehrsstraßen nach ULR mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sowie weitere relevant laute Straßen

¹⁸ LÄRMKONTOR GmbH im Auftrag der Stadt Göttingen: Lärmkartierung zur 4. Runde der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Göttingen, Hamburg Januar 2023

¹⁹ Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts 2022, siehe auch:
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

und weitere 983 bzw. 1.174 Gebäude im Bereich der Schwelle gesundheitlicher Schädigung L_{DEN}/L_{Night} .

Gebäude mit einem Pegel über dem Auslösewert der Lärmaktionsplanung liegen konzentriert an den Einfall- und Bundesstraßen Hannoversche Straße/ Weender Landstraße (von der Innenstadt bis zur B 27) sowie Kasseler Landstraße/ Groner Landstraße. Auch an der Bundesstraße An der Lutter zeigt sich im Abschnitt zwischen Hannoverscher Straße und Robert-Koch-Straße eine Konzentration betroffener Gebäude. Im Süden der Stadt konzentrieren sich die betroffenen Gebäude an der Geismar Landstraße zwischen Am Steinsgraben und Danziger Straße.

Lärmsensible Einrichtungen sind ab einem Gebäudepegel $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt²⁰. Entlang des Untersuchungsnetzes liegen 8 Schulen und 3 Krankenhäuser mit einem L_{DEN} über 65 dB(A) . Die betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind ebenfalls in Karte 3 dargestellt und zusätzlich mit Name und Adresse in Tabelle 1 aufgelistet²¹.

Im Nachtzeitraum weisen drei Krankenhäuser Pegeln $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ auf. Es handelt sich dabei um dieselben Krankenhäuser, bei denen auch im Ganztageszeitraum der Schwellenwert der gesundheitlichen Schädigung überschritten ist (siehe Karte 1). Am evangelischen Krankenhaus Göttingen-Weende wird im Nachtzeitraum nicht nur der Schwellenwert der gesundheitlichen Schädigung, sondern auch der Auslösewert der Lärmaktionsplanung $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ überschritten. Für Schulen ist der Nachtzeitraum nicht relevant.

²⁰ Maßgeblich für die Einordnung der Gebäude ist gemäß der neuen Berechnungsvorschrift BEB der lauteste Berechnungspunkt am Gebäude. In der 3. Stufe der Kartierung war stattdessen der energetische Mittelungspegel der Berechnungspunkte maßgeblich.

²¹ Im Gebäudemodell der Lärmkartierung 2022 sind vier weitere Gebäude als Schulgebäude gekennzeichnet. Eine Überprüfung hat ergeben, dass es sich bei diesen Gebäuden um Schulnebengebäude (z.B. Turnhallen o.ä.) handelt, in denen kein ruhebedürftiger Unterricht stattfindet. Diese Gebäude wurden hier nicht weiter berücksichtigt.

- **Tabelle 1:** Liste der von Lärmbelastung betroffenen lärmsensiblen Einrichtungen in Göttingen, Ganztageszeitraum

Name der Einrichtung	Standort der lärmbelasteten Gebäude
Schulen $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	
Bonifatiuschule II	Nicolaistr. 1a
Felix-Klein-Gymnasium	Bürgerstr. 36
PFH private Hochschule Göttingen	Weender Landstr. 3 (>65 dB(A)) Weender Landstr. 7 (> 70dB(A))
Schulen $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	
Kreismusikschule Göttingen	Bürgerstr. 64
Brüder-Grimm-Schule	Robert-Koch-Str. 11
Bonifatiuschule I	Bürgerstr. 52
Arnoldi-Schule (berufsbildende Schule)	Friedländer Weg 37
Krankenhäuser $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	
evang. Krankenhaus Göttingen-Weende	An der Lutter 24
Endokrinologicum Göttingen	Von-Siebold-Str. 3
Aklepsios Fachklinikum Göttingen	Rosdorfer Weg 70

Mit der Änderung der 34. BImSchV vom 1. Juli 2021 sind neben den Angaben zu belasteten Menschen, Schulen und Gebäuden auch Angaben zu gesundheitlichen Auswirkungen mit der geschätzten Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigungen und starker Schlafstörungen, die durch Lärm verursacht werden, verpflichtender Bestandteil der Lärmkartierung geworden²². Entsprechende Angaben sind in Tabelle 2 dargestellt.²³

- **Tabelle 2:** Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigungen und starker Schlafstörungen durch Straßenverkehr²⁴

Art der Lärmauswirkung	Anzahl Betroffener
Fälle ischämischer Herzkrankheiten	16
Fälle starker Belästigung	8.323
Fälle starker Schlafstörung	1.833

²² §4 IV 1 Nr.9 34. BImSchV, §4 VII 34. BImSchV

²³ siehe auch LÄRMKONTOR GmbH, a.a.O.

²⁴ LÄRMKONTOR GmbH im Auftrag der Stadt Göttingen: Lärmkartierung zur 4. Runde der EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Göttingen, Hamburg, Januar 2023

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

2.1.2 Lärmbetroffenheiten

Insgesamt sind mit Stand 2022 10.100 Menschen in Göttingen von Lärmpegeln $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und 11.400 Menschen von Lärmpegeln $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ durch Straßenverkehr betroffen (siehe auch Bericht zur Lärmkartierung²⁵).

Die einwohnerbezogene Lärmbetroffenheit entlang der kartierten Straßen wird über die LärmKennZiffer (LKZ_{DEN} und LKZ_{Night}) abschnittsweise in Karte 3 und in Karte 4 dargestellt. Weiterhin sind, soweit vorhanden lärmsensible Einrichtungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie (Schulen und Krankenhäuser) mit Pegeln über dem gesundheitlichen Schwellenwert verortet.

- **Karte 3:** Lärmbetroffenheit LKZ_{DEN} und betroffene lärmsensible Einrichtungen
- **Karte 4:** Lärmbetroffenheit LKZ_{Night} und betroffene lärmsensible Einrichtungen

Die LärmKennZiffer ist vereinfacht ausgedrückt das Produkt aus der Anzahl der Menschen, die Lärmbelastungen über dem gesundheitlichen Schwellenwert ($L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$) ausgesetzt sind und dem Maß der Überschreitung dieser Werte. Die LKZ am Straßenabschnitt wird auf 100 m normiert, um unterschiedliche Abschnittslängen im Netz auszugleichen.

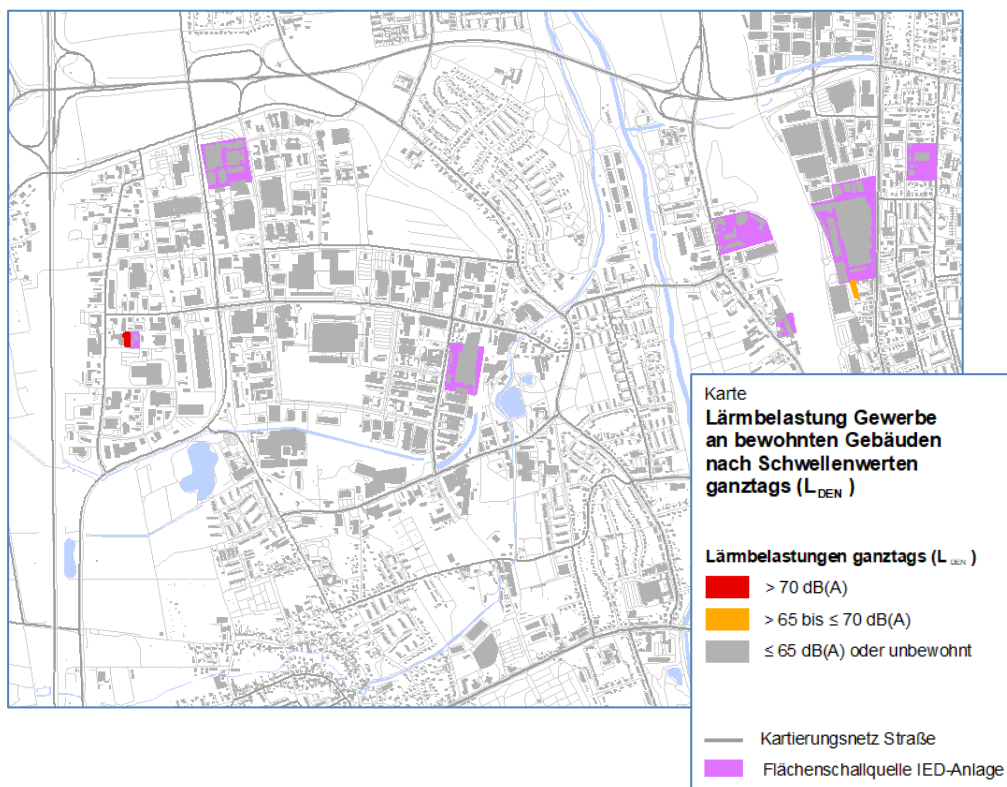
2.1.3 Weitere Lärmquellen

Neben dem Straßenverkehrslärm wirken auch Gewerbelärm und Schienenlärm auf das Stadtgebiet Göttingen ein.

Von Lärmbelastungen durch **Industrie- und Gewerbelärm** sind in Göttingen 38 Menschen über dem gesundheitlichen Schwellenwert für den Ganztageszeitraum L_{DEN} betroffen. Im Nachtzeitraum wird der gesundheitliche Schwellenwert L_{Night} in Gebäuden mit insgesamt 3 Betroffenen überschritten. Oberhalb des Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ist im Ganztages- und Nachtzeitraum jeweils eine Person betroffen.²⁶ Fälle von ischämischen Herzkrankheiten, starker Belästigungen und starker Schlafstörungen treten nicht auf.

In der Abbildung 2 sind die durch Industrie- und Gewerbelärm ganztags belasteten Wohngebäude entsprechend Lärmkartierung 2022 unter Berücksichtigung verschiedener Schwellenwerte dargestellt.

- **Abbildung 2:** Lärmbelastung durch Industrie- und Gewerbelärm an Wohngebäuden im Ganztageszeitraum (L_{DEN})



²⁶ siehe auch LÄRMKONTOR GmbH, a.a.O.

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

Der Schienenverkehrslärm ist insbesondere im Nachtzeitraum eine Lärmquelle, die hohe Lärmbetroffenheiten auslöst. Entsprechend der Lärmstatistik aus der 4. Runde der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamts (2022) sind in Göttingen von Lärmbelastungen des Schienenlärms $L_{DEN} > 70$ dB(A) 40 Einwohner*innen betroffen, ab einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) 240 Einwohner*innen. Bei ausschließlicher Betrachtung des Nachtzeitraums sind von Lärmbelastungen $L_{Night} > 60$ dB(A) 180 Einwohner*innen betroffen, ab einem $L_{Night} > 55$ dB(A) 550 Einwohner*innen. Die geschätzte Anzahl der Fälle starker Belästigung durch Schienenverkehrslärm liegt bei 581, die Anzahl der Fälle starker Schlafstörung bei 248.²⁷ Die im Nachtzeitraum lärmbelasteten Wohngebäude sind in Abbildung 3 auf der nachfolgenden Seite dargestellt.

Im Ganztageszeitraum zeigt sich eine ähnliche räumliche Verteilung der belasteten Gebäude, jedoch sind hier insgesamt weniger Gebäude betroffen. Krankenhäuser und Schulen sind weder im Nacht- noch im Ganztageszeitraum von Lärmbelastungen durch Schienenverkehr über den gesundheitlichen Schwellenwerten betroffen²⁸.

In der nachfolgenden Definition von den Maßnahmenbereichen des Straßenverkehrslärms wird die Belastung durch den Schienenverkehr mitberücksichtigt.

Weiterhin werden in Kapitel 6 bestehende Konzepte und Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr dargestellt.

In die Überprüfung und ggf. Aktualisierung der ruhigen Gebiete (siehe auch Kapitel 7) fließen sowohl die aktuell kartierten IED-Anlagen als auch die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 des Eisenbahn-Bundesamtes für die Schienenwege in Göttingen ein.

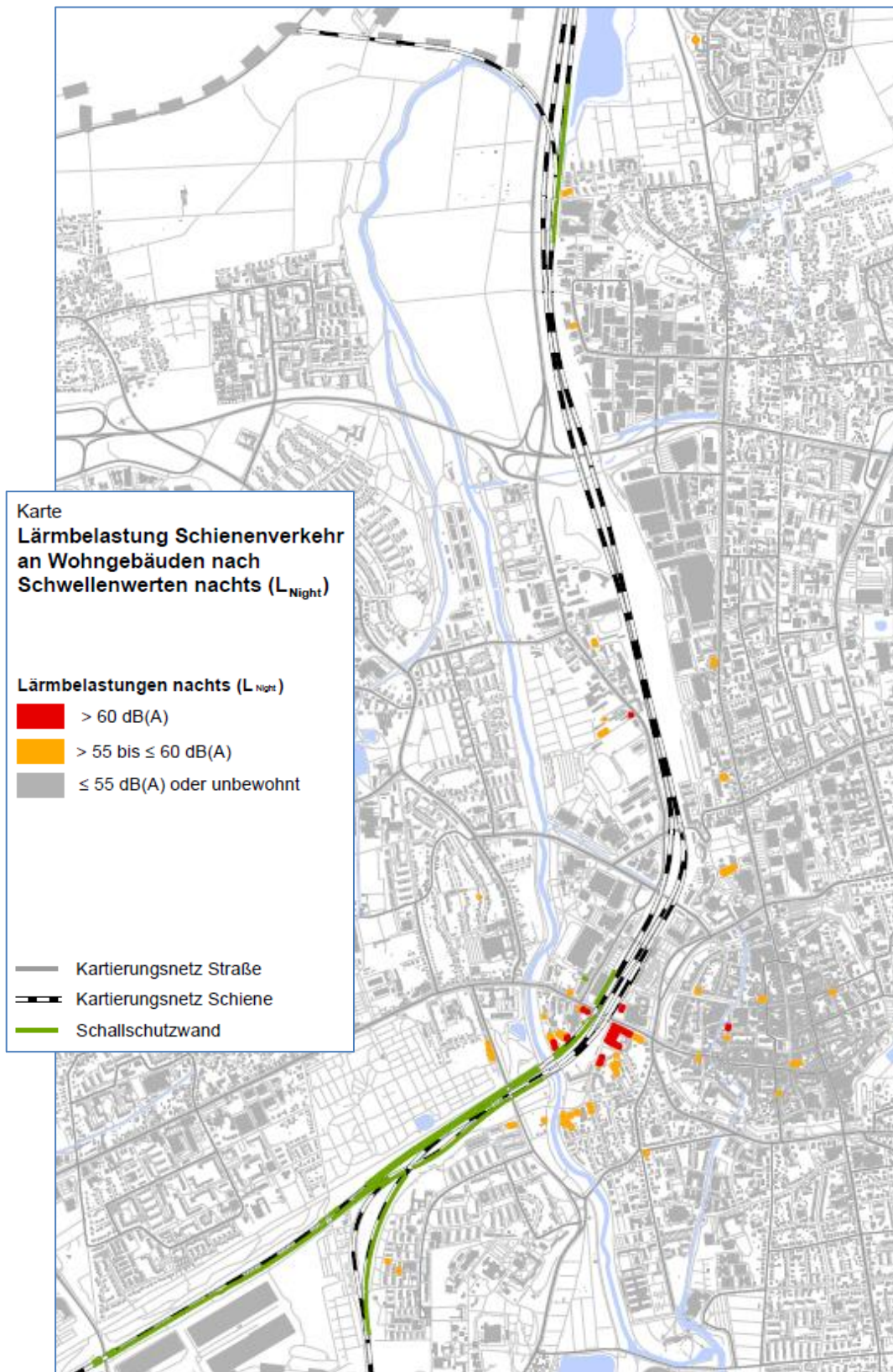
²⁷ Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes 2022: Ballungsraumstatistik für den Ballungsraum Göttingen

²⁸ Die Auswertung der lärmsensiblen Einrichtungen fußt auf dem Gebäudemodell der Lärmkartierung 2022 der Stadt Göttingen. Hier können Abweichungen zur Lärmstatistik des EBA bestehen, bei der ein anderes Gebäudemodell zu Grunde gelegt wurde.

- **Abbildung 3:** Lärmbelastung durch Schienenverkehr an Wohngebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night})

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde

Juni 2024



2.2 Maßnahmenbereiche zur Lärminderung

2.2.1 Bestimmung von Maßnahmenbereichen

Maßnahmenbereiche zur Lärminderung werden analog zum Lärmaktionsplan 2020 aus zusammengefassten Straßenabschnitten mit hohen Lärmbetroffenheiten gebildet, um zusammenhängende Bereiche als solche betrachten zu können und für diese Maßnahmen zu entwickeln. Die Abgrenzung von Maßnahmenbereichen erfolgt dabei über die LKZ-Werte sowie über vergleichbare Verkehrsbelastungen (DTV), Schwerverkehrsanteile, Geschwindigkeiten im Abschnitt und die städtebauliche Struktur.

2.2.2 Priorisierung der Maßnahmenbereiche

Innerhalb der Maßnahmenbereiche erfolgt eine Prioritätenbildung in drei Stufen, aus denen die Dringlichkeit der Maßnahmenentwicklung abgeleitet werden kann.

Die LärmKennZiffer stellt eines der zentralen Kriterien zur Priorisierung dar und wird für die festgelegten Maßnahmenbereiche neu berechnet. Ein weiteres Kriterium ist der Anteil der Wohngebäude im Maßnahmenbereich, die einen Gebäudepegel über der Schwelle der Lärmaktionsplanung aufweisen.

Folgende Prioritäten werden gebildet:

- **Priorität 1:**
 $LKZ_{DEN}/LKZ_{Night} > 400$ oder $LKZ_{DEN}/LKZ_{Night} > 300$ mit einem Anteil an Wohngebäuden mit Gebäudepegeln $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ von $\geq 50\%$ am Maßnahmenbereich
- **Priorität 2:**
 $LKZ_{DEN}/LKZ_{Night} > 200$ oder $LKZ_{DEN}/LKZ_{Night} > 150$ mit einem Anteil an Wohngebäuden mit Gebäudepegeln $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ von $\geq 35\%$ am Maßnahmenbereich
- **Priorität 3:**
 $LKZ_{DEN}/LKZ_{Night} > 100$ oder $LKZ_{DEN}/LKZ_{Night} > 75$ mit einem Anteil an Wohngebäuden mit Gebäudepegeln $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ von $\geq 20\%$ am Maßnahmenbereich

Eine Anpassung der Priorität erfolgt ggf., wenn eine Zusatzbelastung durch Schienenverkehrslärm vorhanden ist und/ oder eine lärmsensible Einrichtung am Abschnitt liegt.

Die Schwellenwerte der LKZ zur Auswahl und Priorisierung der Maßnahmenbereiche sind im aktuellen Lärmaktionsplan der 4. Runde deutlich höher angesetzt als in den letzten Stufen der Lärmaktionsplanung. Grund dafür ist die

Einführung der neuen Berechnungsvorschriften BUB²⁹ und BEB³⁰, die im Bereich des Straßenverkehrslärms die bisherigen Berechnungsvorschriften VBUS³¹ und VBEB³² ersetzen. Durch die neuen Berechnungsvorschriften ergeben sich bei gleichbleibenden Eingangsdaten zum Teil höhere Lärmbelastungen und in der Regel deutlich höhere Lärmbetroffenheiten (LKZ-Werte). Für die Ermittlung der LKZ-Werte werden die Bewohner*innen eines Gebäudes auf die Berechnungspunkte zur Lärmbelastung an der Gebäudefassade verteilt. Gemäß der alten Berechnungsvorschrift VBEB wurden die Bewohner*innen dabei gleichmäßig auf alle Berechnungspunkte rund um das Gebäude verteilt, gemäß der aktuellen Berechnungsvorschrift BEB dagegen nur auf die lautere Hälfte. Aufgrund der veränderten Verteilung der Bewohner*innen steigt die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Bewohner*innen und damit die LKZ deutlich.

Um eine möglichst gute Vergleichbarkeit gegenüber dem Lärmaktionsplan 2020 zu gewährleisten, wurden die Schwellenwerte für die LKZ-Werte angehoben.

Die insgesamt entsprechend den Kriterien herausgebildeten 27 Maßnahmenbereiche mit einer Gesamtlänge von 10,5 km sind mit ihrer Priorisierung in Karte 5 dargestellt und wie folgt auf die verschiedenen Prioritäten verteilt:

- **Tabelle 3:** Anzahl der Maßnahmenbereiche in den Prioritäten 1 - 3 und Bereichslängen

Priorität	Anzahl der Maßnahmenbereiche	Länge der Maßnahmenbereiche (in km)
Priorität 1	5	2,2
Priorität 2	9	5,0
Priorität 3	13	3,2
Gesamt	27	10,5*

*Abweichung rundungsbedingt

- **Karte 5:** Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten

²⁹ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) vom 5. Oktober 2021 (Bekanntmachung im Bundesanzeiger vom 5. Oktober 2021; Anl.1)

³⁰ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 5. Oktober 2021 (Bekanntmachung im Bundesanzeiger vom 5. Oktober 2021, Anlage 3)

³¹ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (Bekanntmachung im Bundesanzeiger vom 20. April 2007; S. 4.137)

³² Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS vom 15. Mai 2006

Für die Maßnahmenbereiche der Priorität 1 sollen vorrangig Maßnahmen entwickelt werden. Alle Maßnahmenbereiche der Priorität 1 befinden sich entlang der Bundesstraßen B 3 und B 27. Überwiegend sind Straßenabschnitte an den zentralen Einfallstraßen Hannoversche Straße/ Weender Landstraße und Kasseler Landstraße / Groner Landstraße betroffen.

● **Tabelle 4:** Betroffenheiten in den Maßnahmenbereichen der 1. Priorität

Nr.	Straße	Abschnitt von - bis	Länge (in m)	LKZ _{Night}	LKZ _{DEN}	Gebäudeanteil mit L _{Night} > 60 dB(A) (in %)	Gebäudeanteil mit L _{DEN} > 70 dB(A) (in %)	Zusatzbelastung Schiene
1	Groner Landstraße	Bahnunterführung - Berliner Straße	191	1173	1014	83	100	x
2	Hannoversche Str. / Weender Landstraße	ca. 200m südl. Grüner Weg - Kreuzberggring	910	487	442	96	94	x
3	Kasseler Landstraße / Groner Landstraße	Salinenweg - Königsallee	630	484	436	88	92	
4	Groner Landstraße	Carl-Zeiss-Straße - Zum Leineufer	254	467	426	100	100	x
5	An der Lutter	Hannoversche Straße - Kaakweg	253	315	280	71	70	

Eine Tabelle der Betroffenheitskriterien für alle Maßnahmenbereiche befindet sich in Anlage 1.

● **Anlage 1:** Maßnahmenbereiche - Betroffenheiten und Prioritäten

2.2.3 Vergleich der Maßnahmenbereiche Runde 4 mit den Maßnahmenbereichen Stufe 3

Gegenüber dem Lärmaktionsplan 2020 ist die Anzahl der Maßnahmenbereiche leicht angestiegen. 2020 wurden insgesamt 20 Maßnahmenbereiche mit einer Gesamtlänge von 8,9 km ausgewiesen, davon 5 Maßnahmenbereiche der 1. Priorität (sowie 7 Maßnahmenbereiche der 2. Priorität und 8 Maßnahmenbereiche der 3. Priorität). Gegenüber dem letzten Lärmaktionsplan sind 7 Maßnahmenbereiche weggefallen und 14 Maßnahmenbereiche neu hinzugekommen.

Folgende 7 Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans 2020 sind entfallen:

- Jüdenstraße / Kurze-Geismar-Straße, Theaterstraße bis Hospitalstraße, *Priorität 1*

- Nikolaistraße, Groner Straße bis Stadtwall, *Priorität 2*
- Groner Straße, Zindelstraße bis Kurze-Geismar-Straße, *Priorität 2*
- Weender Straße, Jüdenstraße bis Grotefend-Wall, *Priorität 2*
- Jüdenstraße, Ritterplan bis Theaterstraße, *Priorität 3*
- Stumpfbiel / Gotmarstraße, Mühlenstraße bis Paulinerstraße, *Priorität 3*
- Hauptstraße, Kieseestraße bis Im Kolke, *Priorität 3*

Darüber hinaus weist die Bürgerstraße, Berliner Straße bis Wiesenstraße, eine niedrigere Priorität als 2020 auf.

Die wegfallenden Maßnahmenbereiche befinden sich - mit Ausnahme der Hauptstraße - in der Innenstadt entlang der Hauptachsen des städtischen Busverkehrs.

Die grundlegenden Emissionsfaktoren wie die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Verkehrsstärke DTV und der Schwerverkehrsanteil (siehe auch Kapitel 2.3) haben sich in den weggefallenen Maßnahmenbereichen seit der letzten Lärmkartierung kaum geändert: Auch durch den Ersatz von Dieselmotoren durch E-Busse kann der Wegfall der Maßnahmenbereiche auf den Busachsen in der Innenstadt nicht erklärt werden, da die Antriebsart der Fahrzeuge nicht in die Lärmkartierung eingeht – unabhängig davon, dass die Lärmemissionen durch Motorengeräusche reduziert werden.

Grund für den Rückgang der Lärmbelastungen auf den Busachsen in der Innenstadt ist, dass die neue Berechnungsvorschrift BUB erhöhte Lärmbelastungen durch Mehrfachreflexionen in Straßenschluchten im Gegensatz zur bisherigen Berechnungsvorschrift VBUS nicht berücksichtigt. Eine weitere Neuerung der BUB besteht darin, dass innerhalb des Schwerverkehrs zwischen mittelschweren und schweren Fahrzeugen unterschieden wird.

2.3 Emissionsanalysen

Die Emissionsanalysen in den Maßnahmenbereichen dienen der Darstellung der wesentlichen Emissionsfaktoren. Herangezogen werden insbesondere die Eingangsdaten zur Lärmberechnung im Straßenverkehr wie Verkehrsmengen, Schwerverkehrsanteile und Geschwindigkeiten. Dieser Analyseschritt ist für die Maßnahmenableitung von Bedeutung.

Tabelle 5 gibt eine Übersicht über die Emissionsfaktoren für die Maßnahmenbereiche der 1. Priorität.

● **Tabelle 5:** Emissionsfaktoren in den Maßnahmenbereichen der 1. Priorität³³

Nr.	Straße	Abschnitt von - bis	Länge (in m)	DTV (Kfz/24h)	zul. Geschwindigkeit (km/h)	SV-Anteil Tag (in %)	SV-Anteil Nacht (in %)
1	Groner Landstraße	Bahnunterführung - Berliner Straße	191	26.200	50	3,1	4,5
2	Hannoversche Str./ Weender Landstraße	ca. 200m südl. Grüner Weg - Kreuzbergring	909	20.000 - 21.300	50	2,6-2,8	4,3-4,5
3	Kasseler Landstraße / Groner Landstraße	Salinenweg - Königsallee	631	27.300-31.100	50	2,4-3,2	3,4-5,2
4	Groner Landstraße	Carl-Zeiss-Straße - Zum Leineufer	255	24.800-30.400	50	2,4-2,8	3,4-4,6
5	An der Lutter	Hannoversche Straße - Kaakweg	254	24.700-25.700	50	3,9-4,1	4,8-6,4

Eine umfassende Tabelle mit den Emissionsfaktoren aller Maßnahmenbereiche befindet sich im Anlage 2.

● **Anlage 2:** Maßnahmenbereiche - Emissionsfaktoren (Eingangsdaten Lärmkartierung)

³³ Quelle der Darstellung sind die Eingangsdaten der Lärmkartierung 2022, die auf Zählungen aus 2016 beruhen; aufgrund der Corona-Pandemie lagen zum Zeitpunkt der Lärmkartierung keine aktuelleren belastbaren Verkehrsdaten vor

3 Aktualisierung der strategischen Ansätze zur Lärm-minderung

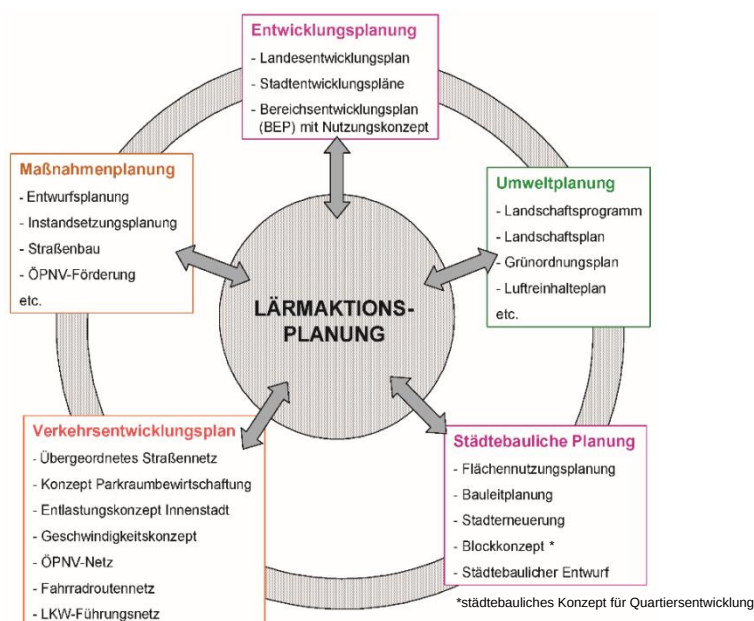
Stadt Göttingen
**Lärmaktionsplan
der 4. Runde**

Juni 2024

3.1 Grundsätze

Entsprechend des Managementansatzes der Umgebungslärmrichtlinie werden in der Lärmaktionsplanung grundsätzlich zwei verschiedene Ebenen einbezogen:

- auf einer gesamstädtischen Ebene werden geeignete Strategien zur Lärm-minderung im Kontext mit Stadt- und Verkehrsentwicklung erarbeitet, die in der wechselseitigen Verzahnung mit anderen Planebenen zu einer langfris-tigen Lärm-minderung beitragen
- in den Maßnahmenbereichen werden Handlungsspielräume und Maßnah-men zur Lärm-minderung identifiziert, die in ein Gesamtkonzept kurz- bis mittelfristig umsetzbarer Lärm-minderungsmaßnahmen für die nächsten 5 Jahre münden.
- **Abbildung 4:** Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen³⁴



Im Lärmaktionsplan 2014 sind die grundsätzlichen Strategien zur Verringerung der Lärmbelastung und deren Zusammenhänge mit der Stadt- und

³⁴ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung, LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - zweite Aktualisierung - 2017, S. 11

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der
4. Runde

Juni 2024

Verkehrsentwicklung in der Stadt Göttingen umfassend dargestellt. Hierbei wurden Wechselwirkungen mit Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung gesehen.

Mit der Aktualisierung des Lärmaktionsplans für die 4. Runde werden – soweit vorliegend - aktuelle Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung sowie weitere Umweltplanungen in Göttingen aufgegriffen und die Wechselwirkungen mit der Lärmaktionsplanung auf der gesamtstädtisch/ strategischen Ebene beschrieben. Aktuelle Handlungsansätze für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung sind im Folgenden dargestellt.

3.2 Aktuelle Handlungsansätze in den Strategiefeldern der Lärmaktionsplanung

3.2.1 Klimaplan Verkehrsentwicklung

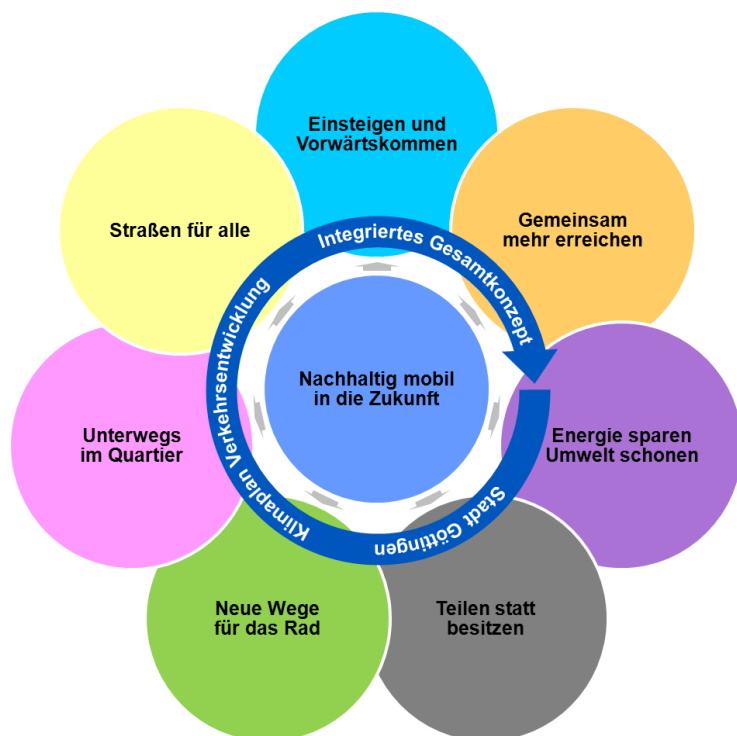
Der im Jahr 2015 beschlossene **Klimaplan Verkehrsentwicklung** enthält Leitziele, strategische Planungskonzepte und ein integriertes Gesamtkonzept mit Maßnahmenkatalog und Initialprojekten, die positive Auswirkungen auf die Lärmbelastungssituation haben. Der Klimaplan Verkehrsentwicklung wird ab 2025 fortgeschrieben.

Die im 2015 beschlossenen Klimaplan Verkehrsentwicklung genannten Leitziele mit dem Prognosehorizont 2020 weisen viele Schnittstellen und Synergien zur Lärminderung auf:

- Fahrleistung und damit CO₂-Emissionen verringern
- Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Verringerung von Lärm und Luftschadstoffbelastungen
- Mobilität durch Alternativen ermöglichen, Umstieg auf den Umweltverbund
- Nachhaltiger Stadt-Umland-Verkehr (Reduzierung Kfz-Pendlerverkehre)
- Stärkung der individuellen Mobilität
- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Gewährleistung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Leistungsfähige Infrastruktur → für alle Verkehrsarten
- Entwicklung / Sicherstellung stadträumlicher Qualitäten

Zur Erreichung dieser Ziele wurde im Klimaplan Verkehrsentwicklung ein integriertes Gesamtkonzept mit acht Handlungsfeldern und konkreten Einzelmaßnahmen erstellt.

- **Abbildung 5:** Handlungsfelder Klimaplan Verkehrsentwicklung³⁵



Mit Initialprojekten wurden erste richtungsweisende Veränderungen im Verkehrsgeschehen der Stadt Göttingen angestoßen. Seit 2015 konnten bereits viele der Initialprojekte umgesetzt werden. Darüber hinaus wurden auch weitere Maßnahmen, die auf das Konzept zurückzuführen sind, in den letzten Jahren realisiert.

Initialprojekte des Klimaplan Verkehrsentwicklung und deren Umsetzungsstand bzw. weitere darauf aufbauende Projekte:

- **Modellprojekt für ein Nahmobilitätskonzept:**
Mit dem Nahmobilitätskonzept für die Südstadt wurde ein konkretes Initialprojekt umgesetzt. Es wurden 22 Maßnahmenpakete zu 4 Themenschwerpunkten erarbeitet. Erste Maßnahmen aus dem Nahmobilitätskonzept wurden bereits umgesetzt, weitere Planungen und Maßnahmenumsetzungen zur Verbesserung der Nahmobilität sind vorgesehen.
Ein weiteres Nahmobilitätskonzept ist für das Gebiet Holtenser Berg in Erarbeitung. Ende 2022 ist eine Befragung im Gebiet des

³⁵ Stadt Göttingen / LK Argus Kassel GmbH, Klimaplan Verkehrsentwicklung der Stadt Göttingen, Oktober 2014, S. 136

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der
4. Runde

Juni 2024

Nahmobilitätskonzeptes erfolgt, aktuell werden konkrete Maßnahmen zusammengestellt und in handlungsorientierten Maßnahmenfeldern des Nahmobilitätskonzepts für den Holtenser Berg überführt.

- **Integrierte Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße:**
Für die Godehardstraße gibt es ein Planungskonzept für einen möglichen Straßenumbau.
Zur geplanten Umgestaltung der Weender Landstraße wurde im Dezember 2022 im Rahmen des Zukunftsforum Göttingens mit zufällig ausgewählten Bürger*innen Göttingens eine mögliche Neuordnung des Verkehrsraums mit Blick auf eine Mobilität der Zukunft erörtert. Baubeginn für die Umgestaltung der Weender Landstraße ist voraussichtlich frühestens im Jahr 2026.
- **Carsharing:**
Die Ausweisung weiterer stationärer Stellplätze für Carsharing ist erfolgt bzw. geplant. In Göttingen gibt es zwischenzeitlich vier Car-Sharing-Anbieter: das stadt-teil-auto, das Grüne Auto Göttingen, YourCar und Flinkster, ein Angebot der Deutschen Bahn. Zur Weiterentwicklung des Carsharings wurde ein Masterplan Carsharing erarbeitet. Der Masterplan befindet sich in der Umsetzung.
- **Modellversuch zur Geschwindigkeitsreduktion:**
Die Stadt Göttingen beteiligt sich mit der Königsallee im Abschnitt von der Groner Landstraße bis zur Godehardstraße beim Modellprojekt Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Begleitende Messungen werden bis 2024 durchgeführt.
Darüber hinaus hat die Stadt Göttingen am Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes "Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h" teilgenommen. Der Fokus lag hierbei auf Modellbetrachtungen und wissenschaftlichen Schlussfolgerungen.
- **Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskarte:**
Im Zuge des angestrebten Parkraum-Managements für die Stadt Göttingen (siehe dort) soll auch die Einführung einer Mobilitätskarte bzw. Mobilitäts-app weiterverfolgt werden.
- **Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers:**
Seit Dezember 2017 gibt es eine Mobilitätsmanagerin bei der Stadt Göttingen, die eine koordinierende Funktion für die Umsetzung des Mobilitätsmanagements und attraktiver Mobilitätsangebote auf städtischer Ebene übernimmt. Der inhaltliche Fokus liegt auf zielgruppenspezifischen Maßnahmen aber auch der Verknüpfung von (geteilter) Mobilität wie Carsharing oder eScooter.

- Neue qualitätsvolle Radschnellverbindungen:³⁶
Zu nennen ist hier die Planung und Umsetzung des eRadschnellwegs von Uni Nord bis Bahnhof sowie vom Bahnhof bis nach Rosdorf. Zwischen Uni-Nord und Bahnhof ist der Radschnellweg umgesetzt. Mit dem Ausbau des Abschnitts vom Göttinger Bahnhof nach Rosdorf ist im Jahr 2017 begonnen worden. Der nördliche Ausbau des Radschnellweges Richtung Bovenden wird geprüft.
Darüber hinaus wurde die Veloroute Weende umgesetzt.

Für die Fortschreibung des Klimaplanes Verkehrsentwicklung im Jahr 2025 wurde vorbereitend 2022 eine Mobilitätsbefragung durchgeführt, in den Jahren 2023 / 2024 laufen Verkehrszählungen.

Ein wesentliches Ergebnis der Mobilitätsbefragung ist die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Göttingen. Hierzu konnte ein Vergleich auf Basis der seit 1999 durchgeführten Haushaltsbefragungen durchgeführt werden:

„Ein Vergleich der Verkehrsmittelnutzung aus der Befragung 2022³⁷ mit früheren Ergebnissen (ab 1999) ergibt folgendes Bild:

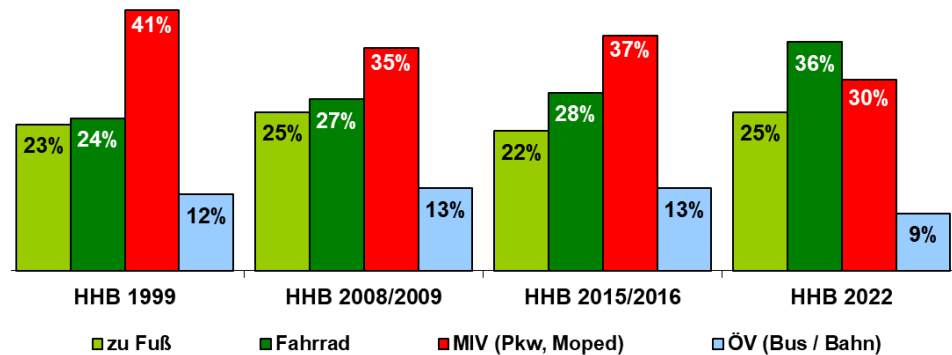
- Der Fußverkehrsanteil schwankt im Bereich von 23% und 25%, ohne dass ein klarer Trend erkennbar ist.
- In den Jahren 1999 bis 2015/16 hat der Anteil des Fahrradverkehrs bereits langsam, aber kontinuierlich zugenommen. Im Zeitraum von 2015/16 bis 2022 kam es dann zu einem sprunghaften Anstieg des Fahrradanteils um 8%. In Göttingen werden damit erstmals mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als mit irgendeinem anderen Verkehrsmittel. Der MIV-Anteil (Pkw-Fahrer*innen und Mitfahrer*innen sowie Moped) ist im Beobachtungszeitraum insgesamt deutlich gesunken, lediglich im Zeitraum von 2009 bis 2015/16 ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen.
- Im Zeitraum von 1999 bis 2015/16 ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs weitgehend konstant geblieben. Im Zeitraum von 2015/16 bis 2022 kam es (gleichzeitig mit dem sprunghaften Anstieg des Radanteils) zu einer deutlichen Abnahme des ÖV-Anteils von 13% auf 9%.“³⁸

³⁶ ebenda

³⁷ Bei der Interpretation der Ergebnisse sind neben dem möglichen Einfluss der Coronapandemie auf die Verkehrsmittelwahl auch die saisonalen Schwankungen des Wetters bei den Erhebungen 2015/16 und 2022 zu berücksichtigen: An den Stichtagen der HHB 2022 im Mai war das Wetter wärmer und trockener als an den Stichtagen der HHB 2015/16 im November.

³⁸ Stadt Göttingen / LK Argus Kassel GmbH: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten 2022 Göttingen/Rosdorf/Bovenden, Endbericht Mai 2023, S. 64-65

- **Abbildung 6:** Vergleich der Verkehrsmittelwahl der Göttinger Bevölkerung, 1999 - 2022, alle Wege, in %³⁹



3.2.2 Radverkehrsentwicklungsplan (RadVEP)

2018 wurde der Radverkehrsentwicklungsplan (RadVEP) beschlossen, der den Klimaplan Verkehrsentwicklung im Handlungsfeld „Neue Wege für das Rad“ konkretisiert.

Mit dem Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Göttingen soll der Radverkehr in den nächsten 10 bis 15 Jahren strategisch gefördert und entwickelt werden. Noch mehr Fahrradnutzung an den Alltagswegen in Göttingen sollen Autofahrten ersetzen und so einen Beitrag zum kommunalen Klimaschutz und auch zur Luftreinhaltung leisten.

Zentraler Ansatz des RVEP ist hierfür die Verbesserung des Radverkehrsnetzes - als Initialprojekt des Klimaplans Verkehrsentwicklung „Neue qualitätsvolle Radschnellverbindungen“. Neben einer Attraktivitätssteigerung für die Fahrradnutzung verfolgt das neue Radverkehrskonzept zugleich das Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Der RVEP ist damit sowohl ein strategischer Rahmenplan einer breit angelegten Radverkehrsförderung (inklusive Fahrradparken sowie Werbung fürs Rad) als auch eine räumlich konkrete Radverkehrsplanung mit konkreten Maßnahmen für ein möglichst lückenlos nutzbares Radverkehrsnetz für alle Stadtteile. Der Plan enthält 400 Maßnahmenvorschläge. Diese reichen vom einfachen Grünschnitt bis hin zum kompletten Straßenumbau.

Im Zuge des Radverkehrsentwicklungsplans wird es weitere Maßnahmenentwicklungen und -umsetzungen geben. Die Prioritäten zur Planung und Umsetzung werden regelmäßig mit den städtischen Gremien abgestimmt. Aktuell sind folgende Planungen und Umsetzungen zu nennen⁴⁰

- Fortsetzung Planung und Umsetzung des Radschnellweges (in Richtung Rosdorf)

³⁹ ebenda

⁴⁰ Siehe auch Controlling-Report, Auszug Umweltausschuss, Stand 31.07.2023

- Fortsetzung Planung Radweg Gartetal (aktuell Planfeststellungsverfahren)
- Fortsetzung Planung Radweg an der K37 (neues Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung)
- Fortsetzung Förderung Lastenradinitiative („Leila“)

3.2.3 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität

Im Zuge des Umbauprogramms Innenstadt wurden u.a. in der Groner Straße, Nikolaistraße, Judenstraße (Süd) und Stumpfebiel Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität umgesetzt.

Weitere beispielhafte Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung sind:

- die Planung von Begegnungszonen nach dem Shared-Space-Gedanken (Initiierung eines Modellprojektes): Umbau des Adam-von-Trott-Weges,
- die Einrichtung von Querungsstellen (z.B. Hans-Böckler-Straße, Europaallee, Godehardstraße),
- die Einrichtung einer Wegeverbindung Lokhalle-Leine

Mit den Nahmobilitätskonzepten wurden und werden darüber hinaus für die Südstadt und Holtenser Berg Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität entwickelt, die sukzessive umgesetzt werden sollen. Diese leisten einen Beitrag zur Lärminderung durch die Unterstützung der leisen Verkehrsarten.

3.2.4 ÖPNV - Nahverkehrsplanung, Beschleunigung und Elektrifizierung

Auch die Förderung der ÖPNV-Nutzung als wichtiger Teil des Umweltverbundes trägt zu einem insgesamt umweltfreundlicheren und leiseren Verkehrsgeschehen bei. Unterstützt wird dies mit einer umweltfreundlichen Antriebstechnologie: Elektrobusse sind deutlich leiser unterwegs als dieselbetriebene Fahrzeuge.

Nahverkehrsplan 2019 - 2023

Der aktuelle Nahverkehrsplan mit Betrachtungszeitraum von 2019 - 2023 formuliert Rahmenbedingungen und Leitlinien für den öffentlichen Personennahverkehr.

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der
4. Runde

Juni 2024

Die Ziele des Nahverkehrsplans berücksichtigen die städtischen Umweltziele z.B. zu Luftreinhaltung und Klimaschutz. Sowohl der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge als auch generell die Stärkung des Umweltverbundes sind daher wichtige Aspekte für den Nahverkehrsplan. Weiterhin haben die Entscheidungsgremien der Stadt Göttingen Ziele für die Weiterentwicklung der in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Göttingen stehenden Angebote im öffentlichen Nahverkehr festgelegt⁴¹, die im Nachfolgenden zusammengefasst sind:

- Umsetzung des ÖPNV-Beschleunigungsprogramms wird abgeschlossen, der Nutzen für den ÖPNV wird regelmäßig evaluiert
- Evaluierung des eingeführten Anreizsystems zwischen der Stadt Göttingen als Aufgabenträger und der GöVB
- Sukzessive Umsetzung der Machbarkeitsstudie über die Einführung von Elektrobussen
- Weiterentwicklung des städtischen Liniennetzes zur Behebung von Schwachstellen und um auf städtebauliche Entwicklungen zu reagieren
- Stärkere Linien- und Fahrzeitenabstimmung mit dem Regionalverkehr
- Aushandlungen zur Weiterentwicklung stadtnaher Busverbindungen
- Durchführung von Marketingmaßnahmen (Aktionsangebote, VSN-Firmenabos)
- Umbau von Haltestellen (niederflurgerecht, den Anforderungen mobilitäts-eingeschränkter Fahrgäste gerecht werden)

Der Nahverkehrsplan definiert hierfür unter anderem Qualitätsstandards für das zukünftige ÖPNV-Angebot. Er enthält beispielsweise Festlegungen zu Linien (wo), Betriebszeiten (wann), Taktungen (wie oft) und zahlreichen weiteren Kriterien. Darüber hinaus formuliert er Ziele für die Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV-Systems.

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan wurde 2019 beschlossen und enthält Maßnahmen und Prüfaufträge, die bis 2023 bearbeitet werden.

Anfang 2024 wurde die Gültigkeit des bestehenden Nahverkehrsplans 2019-2023 bis zur Fertigstellung des neu zu erarbeitenden gemeinsamen Nahverkehrsplans mit dem benachbarten Aufgabenträger Zweckverband Südniedersachsen (ZVSN) durch den Rat der Stadt Göttingen verlängert.

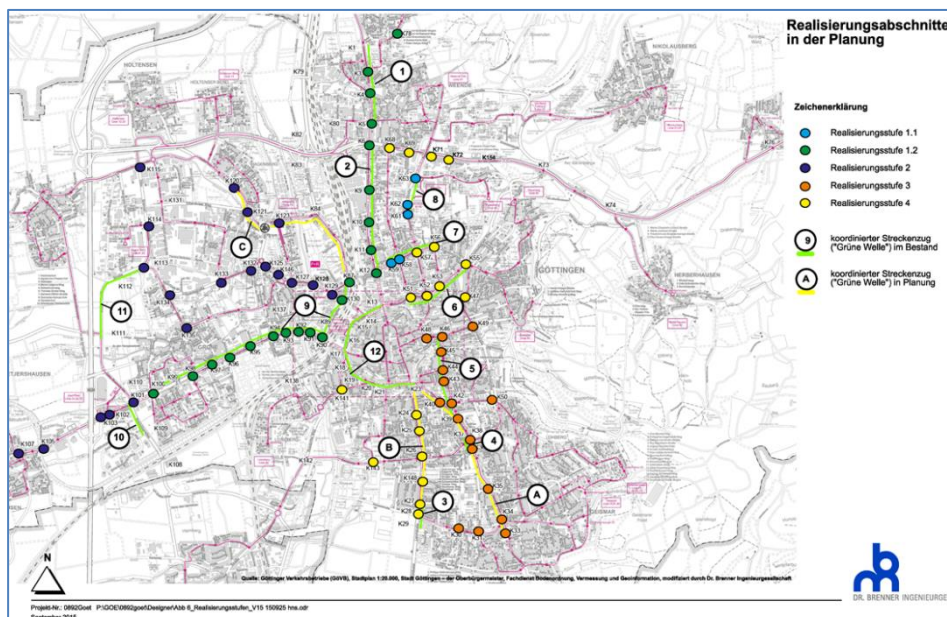
⁴¹ Stadt Göttingen / PTV, Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Göttingen, 2020, S. 29

ÖPNV-Beschleunigung

Stadt Göttingen
**Lärmaktionsplan
der 4. Runde**
Juni 2024

Die Stadt Göttingen hat bis Ende 2020 ein ÖPNV-Beschleunigungsprogramm umgesetzt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Rahmenkonzeption zum Busbeschleunigungsprogramm.

- **Abbildung 7:** Untersuchung für ein Busbeschleunigungsprogramm - Rahmenkonzeption⁴²



In vier Realisierungsstufen wurden ca. 80 Lichtsignalanlagen umgerüstet.⁴³ Mit der Erneuerung der Technik wurden auch die Signalprogramme geändert. Mit bedarfsorientierten Schaltungen sollen auch unnötige Standzeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduziert werden und damit der Verkehr weiter verstetigt werden.

ÖPNV-Elektrifizierung

Als Grundlage der Maßnahmen zur Elektrifizierung der Busflotte wurde eine Machbarkeitsstudie zur Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Elektrobusse durchgeführt.⁴⁴ Im Ergebnis

- werden Gelegenheitslader als kurzfristig sinnvollste Option zum Einstieg in die Elektromobilität im Göttinger Busverkehr empfohlen,

⁴² Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH im Auftrag der Stadt Göttingen, Stand September 2015

⁴³ siehe auch Sachstandsbericht Klimaplan Verkehrsentwicklung (KVE), Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität am 25.08.2020

⁴⁴ Schriftliche Auskunft der Stadt Göttingen am 05.12.2017

- zum schnellen Einstieg wird auch der Einsatz von Plug-in-Hybriden als Alternative gesehen.

Der Einsatz erster Elektrohybridbusse in Göttingen wurde im Frühjahr 2018 auf der Linie 41/42 umgesetzt. Im Jahr 2020 waren insgesamt 12 Elektrohybridbusse im Göttinger Busnetz unterwegs.

Seit 2021 werden vollelektrische Batteriebusse beschafft, mit Stand Juni 2023 sind 16 Elektrobusse im Einsatz. Bis Ende 2024 soll die Anzahl der Elektrobusse auf 28 erhöht werden. Mittel- bis langfristig soll die gesamte Busflotte auf elektrischen Antrieb umgestellt werden. Der Zeitraum der Umstellung hängt von verschiedenen Faktoren ab und kann noch nicht genau abgeschätzt werden. Zusätzlich zur Umstellung auf elektrischen Antrieb wird die Busflotte von gegenwärtig 100 auf 160 Fahrzeuge vergrößert⁴⁵.

Parallel zur bisherigen Elektrifizierung der Busflotte erfolgte der Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Grete-Henry-Straße, am ZOB, an der Endhaltestelle Europaallee sowie an der Endhaltestelle Auf der Lieth.

3.2.5 City Logistik/ Wirtschaftsverkehr/ Innenstadtverkehr

City-Logistik/ Wirtschaftsverkehr

Insbesondere im Innenstadtbereich kann eine umweltverträgliche und leise Abwicklung des Güterverkehrs einen Beitrag zur Lärminderung leisten.

Mit dem Klimaplan Verkehrsentwicklung wurde die Maßnahme zur Erstellung und Umsetzung eines City-Logistik-Konzepts mit dem Handlungsfeld „Gemeinsam mehr erreichen“ aufgegriffen und von der Stadt beschlossen. Mit dem Konzept sollten Alternativen zum städtischen Güter- und Wirtschaftsverkehr in Form eines City-Logistik-Konzepts, insbesondere zur Innenstadtbeförderung mit alternativen Fahrzeugen (wie z.B. Elektro-Scooter oder Lastenräder) aufgezeigt werden. Die Stadt Göttingen hatte zur Umsetzung einen Prozess zur City Logistik mit intensiven Bemühungen, die Kurier-, Express- und Paketdienstleister einzubinden, durchgeführt. Die Einbindung der großen KEP-Dienstleister ist letztendlich nicht gelungen. Die Grünfuchs GmbH, die zwischenzeitlich die Zustellung mit Lastenrädern in der Innenstadt durchgeführt hatte, musste Insolvenz anmelden. Die Stadt begrüßt nach wie vor eine Zustellung per Lastenrad in der Innenstadt und unterstützt entsprechende Ansätze.

Im Frühjahr 2018 hat sich eine Lastenradinitiative in Göttingen gegründet. Führend hierbei ist der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e.V. Göttingen (ADFC Göttingen). 2019 wurde das Lastenradprojekt in Göttingen eingeführt, das eine

kostenlose Bereitstellung der Räder beinhaltet. Das Lastenradprojekt wird als wichtiger Baustein für den klimaschonenden Transport von Waren in der Stadt bewertet. Die Stadt Göttingen hat sich seit Gründung an der Beschaffung von insgesamt fünf elektrisch betriebenen Lastenrädern beteiligt, in 2024 soll ein weiteres Lastenrad gefördert werden. Im Jahr 2021 wurde darüber hinaus eine gemeinsame Strategie für die nächsten Jahre festgelegt, um das Projekt zu sichern.⁴⁶ Diese beinhaltet neben der Lastenradförderung die Übernahme der Betriebskosten durch die GöVB mit paralleler Suche weiterer Sponsoren.

Innenstadtverkehr

Zur Untersuchung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt wurde 2017 ein Gutachten (Doppelbegutachtung) beauftragt, mit dem insbesondere Lösungen für die Problemlagen Parksuchverkehr und Liefern/ Laden erarbeitet werden sollen.⁴⁷ In 2021 wurden kurzfristige Maßnahmen in der Innenstadt umgesetzt. Hierzu zählen u.a. die Markierung des Fußgänger-schild-Piktogramms auf der Fahrbahn an den Einfahrtsbereichen, die Beschilderung der Eingangsbereiche zur Fußgängerzone durch größeres Schilder-Format und die Ausweisung der Tempo-30-Zonen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20 km/h in der Erschließungsschleife Ost (Lange-Geismar-Straße/Rote Straße) sowie in der Erschließungsschleife West (Groner-Tor-Straße/Papendiek). Da trotz der umgesetzten Maßnahmen weiterer Handlungsbedarf bestand wurde für striktere Zufahrtsbeschränkungen und deren Durchsetzung ein „Pollerkonzept“ mit baulichen Lösungen erarbeitet. Dieses Konzept wird zunächst nicht weiterverfolgt und vorrangig andere technische Lösungen geprüft.⁴⁸

3.2.6 Stellplatzsatzung und Parkraummanagement

Parkraummanagement ist ein wichtiger Bestandteil zur langfristigen Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und damit auch der Lärmsituation. Eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten einer klimaschonenden und leiseren Mobilität kann durch die Steuerung des öffentlichen Parkraums erreicht werden.

2017 wurde die Stellplatzsatzung der Stadt Göttingen neu erarbeitet und am 15.12.2017 vom Rat der Stadt Göttingen beschlossen. Sie beinhaltet Aussagen zur Minderung des Stellplatzbedarfs, zu Mobilitätskonzepten sowie zur

⁴⁶ siehe auch Vorlage des Fachbereichs Planen, Bauordnung und Vermessung für den Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Mobilität am 16.12.2020: FB61/1865/20 Lastenrad-Initiative LEILA langfristig ausweiten

⁴⁷ siehe auch Vorlage des Fachbereichs Planen, Bauordnung und Vermessung für den Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Mobilität am 29.11.2016

⁴⁸ siehe auch Vorlage des Fachbereichs Planen, Bauordnung und Vermessung für den Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Mobilität am 29.08.2023, Beschluss im Ausschuss am 28.11.2023

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der
4. Runde

Juni 2024

Gestaltung der Fahrradabstellplätze. Mobilitätskonzepte wurden bzw. werden z.B. für das Alt- -Sartorius-Gelände, das Gothaer Areal sowie Bebauungsplan Göttingen-Grone Nr. 19 „Salinenweg“⁴⁹ erarbeitet. Entsprechend dem Parkraummanagementkonzept soll die Stellplatzsatzung evaluiert und ggf. angepasst werden.

Das Parkraumkonzept Oststadt wurde insbesondere mit dem Ziel erstellt, die Wohnquartiere in der Oststadt von „gebietsfremden“ Verkehren zu entlasten. Durch Verknappung des frei verfügbaren Parkraumangebots soll gleichzeitig der Umstieg auf den ÖPNV und das Fahrrad unterstützt werden. Die Erreichbarkeit der örtlichen Nutzungen soll durch die Reduzierung von Dauerparken verbessert werden. Das Parkraumkonzept wurde am 17.11.2023 vom Rat der Stadt Göttingen beschlossen und soll zum 01.01.2025 umgesetzt werden.

Das Parkraummanagementkonzept für die Stadt Göttingen⁵⁰ sieht vor, einen Fahrplan für die Untersuchung weiterer Bewirtschaftungsgebiete gemäß dem Klimaplan Verkehrsentwicklung aufzustellen. Weitere Projekte (Bausteine) des Parkraummanagements sind u.a. die Umwidmung des Parkraums, eine Erhöhung der Parkgebühren mit Anpassung an die Preise des ÖPNV, die Anpassung der Gebührenordnung für das Bewohner*innenparken, ein Konzept für die Parkraumüberwachung, ein neues Parkleitsystem, die Schaffung weiterer innenstadtnaher Radstellplätze sowie eine aktive Öffentlichkeitsarbeit und Bürger*innenbeteiligung zum Parkraummanagement.

Die Parkgebühren wurden zum 01.07.2023 angepasst. Die Änderung der Parkgebührenordnung mit der Neufestsetzung der Gebührenhöhe für die Bewohnerparkausweise ist aktuell (Stand Februar 2024) in der Gremienberatung.

Flankierende Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung sind u.a. der Ausbau von Carsharing, Mobility-as-a-Service (MaaS, Leitprojekt im Klimaplan Göttingen 2030), eine Konzeption für P&R&B-Shuttleplätzen / Mobilitätsstationen, betriebliches Mobilitätsmanagement sowie Erweiterung und Qualitätssteigerung der Fahrradstraßen. Zu P&R&B-Shuttleplätzen / Mobilitätsstationen wurde bisher eine erste Standortuntersuchung durchgeführt.

⁴⁹ Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Göttingen-Grone Nr. 19 „Salinenweg“, 6. Änderung, Vorlage des Fachbereichs Tiefbau und Bauverwaltung vom 19.06.2023

⁵⁰ Parkraummanagementkonzept für die Stadt Göttingen, Vorlage von 07-Nachhaltige Stadtentwicklung vom 14.02.2022

4 Aktualisierung der Lärminderungskonzepte in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde

Juni 2024

4.1 Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans 2020

Die Tabelle auf der nachfolgenden Seite stellt die Kurzfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans 2020 in den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung 2020 sowie den Umsetzungsstand der empfohlenen oder bereits geplanten Maßnahmen bzw. im Zuge der Lärmaktionsplanung realisierten Maßnahmen dar. Ergänzende Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans 2020 wurden seit 2020 nicht umgesetzt.

Erläuterungen zur Tabelle

Kennzeichnung des Umsetzungsstandes:

Maßnahme umgesetzt	Maßnahme nicht umgesetzt	Umsetzung weiterhin geplant
--------------------	--------------------------	-----------------------------

Erläuterungen zu den Kurzfristmaßnahmen aus dem LAP 2020:

R: Realisiert seit 2018

G: bereits geplant (im Zeitraum Aktualisierung Lärmaktionsplan)

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans

P: Prüfeempfehlung des Lärmaktionsplans

(ml) mittel- bis langfristige Maßnahmenoption

① Von den 96 Bussen⁵¹ der Göttinger Verkehrsbetriebe besitzen aktuell 12 Busse einen Hybridantrieb⁵² (erste Elektrohybridbusse seit Frühjahr 2018) und 16 Busse einen rein batterieelektrischen Antrieb⁵³ (erste Elektrobuse seit Anfang 2022). Langfristig ist die Umstellung aller Busse auf einen rein elektrischen Antrieb geplant.

② Alle umgesetzten und geplanten Fahrbahnsanierungen erfolgen mit Splittmastixasphalt SMA 8, im Innenstadtbereich wird ein aufgehellter SMA 8 verwendet

⁵¹ <https://www.hna.de/lokales/goettingen/goettingen-ort28741/vollelektrische-busse-gehen-in-betrieb-91222694.html>, Stand Januar 2022

⁵² siehe oben

⁵³ <https://www.goevb.de/unternehmen/e-mobilitaet>, Stand April 2023

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

- **Tabelle 6:** Umsetzungsstand des integrierten Gesamtkonzeptes Lärmaktionsplan Göttingen 2020 mit Kurzfristmaßnahmen bis 2024 sowie mittel- und langfristigen Maßnahmen

Straßenname (Nr. Maßnahmenbereich)	Bereich	Länge in m	Priorität	Maßnahmenempfehlungen / Prüf- aufträge					
				Lärmarmer Busse①	Verkehrsreduzierung ⁵⁴	Fahrbahnsanierung/ lärmarmer Belag②	straßenräumliche Maßnahmen	Tempo 30 nachts	Tempo 30 ganztags
Innenstadtstraßen									
Jüdenstr. / Kurze-Geismar-Straße (1)	Theaterstraße - Hospitalstraße	506	1	R / G	G	R ⁵⁵ / E			
Nikolaistraße (6)	Groner Straße – Stadtwall	267	2	R / G	G	R ⁵⁶			
Groner Straße (7)	Zindelstraße - Kurze-Geismar-Str.	235	2	R / G	G				
Weender Straße (8)	Jüdenstraße - Grotefend-Wall	170	2	R / G	G	G ⁵⁷	G ⁵⁷		
Jüdenstraße (13)	Ritterplan - Theaterstraße	122	3	R / G	G				
Stumpfebel / Gotmarstraße (16)	Mühlenstraße - Paulinerstraße	217	3	R / G	G				
Kasseler Landstraße / Groner Landstraße									
Kasseler Landstraße (11)	Siekweg - ca. 60m östl. Bachstraße	1.155	2					P	
Groner Landstraße / Kasseler Landstr. (4)	Salinenweg - Königsallee	630	1					P	
Groner Landstraße (10)	Carl-Zeiss-Straße - Zum Leineufer	258	2					P	
Groner Landstraße (2)	Schwarzer Weg (Bahnunterführung) bis Berliner Straße	147	1			R			

⁵⁴ entsprechend Gutachten zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt nach wie vor Ziel der Stadt Göttingen, bisher aber noch keine Maßnahmen konkret geplant oder umgesetzt

⁵⁵ 2018 umgesetzt: Jüdenstraße / Kurze-Geismar-Straße, Theaterstraße – Lange-Geismar-Straße; Empfehlung: Interimsbelag in der Kurzen-Geismar-Straße zwischen Tiefgaragenzufahrt Kaufland und Lange-Geismar-Straße (Belag aufgehellter SMA 8)

⁵⁶ 2019 umgesetzt: Nikolaistraße, Groner Straße - Hospitalstraße

⁵⁷ Umbau voraussichtlich nicht vor 2024/ 2025. Die Sanierung der Straße wird erst nach dem momentan stattfindenden Umbau des Gothaer Hauses umgesetzt.

Straßenname (Nr. Maßnahmenbereich)	Bereich	Länge in m	Priorität	Maßnahmenempfehlungen / Prüf- aufträge					
				Lärmarne Busse①	Verkehrsreduzierung ⁵⁴	Fahrbahnsanierung/ lärmarmen Belag②	straßenräumliche Maßnahmen	Tempo 30 nachts	Tempo 30 ganztags
Weender Landstraße - Hannoversche Straße									
Hannoversche Straße/ Weender Landstr. (3)	südl. Grüner Weg - Kreuzberggring	911	1			G	G	P	
Weender Landstraße (12)	Kreuzberggring - Pl. d. Göttinger Sieben	285	2			G	G	P	
Hannoversche Straße (15)	Große Breite - Am Weendespring	677	3			G			
Geismar Landstraße / Hauptstraße									
Geismar Landstraße (18)	Gaußstraße - Me- meler Weg	944	3					E ⁵⁸	
Hauptstraße (19)	Kiesseestraße - Im Kolke	346	3						E ⁵⁹
Weitere Maßnahmenbereiche									
Bürgerstraße (5)	Berliner Straße - Wiesenstraße	631	1					P	
An der Lutter (9)	Hannoversche Straße - Kaakweg	253	2					P	
Robert-Koch-Straße (14)	Beyerstraße - Kreuzberggring	147	3			R	R		

4.2 Lärminderung auf den Innenstadtstraßen

Nach der aktuellen Lärmkartierung bestehen keine Maßnahmenbereiche zur Lärminderung mehr in der Göttinger Innenstadt. Der Wegfall ist eher der neuen Berechnungsvorschrift BUB geschuldet als der Umsetzung von Maßnahmen im Innenstadtbereich (siehe auch Kapitel 2.2.3): Die grundlegenden Emissionsfaktoren wie die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Verkehrsstärke DTV und der Schwerverkehrsanteil haben sich in der Innenstadt seit der letzten Lärmkartierung kaum geändert. Eine Lärminderung durch E-Busse ist zwar gegeben, die Antriebsart der Fahrzeuge geht aber nicht in die Lärmkartierung ein.

⁵⁸ Erweiterung der bestehenden Tempo 30 nachts-Regelung auf die Abgrenzung des Maßnahmenbereichs (Erweiterung von Gaußstraße bis Breslauer Straße)

⁵⁹ Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Regelung auf die Abgrenzung des Maßnahmenbereichs (Erweiterung von Kiesseestraße bis Holzgasse)

Die im Lärmaktionsplan der 3. Stufe für die Innenstadtstraßen empfohlenen Maßnahmen sollen, soweit sie noch nicht umgesetzt sind, fortgeschrieben werden, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt weiter zu verbessern.

4.2.1 Einsatz von lärmarmen Bussen (Elektrifizierung)

Die Elektrifizierung der Busflotte wird weiter umgesetzt (siehe auch Kapitel 3.2.4). Bis Ende 2024 soll die Anzahl der Elektrobusse auf 28 erhöht werden. Mittel- bis langfristig soll die gesamte Busflotte auf elektrischen Antrieb umgestellt werden. Dieses Ziel wird durch den Lärmaktionsplan der 4. Runde unterstützt, da damit insbesondere auf den Busachsen eine wahrnehmbare Lärm-minderung erreicht werden kann.

4.2.2 Fahrbahnsanierung und straßenräumliche Maßnahmen

Für die Weender Straße werden der Umbau und die damit verbundene Fahrbahnsanierung mit einem SMA 8 weiterhin unterstützend empfohlen. Geplant ist der Umbau voraussichtlich nicht vor 2024/ 2025.

Für die Kurze-Geismar-Straße zwischen Tiefgaragenzufahrt Kaufland und Lange-Geismar-Straße wird weiterhin entsprechend dem Lärmaktionsplan 3. Stufe eine Asphaltierung (aufgehellter SMA 8) als Interimsmaßnahme empfohlen, um die Lärmbelastung in diesem Bereich zu reduzieren.

4.2.3 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

In 2021 wurden kurzfristige Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in der Innenstadt umgesetzt (siehe auch Kap. 3.2.5). Die im Lärmaktionsplan der 3. Stufe unterstützend empfohlene Planung für versenkbare Poller zur Reduzierung von nicht zulässigen Verkehren auf dem sogenannten Busring wird aktuell nicht weiterverfolgt, andere technische Lösungen sollen geprüft werden.

Der Lärmaktionsplan 4. Runde unterstützt die weitere Prüfung von effektiven Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt.

4.3 Geschwindigkeitskonzept

4.3.1 Straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für Tempo 30

Rechtsgrundlage für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm ist der § 45 StVO, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, wonach „die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Das gleiche Recht haben sie [...] zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen [...]“.⁶⁰

Einschränkend wird in Absatz 9 der § 45 StVO ausgeführt: „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. [...] Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs [dürfen] nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“⁶¹

Mit Bezug auf den Lärmschutz gelten ergänzend die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007).

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV insbesondere bei Überschreitung der in Tabelle 7 auf Seite 37 dargestellten Richtwerte in Betracht. Die Richtwerte dienen hierbei allerdings nur als „Orientierungshilfe“.

Nach derzeitiger Rechtsauffassung gewährt die Regelung des § 45 Abs. 1 StVO nicht erst bei Überschreiten eines bestimmten Schallpegels Schutz vor Lärm, sondern dann, wenn „der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.“ In Bezug auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV heißt dies, dass die in Ziff. 2.1 enthaltenen Richtwerte nicht bestimmen, ab wann Maßnahmen in Betracht kommen. Grundsätzlich ist dies nach verschiedenen Gerichtsurteilen⁶² ab den

⁶⁰ StVO § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Absatz 1

⁶¹ ebenda, Absatz 9

⁶² z.B. Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 19. Juni 1995, Az. 11 A 568/93 sowie Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 (Az. 10 S 2449/17) - Anspruch einer Gemeinde auf Umsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen auf der Grundlage eines von ihr beschlossenen Lärmaktionsplanes [...]

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

Werten der 16. BImSchV⁶³ der Fall (59/ 49 dB(A) tags/ nachts in Wohngebieten).

Werden die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) „überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme [...]. Dies gilt zunächst unabhängig von der Verkehrsfunktion der betroffenen Straße [...].“⁶⁴ Bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann sich dieser Ermessensspielraum zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.⁶⁵

In dem Urteil des VGH Baden-Württemberg wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass Städte und Gemeinden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht an die Lärmschutz-Richtlinien-StV und die dort dargestellten Richtwerte („Orientierungshilfe“) gebunden sind.⁶⁶

⁶³ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, zuletzt geändert am 18.12.2014

⁶⁴ Urteil VGH Baden-Württemberg, 17. Juli 2018, S. 10

⁶⁵ ebenda

⁶⁶ ebenda⁶⁷ Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

- **Tabelle 7:** Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV und Grenzwerte der 16. BImSchV

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde
Juni 2024

Richtwerte/ Grenzwerte				
Immissionsort / Gebietstyp	Lärmschutz-Richtlinien-StV		16. BImSchV	
	tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)	tags (6 - 22 Uhr)	nachts (22 - 6 Uhr)
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Alten- heimen	70 dB(A)	60 dB(A)	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten	70 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Misch- gebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)	69 dB(A)	59 dB(A)

4.3.2 Umsetzungsstand von Geschwindigkeitsreduzierungen und weitere durchgeführte Schritte

Umsetzungsstand

Mit dem Lärmaktionsplan 2014 wurde sowohl auf allen angebauten Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h umgesetzt als auch in einigen Maßnahmenbereichen mit hohen Lärmbelastungen und -betroffenheiten eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. In vielen der Maßnahmenbereiche, in denen eine Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt wurde, konnte die Lärmbelastung deutlich gesenkt werden. Die Geschwindigkeitsreduzierung hat sich als eine effektive Maßnahme zur kurzfristigen Entlastung von Lärmimmissionen erwiesen.

Die Aktualisierung des Geschwindigkeitskonzeptes im Lärmaktionsplan 3. Stufe knüpfte an die Empfehlungen des Lärmaktionsplans 2014 an, darüber hinaus wurden die bisherigen Erfahrungen und weitere Entwicklungen eingebunden.

Der Lärmaktionsplan der 3. Stufe enthielt Prüfeempfehlungen zu Tempo 30 nachts für die verkehrswichtigen Ausfallstraßen wie z.B. Hannoversche Straße / Weender Landstraße und Groner Landstraße / Kasseler Landstraße. Da mit der Lärmkartierung der 3. Stufe nach VBUS nur Anhaltswerte zur möglichen Überschreitung der Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV vorlagen, wurden nachgelagerte Berechnungen zur Prüfung erforderlich.

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans wurde in 2021/2022 die „Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung von Tempo 30

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

nachts“ in den sieben Maßnahmenbereichen mit Prüfempfehlung (siehe auch Kapitel 4.1) durchgeführt.

Die aus der vertieften Prüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten aus Lärmschutzgründen abgeleiteten Empfehlungen wurden bisher nicht umgesetzt.

Außerdem nicht umgesetzt wurden die ergänzenden Empfehlungen zur Arrondierung bestehender Geschwindigkeitsreduzierungen in der Geismar Landstraße.

Der Lückenschluss der Tempo 30-Regelung auf der Hauptstraße zwischen Holzgasse und Kieseestraße wurde umgesetzt.

In der Kieseestraße (westl. des Maßnahmenbereichs Kieseestraße zw. Baumschulenweg und Hopfenweg) wurde auf einem ca. 250 m langen Abschnitt (zw. westl. Groscurthstraße und westl. Baumschulenweg) Tempo 30 ganztags angeordnet. Gründe hierfür sind die Sicherung des Schulwegs und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgrund eines schadhafte Radwegs.

Der Modellversuch des Landes zu Tempo 30 in der Königsallee im Abschnitt von der Groner Landstraße bis zur Godehardstraße läuft noch, begleitende Messungen werden bis einschließlich 2024 durchgeführt. Der Maßnahmenbereich Königsallee zwischen Groner Landstraße und Carl Zeiss GmbH profitiert vom Modellversuch.

Ergebnisse der 2021/2022 durchgeführten Prüfung und weiteres Verfahren

Die „Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung von Tempo 30 nachts“ wurde in den sieben Maßnahmenbereichen mit Prüfempfehlung (siehe oben) durchgeführt.

Hierfür erfolgten entsprechend den Vorgaben der Lärmschutz-Richtlinien-StV⁶⁷ schalltechnische Berechnungen nach RLS-90⁶⁸ und eine darauf aufbauenden Bewertung sowie die Abwägung mit verkehrlichen Belangen und möglichen alternativen Maßnahmen.

Im Ergebnis wurde für alle geprüften Maßnahmenbereiche, die in fünf zusammenhängende Straßenzüge zusammengefasst wurden festgestellt, dass der Reduzierung der nicht unerheblichen Verkehrslärmbelastung im Interesse der Lärmbetroffenen ein hohes Gewicht zukommt. Demnach dient die Reduzierung

⁶⁷ Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007

⁶⁸ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), 1990

der Lärmbelastungen dem Schutz vor Gesundheitsgefahren, die nach allgemein anerkannter Auffassung mit Lärmimmissionen verbunden sind, insbesondere mit solchen oberhalb der gesundheitlichen Schwellenwerte oder sogar der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Die überwiegend geringfügige Beeinträchtigung verkehrlicher Belange wurde demgegenüber in drei der fünf Straßenzüge (Hannoversche Straße/ Weender Landstraße, Bürgerstraße, An der Lutter) als hinnehmbar und / oder durch Begleitmaßnahmen kompensierbar bewertet. In zwei Straßenzügen (Groner Landstraße/ Kasseler Landstraße, Kasseler Landstraße (West)) sollte aufgrund der voraussichtlichen hohen Beeinträchtigungen im Busverkehr geprüft werden, ob als alternative Maßnahme zur Lärminderung eine Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt in absehbarer Zeit umgesetzt werden kann.⁶⁹ Ist die alternative Maßnahme nicht möglich, sollen begleitende Untersuchungen in einem zeitlich beschränkten Modellversuch zu Tempo 30 erfolgen, die die Beeinträchtigungen des ÖPNV empirisch erfassen, um diese und ggf. mögliche Maßnahmen zu Kompensation zu überprüfen.

Die Ergebnisse der durchgeführten Prüfung wurden dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung mit der Bitte um Zustimmung zur verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auf den übergeordneten Straßen übermittelt. Die Zustimmung wurde auf Basis der erarbeiteten Unterlagen nicht erteilt. Hauptgrund sind die verwendeten, nicht mehr aktuellen Verkehrsdaten (aufgrund der Corona-Pandemie lagen keine aktuelleren Verkehrsdaten vor). Darüber hinaus soll geprüft werden, in welchen Bereichen bereits passiver Schallschutz aufgrund von B-Plan-Festsetzungen besteht.

4.3.3 Fortschreibung der Maßnahmenempfehlungen der 3. Stufe

Fortschreibung der Tempo 30 nachts - Empfehlungen

Die Maßnahmenempfehlungen zu Tempo 30 nachts aus dem Lärmaktionsplan 3. Stufe werden unter Berücksichtigung der unter Kapitel 4.3.2 dargestellten Ergebnisse und Anforderungen fortgeschrieben.

Hierzu wird im nachfolgenden herausgearbeitet, bei welchen Maßnahmenbereichen mit einer Tempo 30 – Empfehlung bestehende passive Schallschutzmaßnahmen als vorhandene alternative Maßnahme zu Tempo 30 zu bewerten sind, so dass eine erneute Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht als zielführend anzusehen ist.

⁶⁹ Diese alternative Maßnahme ist nicht als umsetzbar bestätigt worden; entsprechend den Abstimmungen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird es entlang der B 3 vor einer anzustrebenden Umgestaltung keine Fahrbahnsanierung geben

Für die Maßnahmenbereiche mit einer bestehenden Tempo 30 – Empfehlung ohne alternative Maßnahmen werden darauf aufbauend die erforderlichen Schritte zur erneuten Prüfung von Tempo 30 unter Berücksichtigung der Anforderungen des Ministeriums (s.o.) beschrieben.

Maßnahmenbereiche mit Tempo 30 – Empfehlung und B-Plänen mit Festsetzungen zum passiven Schallschutz

In den untersuchten Maßnahmenbereichen zur Tempo 30 - Prüfung

- Groner Landstraße, Salinenweg bis Königsallee,
- Bürgerstraße, Berliner Straße bis Lotzestraße und
- Weender Landstraße, Kreuzbergring bis Platz der Göttinger Sieben

sind keine oder nur ein einzelnes Gebäude entsprechend vorliegenden B-Plänen durch passiven Schallschutz geschützt. Die einzelnen Gebäude in der Bürgerstraße und Weender Landstraße weisen zudem nur einzelne Einwohner auf oder sind unbewohnt (keine Wohnnutzung).

In den anderen vier Maßnahmenbereichen zur Tempo-30-Prüfung haben B-Pläne mit Festsetzungen zu passivem Schallschutz eine größere Bedeutung in der Abwägung von Tempo 30.

Für diese vier Maßnahmenbereiche ist im nachfolgenden im Detail dargestellt, wie viele Gebäude entsprechend B-Plänen passiven Schallschutz aufweisen. Die Darstellung fokussiert dabei auf die Gebäude mit Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (nach den 2021 durchgeführten RLS-90 – Berechnungen).

Hannoversche Straße / Weender Landstraße, südlich Grüner Weg bis Kreuzbergring

Im untersuchten Abschnitt der Hannoverschen Straße / Weender Landstraße befinden sich insgesamt 49 Gebäude, die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Nachtzeitraum werden an 15 der 49 Gebäude überschritten. Von den 15 Gebäuden mit Richtwertüberschreitungen ist lediglich ein Gebäude durch passiven Schallschutz geschützt. Der Anteil der Einwohner, die durch passiven Schallschutz geschützt sind, liegt bei 5% der Einwohner in Gebäuden mit Richtwertüberschreitung.

An der Lutter, Hannoversche Straße bis Kaakweg

Im untersuchten Abschnitt der Straße An der Lutter befinden sich insgesamt 23 Gebäude, die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Nachtzeitraum werden an 17 der 23 Gebäude überschritten. Von den 17 Gebäuden mit Richtwertüberschreitungen sind 15 Gebäude geschützt. Der Anteil der Einwohner, die durch passiven Schallschutz geschützt sind, liegt bei 89% der Einwohner in Gebäuden mit Richtwertüberschreitung.

Groner Landstraße, Carl-Zeiss-Straße bis Zum Leineufer

Im untersuchten Abschnitt der Groner Landstraße befinden sich insgesamt 15 Gebäude, die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Nachtzeitraum werden an 10 der 15 Gebäude überschritten. Alle Gebäude im untersuchten Abschnitt sind durch passiven Schallschutz geschützt. Der Anteil der Einwohner, die durch passiven Schallschutz geschützt sind, liegt bei 100%.

Kasseler Landstraße, Siekweg bis Bachstraße

Im untersuchten Abschnitt der Kasseler Landstraße befinden sich insgesamt 58 Gebäude, die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Nachtzeitraum werden an 30 der 58 Gebäude überschritten. Von den 30 Gebäuden mit Richtwertüberschreitungen sind lediglich drei Gebäude geschützt. Der Anteil der Einwohner, die durch passiven Schallschutz geschützt sind, liegt bei 6% der Einwohner in Gebäuden mit Richtwertüberschreitung.

Auswahl von Maßnahmenbereichen zur Fortschreibung der Tempo 30 nachts - Prüfeempfehlung

In die Auswahl von Maßnahmenbereichen zur weiteren Fortschreibung der Tempo 30 nachts - Prüfeempfehlungen fließt neben den Ergebnissen der Auswertungen zum passiven Schallschutz auch die aktuelle Einordnung der Straßenabschnitte im Lärmaktionsplan Runde 4 ein. Weiterhin wurde auf Basis des Antrags für durchgehende Anordnungsbereiche⁷⁰ geprüft, ob auch für diese Festsetzungen zum passiven Schallschutz vorliegen. Diese Ergebnisse fließen auch in die Auswahl ein.

Hannoversche Straße / Weender Landstraße, südl. Grüner Weg bis Kreuzberg-ring und von An der Lutter bis Grüner Weg

Für die Hannoversche Straße / Weender Straße soll die Anordnung von Tempo 30 nachts erneut geprüft werden, soweit andere Maßnahmen, die die Lärmbelastung reduzieren, nicht zeitnah umgesetzt werden können (ein Umbau des Straßenzuges von Weender Tor bis Daimlerstraße erfolgt optimistisch nicht in den nächsten 5 Jahren).

Da der nördl. angrenzende Bereich auch Maßnahmenbereich (neu) ist, sollte dieser entsprechend dem Antrag im Ausschuss am 29.11.22 in die Prüfungen einbezogen werden.

Folgende Aspekte sind in der Empfehlung berücksichtigt:

- In der Hannoverschen Straße / Weender Landstraße ist lediglich ein Gebäude mit Richtwertüberschreitung durch passiven Schallschutz geschützt. Es ist weiterhin eine nicht unerhebliche Anzahl an Gebäuden und

⁷⁰ Gemeinsamer Antrag zur Änderung des Beschlussvorschlages von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, GöLinke-Fraktion, PARTEI und VOLT-Ratsgruppe und Francisco Welter-Schultes / Bündnis für nachhaltige Stadtentwicklung vom 29.11.2022

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

Einwohnern hohen Lärmbelastungen über den Richtwerten der Lärmschutzrichtlinien-StV ausgesetzt.

- In der Lärmaktionsplanung 4. Runde ist die Hannoversche Straße / Weender Landstraße, südl. Grüner Weg bis Kreuzberggring weiterhin Maßnahmenbereich höchster (1.) Priorität.
- Auch der nördlich angrenzende Bereich (Grüner Weg bis An der Lutter) ist in der 4. Runde Lärmaktionsplan Maßnahmenbereich (2. Priorität). Für diesen besteht auf der östlichen Straßenseite ein B-Plan (Sartorius-Quartier) mit Festsetzungen zum passiven Schallschutz zw. Grüner Weg und Höhe Karolinenweg. Der überwiegende Teil der Lärmbetroffenen entsprechend Kartierung nach Umgebungslärmrichtlinie ist aber nördlich der Rudolf-Diesel-Straße und auch des Karolingenwegs zu verorten.

Groner Landstraße, Salinenweg bis Königsallee

Für die Groner Landstraße soll die Anordnung von Tempo 30 nachts erneut geprüft werden, soweit andere Maßnahmen, die die Lärmbelastung reduzieren, nicht zeitnah umgesetzt werden können (aktuell sind keine Maßnahmen geplant). Die erneute Prüfung soll sich weiterhin auf den Bereich zwischen Salinenweg und Königsallee beziehen. Der westlich angrenzende Bereich soll aufgrund fehlender Betroffenheiten nicht in die Prüfung eingebunden werden. Unabhängig davon sollte, soweit auch für den Maßnahmenbereich Kasseler Landstraße als Ergebnis der erneuten Prüfungen Tempo 30 empfohlen wird, für eine einheitliche Geschwindigkeitsanordnung ein Lückenschluss mitbetrachtet werden.

Folgende Aspekte sind in der Empfehlung berücksichtigt:

- Von den 29 Gebäuden im Abschnitt mit Richtwertüberschreitungen ist kein Gebäude durch passiven Schallschutz geschützt, es besteht weiterhin hoher Handlungsbedarf.
- In der Lärmaktionsplanung 4. Runde ist die Groner Landstraße, Salinenweg bis Königsallee weiterhin Maßnahmenbereich höchster (1.) Priorität.
- Der westlich angrenzende Bereich (bis zum Maßnahmenbereich Kasseler Landstraße) ist kein Maßnahmenbereich (weder 3. Stufe noch 4. Runde). Die nördliche Seite des Bereichs ist durch einen B-Plan mit Festsetzungen zum passiven Schallschutz belegt, auf der südlichen Seite liegt der Friedhof.

Bürgerstraße, Berliner Straße bis Lotzestraße

Für die Bürgerstraße soll die Anordnung von Tempo 30 nachts erneut geprüft werden, soweit andere Maßnahmen, die die Lärmbelastung reduzieren, nicht zeitnah umgesetzt werden können (aktuell sind keine Maßnahmen geplant). Die erneute Prüfung soll sich weiterhin auf den Bereich zwischen Berliner Straße und Lotzestraße beziehen.

Folgende Aspekte sind in der Empfehlung berücksichtigt:

- Von den 27 Gebäuden im Abschnitt mit Richtwertüberschreitung ist lediglich ein Gebäude durch passiven Schallschutz geschützt, es besteht weiterhin hoher Handlungsbedarf.
- In der Lärmaktionsplanung 4. Runde ist die Bürgerstraße, Berliner Straße bis Lotzestraße weiterhin Maßnahmenbereich (2. Priorität).

Kasseler Landstraße, Siekweg bis Bachstraße

Für die Kasseler Landstraße, Siekweg bis Bachstraße, sollte die Anordnung von Tempo 30 nachts erneut geprüft werden, soweit andere Maßnahmen, die die Lärmbelastung reduzieren, nicht zeitnah umgesetzt werden können (aktuell sind keine Planungen bekannt).

Folgende Aspekte sind in der Empfehlung berücksichtigt:

- Von den insgesamt 30 Gebäuden mit Richtwertüberschreitung sind lediglich drei Gebäude durch passiven Schallschutz geschützt. Auch unter Berücksichtigung der geschützten Gebäude sind eine nicht unerhebliche Anzahl an Gebäuden und Einwohnern hohe Lärmbelastungen über den Richtwerten der Lärmschutzrichtlinien-StV ausgesetzt.
- In der Lärmaktionsplanung 4. Runde ist die Kasseler Landstraße, Siekweg bis Bachstraße weiterhin Maßnahmenbereich (2. Priorität).

Weender Landstraße, Kreuzbergring bis Platz der Göttinger Sieben

Für die Weender Landstraße soll die Anordnung von Tempo 30 nachts erneut geprüft werden, soweit andere Maßnahmen, die die Lärmbelastung reduzieren, nicht zeitnah umgesetzt werden können (aktuell sind keine Maßnahmen geplant). Die erneute Prüfung soll sich weiterhin auf den Bereich zwischen Kreuzbergring und Platz der Göttinger Sieben beziehen. Eine Prüfung des südlich angrenzenden Abschnitts bis zum Nikolausberger Weg wird nicht empfohlen.⁷¹ Eine durchgehende Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann ggf. aus Gründen einer einheitlichen Geschwindigkeitsregelung umgesetzt werden.

Folgende Aspekte sind in der Empfehlung berücksichtigt:

- Von den 5 Gebäuden im Abschnitt mit Richtwertüberschreitungen ist lediglich ein Gebäude ohne Wohnnutzung durch passiven Schallschutz geschützt, es besteht weiterhin hoher Handlungsbedarf.

⁷¹ Der Abschnitt vom Platz der Göttinger Sieben bis zum Knoten am Nikolausberger Weg weist nur geringe Wohnbebauung auf und ist kein Maßnahmenbereich der Lärmaktionsplanung.

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

- In der Lärmaktionsplanung 4. Runde ist die Weender Landstraße, Kreuzberggring bis Platz der Göttinger Sieben weiterhin Maßnahmenbereich (2. Priorität).

An folgenden Maßnahmenbereichen soll die Anordnung von Tempo 30 nachts **nicht** erneut geprüft werden:

- An der Lutter, Hannoversche Straße bis Kaakweg: die Anordnung von Tempo 30 nachts soll nicht erneut geprüft werden, da aufgrund des passiven Schallschutzes⁷² an der überwiegenden Mehrheit der Gebäude keine Umsetzungschancen gesehen werden. Der östlich an den Maßnahmenbereich angrenzende Abschnitt (bis Robert-Koch-Straße) ist kein Maßnahmenbereich, die dortige Neubebauung auf der Südseite ist entsprechend B-Plan mit passivem Schallschutz ausgestattet.
- Groner Landstraße, Carl-Zeiss-Straße bis Zum Leineufer: die Anordnung von Tempo 30 nachts soll nicht erneut geprüft werden, da aufgrund des passiven Schallschutzes an allen Gebäuden keine Umsetzungschancen gesehen werden.

⁷² Die der Festsetzung des passiven Schallschutzes (im Rahmen des Ausbaus der B 27 entsprechend der 16. BImSchV zugrundeliegenden Verkehrsdaten (Zählung 1998: 25.900 Kfz/24h; Prognose 2015: 27.800 Kfz/24h) sind mit denen der letzten Verkehrszählung 2016 (26.700 Kfz/24h) vergleichbar, so dass davon ausgegangen werden kann, dass der passive Schallschutz weiterhin ausreichend ist.

Weitere erforderliche Schritte

Für die folgenden aktuellen Maßnahmenbereiche der 4. Runde Lärmaktionsplanung soll (erneut) eine **schalltechnische Untersuchung nach RLS-90** zur Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung von Tempo 30 nachts erfolgen:

- Hannoversche Straße / Weender Landstraße, südl. Grüner Weg bis Kreuzbergring (MB 2, 1. Priorität)
- Groner Landstraße, Salinenweg bis Königsallee (MB 3, 1. Priorität)
- Bürgerstraße, Berliner Straße bis Lotzestraße (MB 7⁷³, 2. Priorität)
- Kasseler Landstraße, Siekweg bis Bachstraße (MB 8, 2. Priorität)
- Weender Landstraße, Kreuzbergring bis Platz der Göttinger Sieben (MB 10, 2. Priorität)
- Hannoversche Straße, An der Lutter bis Grüner Weg (MB 11, 2. Priorität)

Die schalltechnische Untersuchung muss auf Basis aktueller Zähldaten erfolgen, die nach den Anforderungen des Ministeriums Verkehrsmengendaten über mindestens 140 h für eine zentrale Zählstelle des Prüfabschnittes enthalten. Weitere erforderliche Verkehrsmengendaten im Straßenverlauf sind bei Änderungen der Verkehrsmengen an Knotenpunkten erforderlich. Für die 24-h-Zählungen sollen soweit möglich Ergebnisse der geplanten / z.T. bereits durchgeführten Verkehrszählungen 2023 / 2024 im Vorfeld der Fortschreibung des Klimaplanes Verkehrsentwicklung genutzt werden.

Folgende **140h-Zählungen** sind für die Erfassung aktueller Verkehrsdaten für eine (erneute) Tempo 30 nachts – Prüfung an den oben genannten Maßnahmenbereichen erforderlich:

- Knoten Weender Landstraße / Kreuzbergring (Daten für MB 2, MB 10)
- Einmündung Hannoversche Straße / Grüner Weg (Daten für MB 11 und MB 2)
- Einmündung Groner Landstraße - Posthof / Jheringstraße (Daten für MB 3)
- Einmündung Bürgerstraße / Rosdorfer Weg oder Einmündung Bürgerstraße / Gartenstraße (Daten für MB 7)

⁷³ Der Maßnahmenbereich erstreckt sich von Berliner Straße bis Wiesenstraße

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

- Knoten Kasseler Landstraße/ Zollstock / Deisterstraße (Daten für MB 8)⁷⁴

Ergänzende **24-h-Zählungen** sind voraussichtlich an folgenden Stellen erforderlich:

- Bürgerstraße / Lotzestraße (MB 7)
- Kasseler Landstraße / Salinenweg oder Kasseler Landstraße / Bachweg (MB 8 und ggf. MB 3)

Die **140-h-Zählungen** sind in jedem Fall für die Generierung der Eingangsdaten zu den RLS-90 – Berechnungen erforderlich. Der Umfang der erforderlichen ergänzenden **24-h-Zählungen** ist abhängig von einer möglichen Koordination der 140h-Zählungen mit den bereits geplanten Verkehrserhebungen 2024.

Vor einer erneuten schalltechnischen Berechnung sollte geprüft werden, wie stark aktuell ermittelte Werte von den Eingangsdaten der letzten RLS-90 - Berechnung abweichen und ob diese Abweichungen Grund zur Annahme sein können, dass mit den aktuellen Verkehrsmengen in ggf. einem / mehreren Prüfabschnitten deutlich weniger Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV vorliegen.

Für Prüfabschnitte, für die erneut schalltechnische Berechnungen durchgeführt werden, soll darauf aufbauend, soweit erforderlich, eine Aktualisierung der in der 2022 erfolgten Prüfung der verkehrlichen Belange sowie alternativer Maßnahmen zu Tempo 30 nachts⁷⁵ sowie der darauf basierenden zusammenfassenden Bewertung und Abwägung erfolgen.

In die erneute Prüfung der Geschwindigkeitsreduzierungen sollen auch die Erkenntnisse des Modellprojektes Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr einfließen, soweit diese absehbar vorliegen. Die Stadt Göttingen beteiligt sich mit der Königsallee bei diesem Modellversuch.

Es wird empfohlen, in der Königsallee (MB 19 des Lärmaktionsplans 4. Runde) nach Beendigung des Modellversuchs Tempo 30 beizubehalten, um die Lärminderung in diesem Bereich zu verstetigen.

⁷⁴ Für die Kasseler Landstraße in diesem Bereich liegt mit einer Verkehrserhebung im Juni 2023 ein orientierender Wert für die Entwicklung der Verkehrsbelastungen vor: die Erhebung im Juni 2023 hat am Knoten Kasseler Landstraße / Otto-Brenner-Straße stadteinwärts eine Verkehrsmenge von 24.648 Kfz/24 h ergeben, den letzten RLS-90 – Berechnungen lag eine Verkehrsmenge von 26.468 Kfz/24 (Stand 2016) zugrunde; die aktuellen Werte legen damit etwas (ca. 7%) unter den Werten von 2016

⁷⁵ Siehe Stadt Göttingen / LK Argus Kassel GmbH (2022): Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung von Tempo 30 nachts

Fortschreibung der ergänzenden Empfehlungen zur Arrondierung bestehender Geschwindigkeitsreduzierungen

Für eine kontinuierliche Geschwindigkeitsregelung 30 km/h (nachts) als Beitrag zur Lärminderung wurden im Lärmaktionsplan 3. Stufe in der Geismar Landstraße sowie in der Hauptstraße eine Arrondierung bestehender Geschwindigkeitsregelungen empfohlen. In der Hauptstraße wurde der Lückenschluss umgesetzt.

In der Geismar Landstraße weist aktuell nur ein kurzer Abschnitt südlich der Breslauer Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts auf, im nördlichen Abschnitt sind nach der aktuellen Lärmkartierung nicht nur einzelne Gebäude von Lärmpegeln über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} betroffen. Die Fortschreibung der Maßnahme Erweiterung der bestehenden Tempo 30 nachts-Regelung in der Geismar Landstraße zwischen Gaußstraße und Breslauer Straße wird empfohlen.

Hierfür soll die Geismar Landstraße zwischen Gaußstraße und Breslauer Straße in die (Aktualisierung der) Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung von Tempo 30 nachts (siehe oben) **mit schalltechnischer Untersuchung nach RLS-90** aufgenommen werden, um eine straßenverkehrsrechtliche Grundlage für eine entsprechende Anordnung zu erhalten. In diesem Rahmen wird empfohlen, auch für die Geismar Landstraße eine **140-h-Zählung** durchzuführen. Diese sollte an der Einmündung Friedländer Weg in die Geismar Landstraße erfolgen.

Weitere Empfehlungen und unterstützende Maßnahmen zur Anordnung von Tempo 30

Die Anordnung von Tempo 30 aus anderen Gründen als Lärmschutz, z.B. aus Verkehrssicherheitsgründen, hat ebenfalls hohe Lärminderungseffekte. Hier wird empfohlen die Synergien z.B. zur Radverkehrssicherheit⁷⁶ und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an sensiblen Einrichtungen wie z.B. Schulen, Kindergärten und Altenheime zu nutzen. Zusammenhängende Geschwindigkeitsanordnungen sollten hierbei angestrebt werden.

Konkret geprüft werden sollte die Verlängerung der Anordnung von Tempo 30 in der Kieselstraße.

Um die Einhaltung von Tempo 30 zu unterstützen, werden analog zum Lärmaktionsplan 2020 ergänzend folgende Maßnahmen empfohlen:

- Ergänzung der Beschilderung mit einem Hinweis auf Lärmschutz

⁷⁶ Siehe hierzu auch das Radverkehrsentwicklungskonzept z.B. mit Maßnahmen im Friedländer Weg

- verstärkter Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays in den Tempo 30 - Abschnitten, ebenfalls mit dem Hinweis auf Lärmschutz
- verstärkte Überwachung der Tempo 30 - Abschnitte

4.4 Konzept straßenräumliche Maßnahmen

Das Maßnahmenkonzept zu straßenräumlichen Maßnahmen baut auf dem Lärmaktionsplan 2020 auf. Es erfolgt eine Differenzierung in kurzfristige Maßnahmen, die auf vorhandenen Maßnahmenplanungen aufbauen und weitergehenden Empfehlungen für mittel- bis langfristig anzustrebende Umgestaltungsmaßnahmen.

4.4.1 Umsetzungsstand

Seit Beschluss des letzten Lärmaktionsplans wurden keine straßenräumlichen Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen des Lärmaktionsplans umgesetzt.

Die Umgestaltung der Weender Straße zwischen Judenstraße und Grotefend-Wall sowie der Weender Landstraße sind weiterhin geplant.

4.4.2 Kurzfristige Maßnahmenempfehlung

Die Umgestaltung des Straßenraums der Weender Landstraße zwischen Nikolausberger Weg und Daimlerstraße (MB 2, MB 10) war bereits eine Maßnahmenempfehlung der letzten Lärmaktionspläne 2014. Aktuell ist ein Baubeginn für die Umgestaltung frühestens in 2026 vorgesehen.

- **Abbildung 8:** Weender Landstraße



Empfohlen wird weiterhin, den Umbau der Weender Landstraße u.a. mit Fahrspurreduzierungen für eine stadtverträgliche und lärmarme Gestaltung der Weender Landstraße zu nutzen.

4.4.3 Mittel- bis langfristige Maßnahmenempfehlung

Für folgende Straßen wird, aufbauend auf die Darstellungen der letzten Lärmaktionspläne - weiterhin empfohlen, die Potentiale zur städtebaulichen Integration und Lärminderung mittel- bis langfristig zu prüfen. Hierbei sollen auch mögliche Reduzierungen der Verkehrsbelastungen⁷⁷ einbezogen werden.

- Kreuzbergring zwischen Weender Landstraße und Robert-Koch-Straße (MB 14):
der Kreuzbergring weist im westlichen Abschnitt 2 -3 Fahrstreifen auf, Radverkehrsanlagen sind im auch durch Fußgänger stark frequentierten Seitenraum angeordnet (Zugänge Universität).
Durch die Anordnung von Tempo 30 nachts (Maßnahme des Lärmaktionsplan 2014) ist der Kreuzbergring aktuell ein Maßnahmenbereich 2. Priorität - im Lärmaktionsplan 2014 war er der 1. Priorität zugeordnet. Zur weiteren Verbesserung der Gesamtsituation wird die Prüfung einer Fahrstreifenreduzierung (Verkürzung Abbiegespuren), einer Fahrbahnbreitenreduzierung sowie die Anlage von Radverkehrsanlagen im Fahrbahnbereich empfohlen.
- Kasseler Landstraße, Groner Landstraße und Bürgerstraße (MB 1, 3, 4, 7, 8):
die Straßenzüge weisen eine 4- und z.T. mehrstreifige Führung auf.
Die Lärmentlastung und städtebauliche Integration dieser Straßen ist von hoher Bedeutung für einen stadtvträglichen Kfz-Verkehr in Göttingen – dies wurde für die Kasseler Landstraße auch bereits im Leitbild 2020 empfohlen.

Darüber hinaus wird empfohlen, im Zuge der Umsetzung von straßenräumlichen Maßnahmen insbesondere aus dem Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Göttingen die Synergien mit der Lärmaktionsplanung zu nutzen.

4.5 Konzept zur Fahrbahnsanierung und zum Einsatz lärmarmen Fahrbahnbeläge

4.5.1 Umsetzungsstand

In den letzten 5 Jahren in den Maßnahmenbereichen (MB) realisiert wurden folgende Fahrbahnsanierungen mit einem lärmmindernden Fahrbahnbelag (SMA 8)⁷⁸:

⁷⁷ Aufbauend auf die aktuellen Verkehrserhebungen 2023 / 2024 können die Verkehrsbelastungen neu bewertet werden; auf die Darstellung der Verkehrsbelastungen aus 2016 wird im Folgenden verzichtet

⁷⁸ Splittmastixasphalt SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

- Groner Landstraße , Schwarzer Weg (Bahnunterführung) bis Berliner Straße (MB 1) in 2019
- Robert-Koch-Straße, Beyerstraße - Kreuzberggring (MB 9) in 2019

4.5.2 Weiteres Vorgehen

Die Aktualisierung der Maßnahmenempfehlungen zur Fahrbahnsanierung knüpft an die Erfahrungen und die Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans 2020 an und bindet die weiteren Entwicklungen ein. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei, dass bei den Fahrbahnerneuerungen in den letzten Jahren durchgehend ein Splittmastixasphalt SMA 8 verwendet wurde. Auf den Innenstadtstraßen wurde dieser in einer aufgehellten Variante eingebaut.

Entsprechend der RLS-19⁷⁹ gehört der SMA 8 zu den Straßendeckschichttypen, bei denen bei entsprechendem Einbau eine lärmmindernde Wirkung zu erwarten ist. Demnach sind bei Innerortsgeschwindigkeiten (≤ 60 km/h) und überwiegend Pkw-Verkehr bei einem SMA 8 Pegelabschläge bis 2,6 dB(A) erreichbar. Bei (hohem) Lkw-Verkehr sind die Minderungspotentiale geringer.

⁷⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., FGSV (2019): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Köln. S. 15.

- **Tabelle 8:** Korrekturwerte $D_{SD, SDT, FzG}$ (v) für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit v_{FzG} in dB; außer Pflasterbelägen⁸⁰

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde

Juni 2024

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD, SDT, FzG}$ (v) [dB] bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} [km/h] für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	- 2,6		- 1,8	
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		- 1,8		- 2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	- 2,7	- 1,9	- 1,9	- 2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		- 4,5		- 4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		- 5,5		- 5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		- 1,4		- 2,3
Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B		- 2,0		- 1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	- 3,2		- 1,0	
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D		- 2,8		- 4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	- 3,9	- 2,8	- 0,9	- 2,3

Empfehlungen - Grundsatz

Entsprechend der Empfehlung der vorangegangenen Lärmaktionspläne, bei kommenden Fahrbahnsanierungen an Straßen mit hohen Lärmbelastungen grundsätzlich den Einbau von lärmarmen Asphalten zu favorisieren, wird die Verwendung eines SMA 8 begrüßt und weiterhin empfohlen, auch zukünftig dem Stand der Technik folgend Beläge zu verwenden, die einen hohen Beitrag zur Lärminderung bei innerörtlichen Geschwindigkeiten leisten.

⁸⁰ Eigene Darstellung nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., FGSV (2019): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, Köln. S. 15.

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

Kurzfristige Maßnahmenempfehlungen

Die kurzfristigen Empfehlungen zur Fahrbahnsanierung mit lärm mindernden Belägen beziehen sich - mit Ausnahme der Kurzen-Geismar-Straße (siehe auch Kap. 4.2.2) auf geplante Maßnahmen bzw. Maßnahmenfortschreibungen aus dem Lärmaktionsplan 3. Stufe.

- in der Weender Landstraße zwischen Daimlerstraße und Grüner Weg (Teilbereich MB 2)
- in der Weender Landstraße zwischen Daimlerstraße und Nikolausberger Weg (Teilbereich MB 2 und MB 10) im Zuge der Umgestaltung etwa ab 2026
- in der Hannoverschen Straße zwischen Breite Straße und Brunnengasse (MB 16), Erneuerung der Deckschicht im genannten Teilbereich

Fahrbahnsanierungsmaßnahmen auf den Innenstadtstraßen (in der Runde 4 keine Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung) sind unter Kapitel 4.2.2 dargestellt.

Mittel- bis langfristige Maßnahmenempfehlung

Mittel- bis langfristige Empfehlungen zur Fahrbahnsanierung werden für Maßnahmenbereiche gegeben, für die unter Berücksichtigung aller Maßnahmenkonzepte derzeit kurzfristig keine aktiven Maßnahmen vorgesehen sind.

Nach den aktualisierten Lärm minderungskonzepten sind für folgende Maßnahmenbereiche kurzfristig keine aktive Maßnahmen vorgesehen und auch keine Maßnahmen seit dem letzten Lärmaktionsplan erfolgt, die noch nicht in die Lärmkartierung eingeflossen sind:

- Groner Landstraße zwischen Carl-Zeiss-Straße und Zum Leineufer (MB 4)⁸¹
- An der Lutter zwischen Hannoversche Straße und Kaakweg sowie Kaakweg und Petrikirchstraße (MB 5, MB 6)⁸¹
- Hannoversche Straße zwischen Große Breite und An der Lutter (MB 12)
- Kreuzbergring zwischen Weender Landstraße und Humboldtallee sowie Robert-Koch-Straße und Am Vogelsang (MB 14, MB 23)
- Reinhäuser Landstraße zwischen Danziger Straße und Dürrstraße sowie Am Markgraben und Kieseestraße (MB 15 und MB 21)

⁸¹ In diesem Maßnahmenbereich bestehen Festlegungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen in B-Plänen

- Wiesenstraße zwischen Brauweg und Marienstraße (MB 18)
- Maschmühlenweg zwischen Im Rinschenrott und Höhe JET-Tankstelle (MB 20)
- Dransfelder Straße zwischen 50m westl. Hetjershäuser Weg und Dransfelder Rampe (MB 22)
- Rosdorfer Weg zwischen Brauweg und Eisenbahnstraße (MB 24)
- Nikolausberger Weg zwischen Goßlerstraße und Humboldtallee (MB 25)
- Hennebergstraße zwischen Hannoversche Straße und Mittelstraße (MB 26)
- Friedländer Weg zwischen Am Steinsgraben und Geismar Landstraße (MB 27)

Für diese Maßnahmenbereiche wird empfohlen, mittel- bis langfristig Fahrbahnsanierungen mit lärmarmem Asphalt umzusetzen, soweit keine alternativen Maßnahmen mit Synergien zur Lärminderung in den nächsten Jahren vorgesehen sind. Hierbei sollen die Maßnahmenbereiche der 1. und 2. Priorität ohne aktive Maßnahmenoptionen vorrangig angegangen werden. Diese sind auch im folgenden Maßnahmenprogramm enthalten.

Weitere mittel- bis langfristig sinnvolle bzw. erforderliche Fahrbahnsanierungen können sich aus dem Ergebnis der (erneuten) Prüfungen von Geschwindigkeitsreduzierungen in den Maßnahmenbereichen der Kasseler Landstraße / Groner Landstraße und der Bürgerstraße ergeben.

5 Maßnahmenprogramm Lärmaktionsplan Göttingen

Auf der Grundlage der Aktualisierung der Konzepte zur Lärminderung wird das Gesamtkonzept und das Programm mit Kurzfristmaßnahmen fortgeschrieben, die im Geltungszeitraum des Lärmaktionsplans (bis 2029) umgesetzt werden sollen.

Kurzfristmaßnahmen sind zum einen Maßnahmen, für die bereits Haushaltsmittel vorgesehen sind. Zum anderen werden ausgewählte Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan heraus empfohlen, deren konkrete Prüfung und Umsetzung in den kommenden Jahren angestrebt werden soll.

Die weiteren im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen (mittel- bis langfristige Maßnahmen) sollen ebenfalls in den kommenden Jahren in den entsprechenden Fachplanungen aufgegriffen und soweit möglich planerisch vertieft werden, um konkrete Umsetzungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen lärmmindernden Maßnahmen einschließlich der Finanzierung im Zuge der nächsten Fortschreibung erneut prüfen zu können.

5.1 Integriertes Gesamtkonzept

In der Tabelle auf den kommenden zwei Seiten sind die Empfehlungen für Lärminderungsmaßnahmen nach Maßnahmenbereichen bzw. Straßenzügen dargestellt.

Unterschieden wird hierbei nach

- kurzfristigen Maßnahmenempfehlungen mit einem angestrebten Umsetzungszeitraum bis 2029 - diese stellen das Maßnahmenprogramm des aktualisierten Lärmaktionsplans und
- ergänzend dazu mittel- bis langfristigen Maßnahmenempfehlungen

Auf der Karte 6 ist das Maßnahmenprogramm mit den kurzfristigen Maßnahmenempfehlungen dargestellt.

- **Karte 6:** Maßnahmenprogramm - Kurzfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans 4. Runde

- **Tabelle 9:** Integrierten Gesamtkonzept Lärmaktionsplan Göttingen 4. Runde mit Kurzfristmaßnahmen in den aktuellen Maßnahmenbereichen bis 2029

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde
Juni 2024

Straßenname (Nr. Maßnahmenbereich)	Bereich	Länge in m	Priorität	Maßnahmenempfehlungen / Prüfaufträge			
				Fahrbahnsanierung/ lärmarmer Belag	straßenräumliche Maßnahmen	Tempo 30 nachts	Tempo 30 ganztags
Kasseler Landstraße / Groner Landstraße							
Groner Landstraße (1)	Bahnunterführung - Berliner Straße	191	1	R ⁸²	(ml)		
Groner Landstraße / Kasseler Landstr. (3)	Salinenweg - Königsallee	630	1		(ml)	P	
Groner Landstraße (4)	Carl-Zeiss-Straße - Zum Leineufer	254	1	(ml)	(ml)		
Kasseler Landstraße (8)	Siekweg - ca. 60m östl. Bachstraße	1.155	2		(ml)	P	
Weender Landstraße / Hannoversche Straße							
Hannoversche Straße/ Weender Landstr. (2)	südl. Grüner Weg - Kreuzberggring	910	1	G ⁸³	G ⁸³	P	
Weender Landstraße (10)	Kreuzberggring - Pl. d. Göttinger Sieben	285	2	G ⁸³	G ⁸³	P	
Hannoversche Straße (11)	An der Lutter - Grüner Weg	575	2			P	
Hannoversche Straße (12)	Große Breite - An der Lutter	285	2	(ml)			
Hannoversche Straße (16)	Steinweg - Hennebergstraße	466	3	G			
An der Lutter							
An der Lutter (5)	Hannoversche Straße - Kaakweg	253	1	(ml)			
An der Lutter (6)	Kaakweg - Petrikirchstraße	263	2	(ml)			
Weitere Straßen							
Bürgerstraße (7)	Berliner Straße - Wiesenstraße	612	2		(ml)	P	
Robert-Koch-Straße (9)	Beyerstraße - Kreuzberggring	147	2	R ⁸⁴			
Geismar Landstraße (13)	Gaußstraße - Memeler Weg	994	2			p ⁸⁵	
Kreuzberggring (14)	Weender Landstraße - Humboldtallee	585	2	(ml)	(ml)		
Kiesseestraße (17)	Baumschulenweg - Hopfenweg	185	3				p ⁸⁶
Königsallee (19)	Carl Zeiss GmbH - Groner Landstraße	154	3				R/E ⁸⁷

Erläuterungen zur Tabelle

R: Realisiert

G: bereits geplant (im Zeitraum des Lärmaktionsplans 4. Runde)

E: Empfehlung des Lärmaktionsplans **P:** Prüfeempfehlung des Lärmaktionsplans

(ml) mittel- bis langfristige Maßnahmenoption

Darüber hinaus werden weiterhin folgende Maßnahmen unabhängig von den Maßnahmenbereichen empfohlen, die in der Innenstadt und auf Busachsen mit hohem Busverkehrsaufkommen zur Lärminderung beitragen:

- Umsetzung des geplanten Umbaus in der Weender Straße und damit verbundenen Fahrbahnsanierung mit einem SMA 8
- Asphaltierung (aufgehellter SMA 8) der Kurze-Geismar-Straße zwischen Tiefgaragenzufahrt Kaufland und Lange-Geismar-Straße (ggf. als Interimsmaßnahme vor Umbau)
- Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in der Innenstadt
- Weitere Elektrifizierung der Busflotte

Alle geplanten Fahrbahnsanierungen sollen mit Splittmastixasphalt SMA 8, im Innenstadtbereich wird ein aufgehellter SMA 8 verwendet.

5.2 Maßnahmenwirkungen

Das Gesamtkonzept ist Grundlage für Wirkungsanalysen, in denen der Frage nachgegangen wird, wie hoch die Lärminderungen sind und wie viele Einwohner*innen entlastet werden können.

Die Wirkungsanalyse zeigt folgendes Ergebnis für die kurzfristigen Maßnahmenempfehlungen in den Maßnahmenbereichen der 4. Runde Lärmaktionsplanung:

- Mit allen bereits geplanten und zur kurzfristigen Prüfung und (ggf.) Umsetzung vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen können etwa 3.590

⁸² Fahrbahnsanierung in 2019 mit SMA 8 erfolgt, nicht in der Lärmkartierung enthalten
⁸³ Baubeginn für die Umgestaltung mit Fahrbahnerneuerung ist frühestens 2026 vorgesehen
⁸⁴ Fahrbahnsanierung in 2019 mit SMA 8 erfolgt, in der Lärmkartierung enthalten
⁸⁵ Gaußstraße bis Breslauer Straße, südl. Breslauer Straße ist bereits Tempo 30
⁸⁶ Verlängerung der bestehenden Tempo 30 - Anordnung
⁸⁷ Tempo 30 im Rahmen des Niedersächsischen Modellversuchs, nicht in Kartierung enthalten

Einwohner*innen entlastet werden; dies sind etwa 50% aller Einwohner*innen an den Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung⁸⁸.

- Die Lärminderungen liegen bei einer Fahrbahnsanierung mit Einbau eines lärmindernden Asphalts bei 2 - 2,5 dB(A). Unterschiede resultieren bei innerstädtischen Geschwindigkeiten insbesondere aus verschiedenen Schwerverkehrsanteilen einschl. Bus.
- Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind Lärminderungen um 2,5 dB(A) möglich.
- Bei straßenräumlichen Maßnahmen wird von einer Lärminderung in Höhe von bis zu 1 dB(A) ausgegangen.

In vielen Maßnahmenbereichen wird die Kombination mehrerer Maßnahmen empfohlen. Die Wirkungen dieser Maßnahme sind im Prinzip addierbar, allerdings sind Wechselwirkungen z.B. bei Fahrbahnsanierungen mit lärmarmen Asphalt und Geschwindigkeitsreduzierungen zu beachten.⁸⁹

- In Maßnahmenbereichen, in denen ausschließlich eine Fahrbahnsanierung realisiert oder vorgesehen ist, werden ca. 1.120 Einwohner*innen um 2 – 2,5 dB(A) entlastet.
- Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 (überwiegend im Nachtzeitraum) als alleinige Maßnahme können etwa 3.180 Einwohner*innen um ca. 2,5 dB(A) entlastet werden.
- Eine Kombination von Tempo 30 nachts und Fahrbahnsanierung, in der Weender Landstraße in Kombination mit einer Umgestaltung (straßenräumliche Maßnahme) kann 4 bis 5 dB(A) Lärminderung (im Nachtzeitraum) bewirken, am Tag ist ohne die Geschwindigkeitsreduzierung von 2 -

⁸⁸ die Schätzung der Anzahl der entlasteten Einwohner*innen in der Wirkungsanalyse ist nicht mit den Ergebnissen der Lärmkartierung nach BEB (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) vergleichbar:

- in der BEB werden die Bewohner anteilig auf die lautere Hälfte der Fassadenpunkte eines Gebäudes verteilt, für die die Belastungspegel ermittelt werden. Dementsprechend ergibt sich die Anzahl der belasteten Einwohner*innen aus den Einwohner*innen mit Fassadenpegel in den jeweiligen Pegelklassen
- bei der Wirkungsanalyse werden hingegen alle Bewohner eines Gebäudes, an dem die Maximalpegel $L_{DEN} > 65$ oder $L_{Night} > 55$ dB(A) überschreiten, berücksichtigt

⁸⁹ Mit höheren Geschwindigkeiten nimmt das Rollgeräusch zu, bei diesen werden in der Tendenz höhere Lärminderungen durch lärmarme Fahrbahnoberflächen erwartet als bei 30 km/h; allerdings differenziert auch die RLS-19 bei den Korrekturen für Straßendeckschichttypen nicht zwischen z.B. 30 km/h und 50 km/h; Versuchsmessungen nach dem Verfahren der „Kontrollierten Vorbeifahrt“ (in Anlehnung an die GESTRO-92) vor und nach dem Einbau eines lärmarmen Straßenbelags LOA 5D in der Goßlerstraße in Göttingen ergaben einen Unterschied von 3,1 dB(A) bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h und 3,9 dB(A) bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h zwischen dem ursprünglichen Asphaltbelag und der neuen Deckschicht (vgl. auch Lärmaktionsplan 2014)

2,5 dB(A) Lärminderung auszugehen. Ca. 710 Einwohner*innen können in dieser Höhe entlastet werden.

5.3 Maßnahmenkosten

Die kurzfristigen Maßnahmenempfehlungen der Lärmaktionsplanung sind hinsichtlich ihrer Kosten zu unterscheiden nachverkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Tempo 30) und baulichen Maßnahmen (Fahrbahnsanierung, Einbau eines lärmarmen Asphalts).

Der bei der Maßnahmenplanung verfolgte integrierte Ansatz ermöglicht in vielen Fällen eine kostengünstige Umsetzung.

Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

Die Beschilderung der Tempo 30-Anordnung ist mit einem geringen Kostenaufwand verbunden. Die Kosten belaufen sich pro Schild (incl. Montage) auf etwa 300 €. Zusätzliche Kosten entstehen bei unterstützenden Maßnahmen durch Geschwindigkeitsdisplays und / oder Geschwindigkeitskontrollen (stationär, personell).

Für die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitskontrollen ist je Standort mit Investitionskosten in Höhe von ca. 80.000€ bis 160.000 € zzgl. MwSt. und zzgl. der Kosten für die Tiefbau- und Installationsarbeiten für den Stromanschluss zu rechnen. Die Höhe der Kosten ist abhängig von der gewählten Geschwindigkeitsüberwachungsanlage und des genauen Standorts.

Weitere in der Folge entstehende laufende Kosten sind abhängig von der Anzahl der stationären Anlagen (z.B. Wartung/Pflege und Eichung der Technik) und dem daraus resultierenden Fallzahlenaufkommen (erhöhter Personalaufwand für Auswertung und Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren) und können daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beziffert werden. Dem Kostenaufwand zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen sind außerdem die Einnahmen durch Überwachung gegenüberzustellen.

Einsatz von lärmarmen Asphalten und straßenräumliche Maßnahmen

Die Empfehlung zum Einsatz eines lärmarmen Asphaltes steht im Zusammenhang mit bereits geplanten Straßenumbaumaßnahmen, bei denen der Splittmastixasphalt SMA 8 zum Einsatz kommen soll. Durch diese Standardbauweise fallen keine zusätzlichen Kosten an.

6 Lärminderung im Schienenverkehr

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde

Juni 2024

6.1 Entwicklung der Lärmbelastungssituation

Im Ballungsraum Göttingen sind nach der Lärmstatistik aus der Lärmkartierung des EBA 2022 von Lärmbelastungen des Schienenlärms $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ 40 Einwohner betroffen, ab einem $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ 240 Einwohner. Bei ausschließlicher Betrachtung des Nachtzeitraums sind von Lärmbelastungen $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ 180 Einwohner betroffen, ab einem $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ 550 Einwohner.

Seit der letzten Lärmkartierung im Jahr 2018 ist die Anzahl der Lärmbetroffenen in Göttingen stark gesunken. Ursache für diesen Rückgang ist neben der Errichtung der Lärmschutzwand bei Leineberg vor allem der Einsatz lärmarmer Bremstechnik bei Güterzugwaggons.

Seit 2021 sind in Deutschland nur noch Verbundstoff-Bremssohlen zulässig (K-Sohlen und LL-Sohlen, auch „Flüsterbremse“ genannt). Diese Bremssohlen rauhen das Rad weniger auf als die bis dahin üblichen Grauguss-Bremssohlen und können so das Rollgeräusch am Emissionsort um 8 bis 10 dB reduzieren.⁹⁰ Für die Lärmkartierung 2017 wurde damals angenommen, dass 100% der Güterwaggons mit Grauguss-Bremssohlen ausgestattet sind, der aktuellen Lärmkartierung 2022 liegt dagegen die Annahme zugrunde, dass 100% der Güterwaggons mit Verbundstoff-Sohlen ausgestattet sind.

6.2 Bestehende Lärmaktionspläne für den Schienenverkehr und bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen

Um den Handlungsbedarf und Maßnahmen zur Lärminderung im Schienenverkehr aufzuzeigen, hat die Stadt Göttingen 2016 einen Lärmaktionsplan Schiene für das Stadtgebiet Göttingen erstellt.⁹¹

Seit der 3. Stufe ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Lärmaktionsplanung im Schienenverkehr zuständig. Die Stadt Göttingen hat sich am Lärmaktionsplan der 3. Stufe durch eine Stellungnahme zur Lärmbelastungssituation durch den Schienenverkehr beteiligt, die Auswahl von Maßnahmen bleibt aber Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamts.

Bisher ist keine der empfohlenen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2016 der Stadt Göttingen umgesetzt worden.

⁹⁰ Dämpfung von Rad- und Strukturschwingungen, Prof. Michael Beitel Schmidt, November 2011

⁹¹ LK Argus Kassel GmbH im Auftrag der Stadt Göttingen: Lärmaktionsplan Schiene für das Stadtgebiet Göttingen, August 2016

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der
4. Runde

Juni 2024

Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung erfolgte 2017 der Bau einer 745 m langen Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke 3600 (Richtung Friedland) am westlichen Rand des Stadtteils Leineberg.

Weitere Lärmschutzwände zum Schutz vor Schienenverkehrslärm existieren bereits entlang der Bahnstrecke 1772 (Richtung Northeim) im Bereich der Wohnbebauung in Weende-West und entlang der Bahnstrecke 1733 (Hochgeschwindigkeitsstrecke Richtung Kassel) zwischen Bahnhof Göttingen und Siekhöhenallee.

6.3 Gesamtkonzept Lärmsanierung Schiene

Im Jahr 2022 wurde vom Eisenbahn-Bundesamt die dritte Fortschreibung des Gesamtkonzepts Lärmsanierung Schiene veröffentlicht⁹². Das Gesamtkonzept enthält auf der Grundlage von Auslösewerten des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms eine Auflistung sowie Priorisierung der Streckenabschnitte, die für eine Sanierung im Rahmen des Programms des Bundes in Frage kommen. Die Priorisierung erfolgt auf Grundlage der sogenannten Priorisierungskennziffer (PKZ). Diese Kennziffer wird auf Grundlage der Emissionspegel an den betroffenen Streckenabschnitten und der Anzahl der betroffenen Personen innerhalb des 54 dB(A)-Isophonenbands (relativ zur Länge des Sanierungsabschnitts) berechnet. Das 54 dB(A)-Isophonenband resultiert aus den 2022 nochmals um 3 dB(A) abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung, damit liegen diese für Wohngebiete bei 54 dB(A) in der Nacht und 64 dB(A) am Tag. Im Rahmen des Gesamtkonzeptes Lärmsanierung Schiene werden die Lärmpegel mit der Schall 03 ermittelt, sie sind daher nicht mit den Werten der Lärmkartierung nach BUB vergleichbar.

Zum Gesamtkonzept Lärmsanierung gehören mehrere Anlagen:

Anlage 1 enthält eine Liste der Sanierungsabschnitt mit bereits geplanten, in Umsetzung befindlichen oder fertig gestellten Maßnahmen, Anlage 3 listet die Streckenabschnitte mit Sanierungsbedarf auf, für die noch keine konkreten Maßnahmenplanungen vorliegen.

Anlage 1 enthält keine Sanierungsabschnitte, die Göttingen betreffen, für Göttingen existieren also im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms Schiene momentan keine konkreten Planungen.

Anlage 3 enthält 2 Sanierungsabschnitte, die Göttingen betreffen:

den Abschnitt Elze – Freden (Leine) – Bovenden – Göttingen entlang der Strecke 1732 und den Abschnitt Friedland – Hohengandern – Rosdorf – Göttingen entlang der Strecke 3600. Parallel verlaufende Strecken im Stadtgebiet

⁹² Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes: Gesamtkonzept der Lärmsanierung, Oktober 2022

Göttingen werden teilweise in die Sanierung der genannten Strecken mit einbezogen. Der Abschnitt entlang der Strecke 3600 wurde in Teilen bereits saniert (Lärmschutzwand Leineberg), aufgrund der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung im Jahr 2022⁹³ wurde aber ein erneuter Sanierungsbedarf festgestellt. Die zwei Göttingen betreffende Sanierungsabschnitte weisen hohe Priorisierungskennziffern auf, der Sanierung dieser Abschnitte wird also eine hohe Priorität eingeräumt. Von den 447 Streckenabschnitten in Anlage 3 befinden sich die Sanierungsabschnitte in Göttingen sehr weit oben auf Rang 3 (Abschnitt an der Strecke 1732) und Rang 9 (Abschnitt an der Strecke 3600).

In Karte 7 sind die in Anlage 3 genannten Sanierungsabschnitte in Göttingen dargestellt. Sie decken große Teile des Schienennetzes in Göttingen ab.

- **Karte 7:** Stand der Lärmsanierung an Schienenwegen

6.4 Maßnahmenempfehlungen der Stadt Göttingen

Die Stadt Göttingen hat mit ihrem 2016 erstellten Lärmaktionsplan Schiene die räumlichen Handlungsschwerpunkte identifiziert und für diese Maßnahmen vorgeschlagen. Im Vergleich mit den aktuellen Lärmsanierungsbereichen des Gesamtkonzeptes Lärmsanierung Schiene sind die Handlungsschwerpunkte weiterhin relevant, die Maßnahmen sind weiterhin erforderlich. Im Einzelnen sind dies

- die Verlängerung der (2017 errichteten) Schallschutzwand am Leineberg,
- der Bau einer Schallschutzwand östlich der Gleise ab der Brücke über die Leine nach Norden bis hinter das Zoologische Museum,
- der Bau einer Schallschutzwand westlich der Gleise und parallel zum Maschmühlenweg,
- die Erhöhung bestehender Schallschutzwände im Bereich Leineberg Ernst-Fahlbusch-Straße,
- der Einbau von Brückenstegabsorbern an Brücken südlich des Bahnhofs und
- der Einsatz von Schmiereinrichtungen in Kurvenbereichen.

Weitere zu prüfende Maßnahmen, die nicht konkret verortet wurden, sind das Hochgeschwindigkeitsschleifen, Schienenstegabschirmung und Niederschallschutzwände.

⁹³ Durch das Bundeshaushaltsgesetz 2021 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes erneut um 3 dB(A) abgesenkt. Die Änderung ist gültig seit Juli 2022.

Stadt Göttingen
**Lärmaktionsplan der
4. Runde**

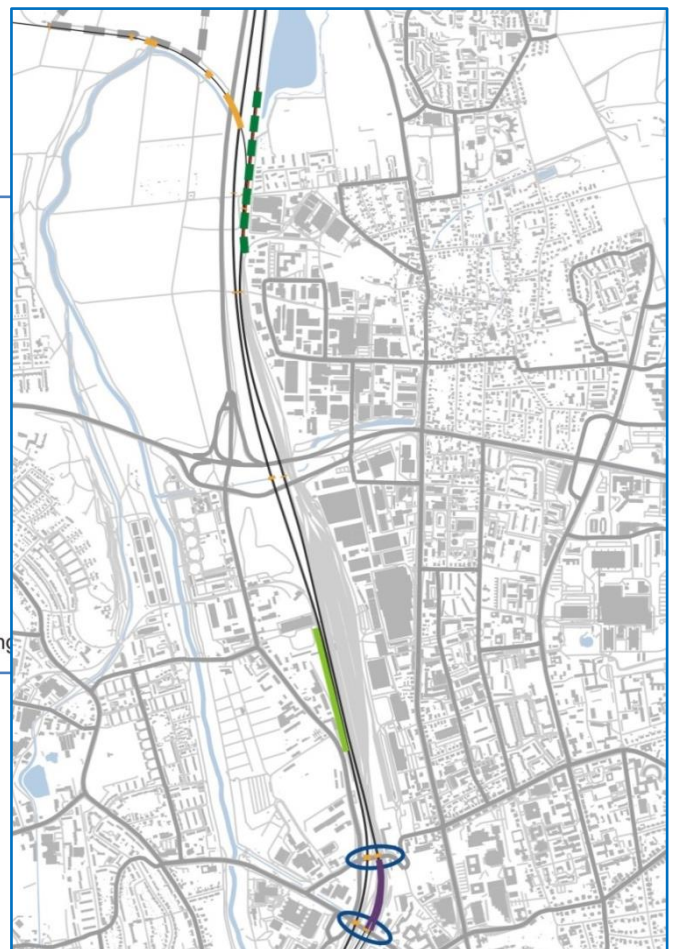
Juni 2024

Die Maßnahmenempfehlungen werden im Lärmaktionsplan der 4. Runde unverändert fortgeschrieben. Sie sind in den Abbildungen auf den nachfolgenden Seiten dargestellt.

Fortgeschrieben werden auch die weiteren Maßnahmenempfehlungen, die nicht genau verortet werden können.

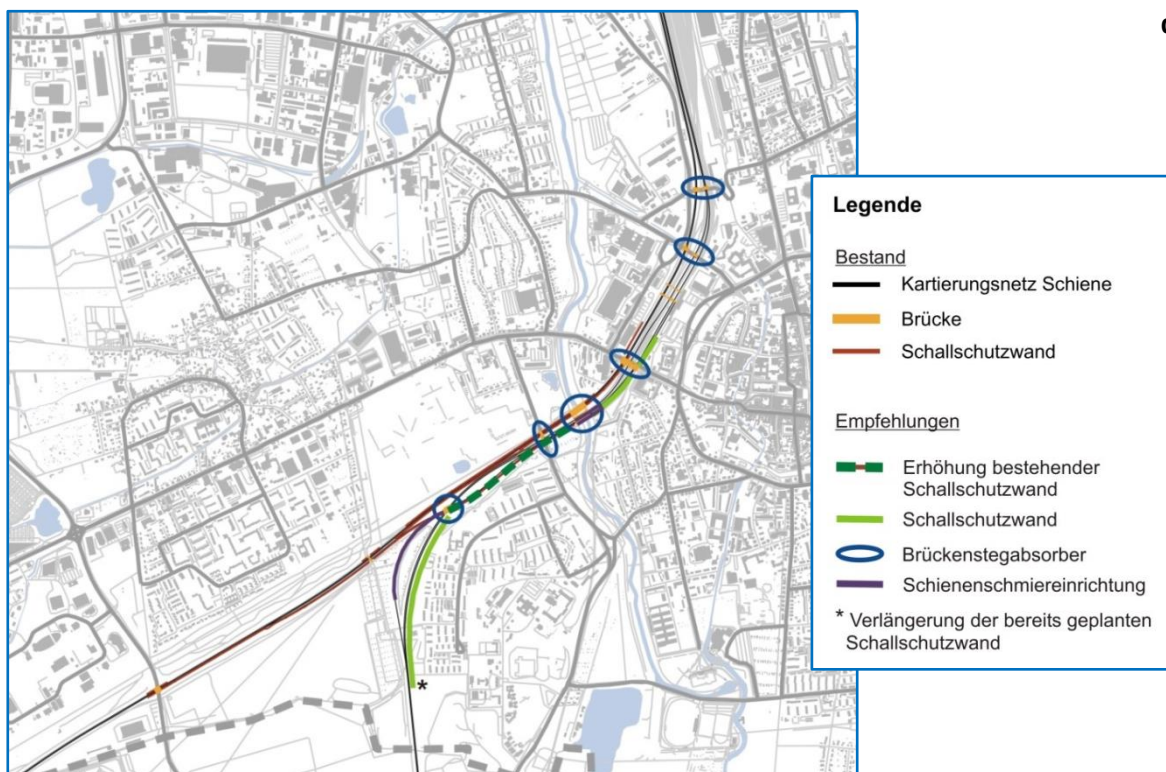
- **Hochgeschwindigkeitsschleifen:**
Für alle Schienenstrecken im Stadtgebiet Göttingen wird das Hochgeschwindigkeitsschleifen als effektive Maßnahme angesehen.
- **Schienenstegabschirmung:**
Zur weiteren Minderung des Schienenverkehrslärms sollen im Bereich hoch belasteter Bezirke Schienenstegabschirmungen zum Einsatz kommen.
- **Niedrigschallschutzwände:**
Insbesondere zwischen den Schienenstrecken kann der Schall durch Niedrigschallschutzwände zum Gleis bereits dort gemindert werden und es kommt nicht zu so einer starken Schallausbreitung.

- **Abbildung 9:**
Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms für konkrete Orte nördlich des Bahnhofs



- **Abbildung 10:** Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms für konkrete Orte südlich des Bahnhofs

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde
Juni 2024



6.5 Lärmaktionsplan der 4. Runde

Der Lärmaktionsplan der 4. Runde ist momentan in Bearbeitung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Frist für die Fertigstellung des Lärmaktionsplans ist der 18. Juli 2024.⁹⁴

Im Rahmen der Mitwirkungsmöglichkeit für die Ballungsräume hat die Stadt Göttingen eine Stellungnahme zur Schienenlärmsituation für den Lärmaktionsplan abgegeben. Sie fordert die DB Netz AG als Träger des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ auf, zeitnah Maßnahmen zur Lärmsanierung entlang der Schienenstrecken umzusetzen. Dabei verweist die Stadt Göttingen auf die im Lärmaktionsplan Schiene 2016 vorgeschlagenen Maßnahmen, die weiterhin aktuell sind. Die Stadt Göttingen weist in der Stellungnahme auf die Dringlichkeit der Maßnahmen hin, die an den sehr hohen Priorisierungskennziffern im Gesamtkonzept Lärmsanierung Schiene 2022 erkennbar ist.

⁹⁴ https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

7 Ruhige Gebiete

7.1 Auswahlkriterien und Kategorien ruhiger Gebiete entsprechend Lärmaktionsplan 2014

Die Definition ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan 2014 für die Stadt Göttingen erfolgte auf Basis einer Gesamtlärbetrachtung. Zur Herausarbeitung einer Gebietskulisse wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Gesamtlärbetrachtung als Überlagerung der kartierten Lärmquellen Straße, Schiene und Gewerbe
- gestufte Pegelgrenzen mit den Schwellenwerten $L_{DEN} = 50 \text{ dB(A)}$ und $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$
- Mindestgröße von 3 ha, die einen Pegel $L_{DEN} \leq 55 \text{ dB(A)}$ aufweist
- die Flächennutzung (unbebaute Flächen mit Erholungsfunktion wie Flächen für Wald, Landwirtschaft, Grünflächen, Wasserflächen)
- Störfaktoren und weitere Einschränkungen (z.B. Sportplätze, Freibäder, Schießplätze, Kleingartenanlagen wg. eingeschränkter Zugänglichkeit und Straßen durch ruhige Gebiete)

Anhand dieser Kriterien und unter Einbeziehung der örtlichen Situation wurden folgende Kategorien ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans empfohlen:

Relativ ruhige, siedlungsnaher Erholungsflächen:

- In der Kernstadt bzw. in Siedlungsnähe mit einem L_{DEN} überwiegend über 55 dB(A). Die akustische Situation ist durch deutliche Lärmabnahme auf der Fläche und/ oder Schienenverkehrslärm als maßgebliche Lärmquelle geprägt;

Ruhige, siedlungsnaher Erholungsflächen:

- In der Kernstadt bzw. in Siedlungsnähe mit einem L_{DEN} überwiegend $\leq 55 \text{ dB(A)}$ und einer Mindestgröße von 3 ha;

Ruhige Gebietskulissen in Landschaftsräumen:

- Außerhalb der Kernstadt Göttingens mit einer Mindestgröße von 100 ha, die einen $L_{DEN} \leq 55 \text{ dB(A)}$ aufweist, mindestens die Hälfte der jeweiligen Fläche weist einen $L_{DEN} \leq 50 \text{ dB(A)}$ auf.

7.2 Überprüfung und Aktualisierung der ruhigen Gebiete

Bereits für den Lärmaktionsplan der 3. Stufe wurden die Abgrenzungen der Erholungsflächen und ruhigen Gebiete nach den dargestellten akustischen Kriterien überprüft und fortgeschrieben. Die fortgeschriebenen Ruhigen Gebiete des Lärmaktionsplans der 3. Stufe werden im Folgenden erneut anhand der akustischen Kriterien überprüft. Hinweise zu geänderten Flächennutzungen bestehen nicht, daher fließt entsprechend dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Flächennutzungsplan vom 18. August 2017 sowie der Landschaftsplan 2017 mit seinen Entwicklungszielen und Festsetzungen ein⁹⁵.

Im Ergebnis der Überprüfung werden die fortgeschriebenen ruhigen Gebiete des Lärmaktionsplans 2020 überwiegend bestätigt. Die schalltechnischen Kriterien werden in den meisten ruhigen Gebieten weiterhin eingehalten. Die Lärmbelastungssituation hat sich gegenüber dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe insbesondere durch die neue Berechnungsmethode BUB aber etwas verschlechtert, so dass viele Flächen der ruhigen Gebiete etwas zurückgenommen werden müssen. In der Abbildung 11 auf der folgenden Seite sind die Veränderungen dargestellt.

Deutlich wird, dass entlang der A 7 sowie entlang der B 3 westlich der A 7, der B 27 und der L 569 am südlichen Rand der Kernstadt und der B 27 östlich der Kernstadt die Lärmbelastungen mit der aktuellen Berechnung nach BUB gestiegen sind, so dass Teile der ruhigen Gebiete Lärmbelastungen ab 55 dB(A) aufweisen (in der Karte rosa dargestellte Bereiche). Darüber hinaus sind die Flächen in den ruhigen Gebieten mit einer Lärmbelastung unter 50 dB(A) ebenfalls zurückgegangen (in der Karte gelb schraffierte Bereiche).

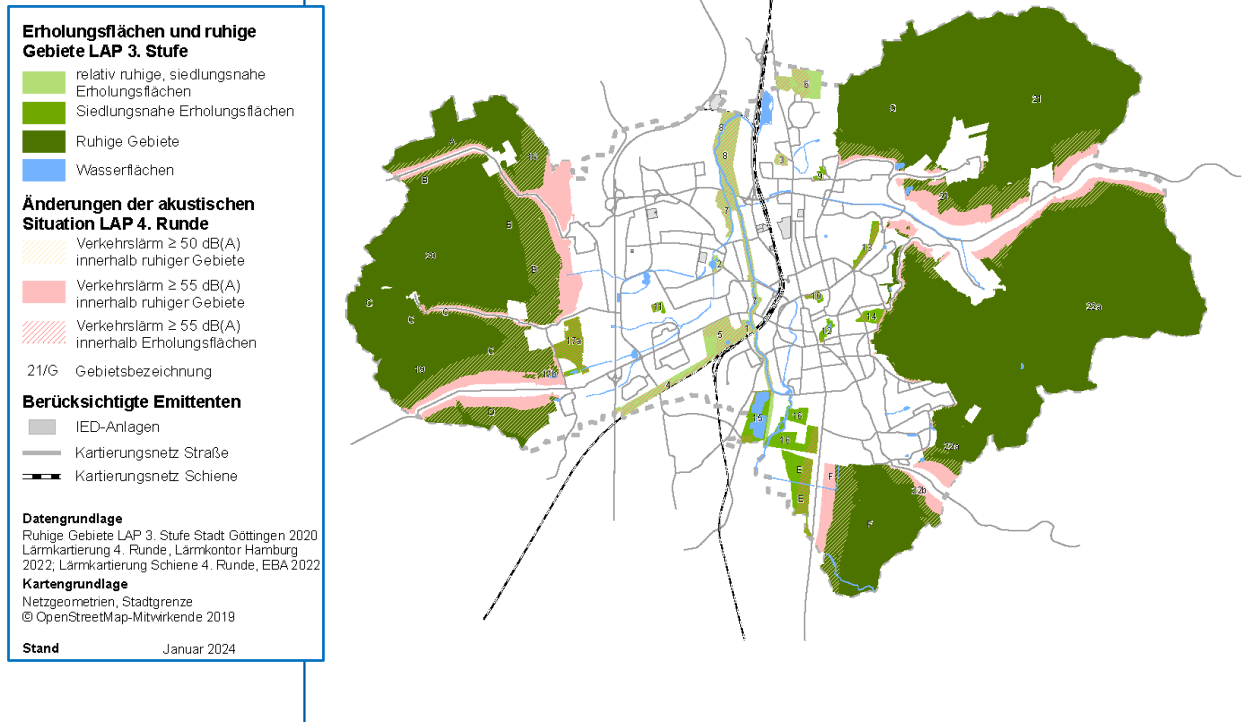
Auch innerhalb der siedlungsnahen Erholungsflächen liegen vermehrt Lärmbelastungen ab 55 dB(A) vor.

Das ruhige Gebiet „D Groner Holz südl. B 3“ entsprechend LAP 3. Stufe erfüllt aufgrund der Mehrbelastungen durch die A 7 und die B 3 nicht mehr das Kriterium (50% der Fläche unter LDEN = 50 dB(A)) als Ruhiges Gebiet und entfällt. Auch die ruhige, siedlungsnaher Erholungsfläche „17a Gronespring“ erfüllt nicht mehr das Kriterium, dass der LDEN überwiegend unter 55 dB(A) liegt.

Aufgrund der höheren Lärmbelastung sind darüber hinaus die im Lärmaktionsplan 3. Stufe ausgewiesenen ruhigen, siedlungsnahen Erholungsflächen „Alter Botanischer Garten“ und „Teilgebiet der Luttertalhänge“ den relativ ruhigen, siedlungsnahen Erholungsflächen zugeordnet worden.

⁹⁵ Siehe dazu die Ausführungen im Lärmaktionsplan 3. Stufe

- **Abbildung 11:** Entwicklung der Lärmbelastungssituation in den fortgeschriebenen ruhigen Gebieten des Lärmaktionsplans 3. Stufe



In der Karte 8 sind die auf Basis der aktualisierten Lärmkartierung veränderten ruhigen Gebiete mit ihren Abgrenzungen dargestellt.

- **Karte 8:** Aktualisierung der Erholungsflächen und ruhigen Gebiete

In den nachfolgenden Tabellen, Tabelle 10 bis Tabelle 12, sind die aktualisierten Empfehlungen für die Ausweisung von insgesamt 23 Erholungsflächen und ruhigen Gebieten aufgeführt.

Zusammengerechnet nehmen die Erholungsflächen und ruhigen Gebiete im Stadtgebiet eine Gesamtfläche von rund 6.800 ha ein, dies entspricht einem Anteil von 5,3% der gesamten Stadtfläche Göttingens.

● **Tabelle 10:** Relativ ruhige, siedlungsnaher Erholungsflächen

Nr.	Bezeichnung	Größe (in ha)	Akustische Situation
1	Leinepark	4	mit deutlichen Lärmabnahmen Straße (Schiene durchgehend laut)
2	Levinscher Park	4	mit deutlichen Lärmabnahmen Straße auf der Fläche
3	Alter Botanischer Garten	4	mit deutlichen Lärmabnahmen Straße auf der Fläche
4	Klosterpark	5	nur Schienenverkehrslärm
5	Teilgebiet der Lutter- talhänge	11	mit deutlichen Lärmabnahmen Straße auf der Fläche
6	Lärmschutzwall Grone	32	Teilbereiche ruhig, ICE-Trasse nicht kar- tiert
7	Stadtfriedhof	36	mit deutlichen Lärmabnahmen Schiene und Straße auf der Fläche
8	Friedhof Junkerberg	39	mit deutlichen Lärmabnahmen Schiene und Straße auf der Fläche
9	Leineaue	55	überwiegend nur Schienenverkehrslärm (außer kreuzende Straßen)
10	Dragoneranger	56	mit deutlichen Lärmabnahmen Schiene und Straße auf der Fläche

● **Tabelle 11:** Ruhige, siedlungsnaher Erholungsflächen

Nr.	Bezeichnung	Größe (in ha)
11	Bardopark, Friedhof Weende	3
12	Friedhof Grone	4
13	Cheltenhampark, Albanifriedhof, Rosengarten	5
14	Schillerwiesen, Thorner Park	11
15	Kiessee	41
16	Auf dem Pflingstanger, Im krummen Ufer, In der großen Breite	47
17	Gemarkung Geismar westl. B 27	51

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

● **Tabelle 12:** Ruhige Gebietskulissen in Landschaftsräumen

Nr.	Bezeichnung	Größe (in ha)
18	Kuhberg, Bühlberg, Hummesttal	266
19	Geismar Feldmark östl. B 27, Gartemühle	410
20	Groner Holz nördl. B 3 (Knutberg, Elstal, Alte Dransfelder Bahnstrecke)	577
21	Börltal, Sommerberg, Breites Holz, Großes Feld, Hagendorn	917
22	Jeidental, Weender Holz, Hopfenberg	1.590
23	Stadtwald Göttingen, Kerstlingeröder Feld	2.010

7.3 Bindungswirkungen von ruhigen Gebieten

Sind ruhige Gebiete in einem Lärmaktionsplan festgesetzt, erfordern diese von den zuständigen Planungsträgern eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete in ihren Planungen. Dies kann ggf. den Ermessungsspielraum der Planungsträger einschränken.

„Die Festsetzung als ruhiges Gebiet löst als Rechtsfolge grundsätzlich die Pflicht für nachfolgende Planungen aus, die Festsetzung und den damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Berücksichtigen heißt, dass andere mit der nachfolgenden Planung verfolgten Belange gegen den Schutz des ruhigen Gebietes abzuwägen sind. Die anderen Belange können den Schutzbelang überwiegen, müssen dafür aber ausreichend gewichtig sein. Es spricht Einiges dafür, insofern erhöhte Begründungsanforderungen der nachfolgenden Planungsträger anzunehmen (Optimierungsgebot). Die Abwägung im Einzelnen richtet sich dabei auch nach dem für die nachfolgende Planung jeweils einschlägigen Fachrecht, aus welchem sich die Gewichtung der Belange ergeben kann.“⁹⁶

Mit der Festsetzung eines ruhigen Gebietes ist damit kein Verbot der Lärmerhöhung (Verschlechterungsverbot) verbunden, es muss aber eine Abwägung mit begründeter Gewichtung der Belange erfolgen.

⁹⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete - eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, 2018, S. 18

8 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

Stadt Göttingen
**Lärmaktionsplan
der 4. Runde**

Juni 2024

8.1 Anforderungen und Vorgehen in Göttingen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert hinsichtlich der Information der Öffentlichkeit, dass sowohl strategische Lärmkarten als auch Aktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen. Die Information muss „deutlich, verständlich und zugänglich“ sein. Die Öffentlichkeit soll jedoch nicht nur informiert, sondern auch die Möglichkeit zur Mitwirkung erhalten. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt werden und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung für das Stadtgebiet Göttingen sind im Internet abrufbar.

Die Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans erfolgte vom 06.03.2024 bis 05.04.2024. Der Entwurf konnte im Neuen Rathaus, Hiroshima-Platz 1-4 eingesehen werden.

Über eine Online-Befragung im Auslegezeitraum konnten zentrale Themen des Lärmaktionsplans bewertet werden. Außerdem bestand im Beteiligungszeitraum die Möglichkeit, per Email oder schriftlich beim Fachbereich Stadtgrün und Umwelt eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans abzugeben.

Parallel zur öffentlichen Beteiligung erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit einer Frist für Stellungnahmen bis zum 10.04.2024.

8.2 Anregungen aus der Öffentlichkeit

Anregungen und Bedenken aus der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Runde gingen im Rahmen der Online-Beteiligung sowie in Form von schriftlichen Stellungnahmen ein. An der Online-Beteiligung haben insgesamt 374 Bürger*innen teilgenommen. Darüber hinaus gingen im Auslegungszeitraum 6 Stellungnahmen von Einzelpersonen ein.

8.2.1 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung umfasste eine Bewertung zu den umgesetzten Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2018 sowie zu den Maßnahmenempfehlungen für die Maßnahmenbereiche und den ruhigen Gebieten des Lärmaktionsplans 4. Runde.

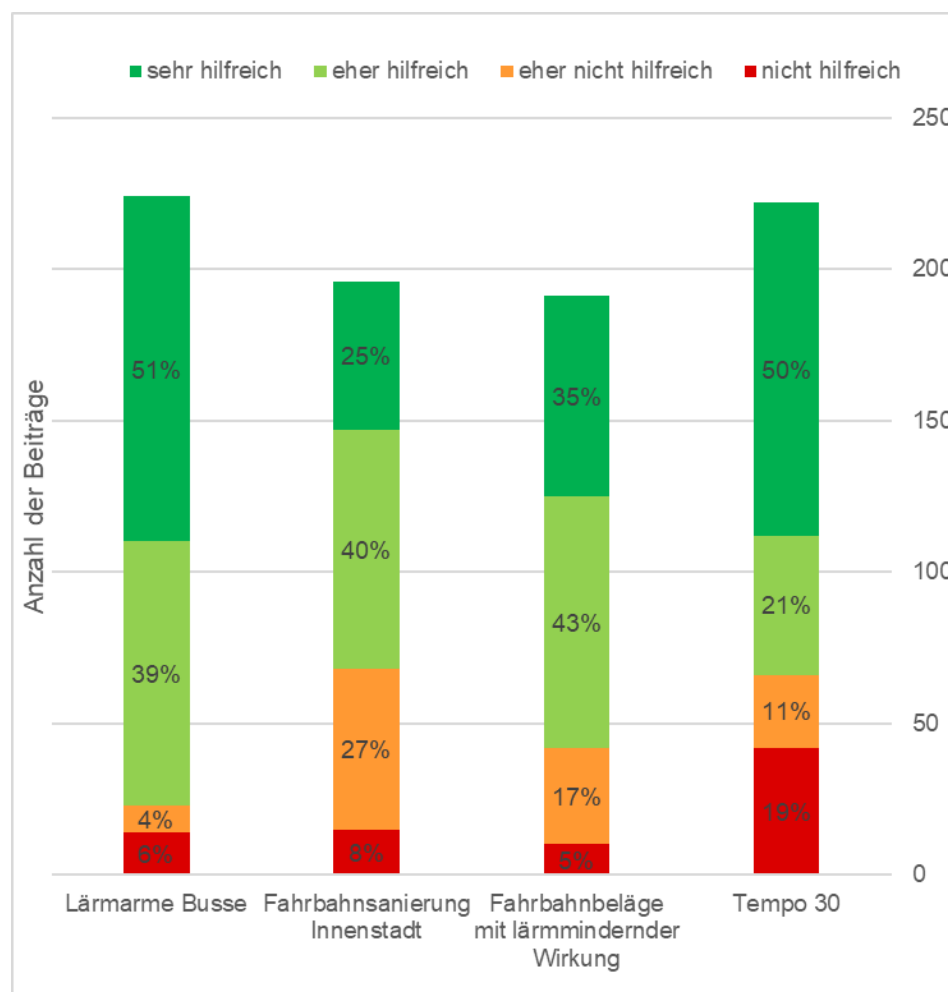
Insgesamt haben sich 374 Bürger:innen beteiligt.

227 Bürger*innen Göttingens haben die **umgesetzten Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2018** bewertet:

Am häufigsten wurden lärmarme Busse in der Innenstadt bewertet (224 Mal), gefolgt von Tempo 30 (222 Mal). Fahrbahnsanierung in der Innenstadt wurde 196 Mal bewertet und Fahrbahnsanierung mit lärm mindernden Belägen erhielt mit 191 Einträgen die wenigsten Bewertungen.

Die lärmarmen Busse wurden mit 90% „sehr hilfreich/eher hilfreich“-Bewertungen (ohne „keine Angabe“) am positivsten bewertet. Aber auch Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Belägen (78%), Tempo 30 (71%) und Fahrbahnsanierung in der Innenstadt (65%) wurden überwiegend positiv bewertet. Bei Geschwindigkeitsreduzierungen gibt es mit 110 „sehr hilfreich“-Bewertungen die zweitgrößte Zustimmung, aber auch die meisten kritischen Stimmen (42 bzw. 19% „nicht hilfreich“-Bewertungen).

● **Abbildung 12:** Bewertung der umgesetzten Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2018

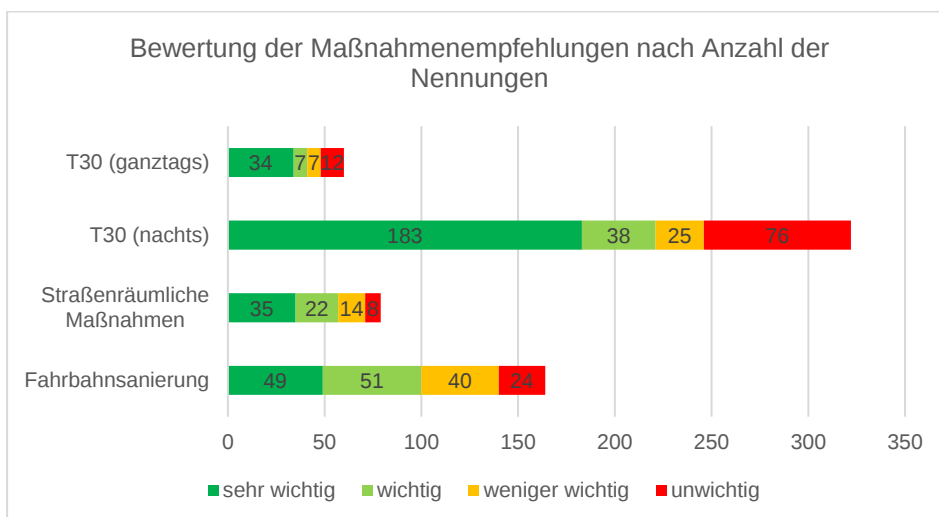


210 Bürger*innen Göttingens haben die **Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans 4. Runde** bewertet und z.T. kommentiert. Weitere Beiträge enthielten ausschließlich eigene Vorschläge zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms und auch anderer Lärmarten.

Über alle Maßnahmenbereiche wird die Maßnahme Tempo 30 nachts mit Abstand am häufigsten bewertet. Diese Maßnahme wird in 7 Maßnahmenbereichen empfohlen. Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt wird in 5 Maßnahmenbereichen empfohlen und am zweithäufigsten bewertet. Tempo 30 ganztags und straßenräumliche Maßnahmen werden jeweils in 2 Maßnahmenbereichen empfohlen.

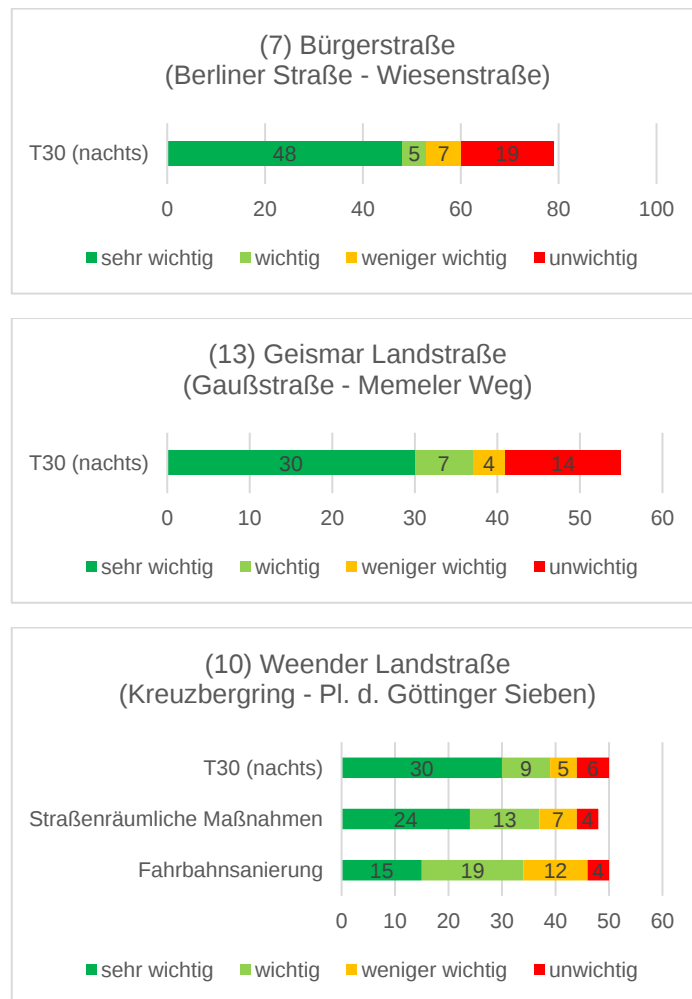
Insgesamt überwiegen bei allen Maßnahmenempfehlungen die positiven Bewertungen. Die Fahrbahnsanierung wird dabei mit über 61% „sehr wichtig“ und 15% „unwichtig“ kontrovers diskutiert. Tempo 30 nachts erhält bezogen auf die Anzahl die meisten „unwichtig“-Bewertungen.

- **Abbildung 13:** Bewertung der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans 4. Runde über alle Maßnahmenbereiche



Die Maßnahmenvorschläge in den Maßnahmenbereichen Bürgerstraße (82), Geismar Landstraße (55) und Weender Landstraße (51) wurden am häufigsten bewertet. In allen drei Maßnahmenbereichen wird die Prüfung von Tempo 30 nachts empfohlen. Diese Maßnahme wird von den Befragungsteilnehmenden mehrheitlich begrüßt. In der Weender Landstraße werden außerdem straßenräumliche Maßnahmen und Fahrbahnsanierung empfohlen. Auch dies wird überwiegend positiv bewertet, wenn auch nicht so positiv wie Tempo 30 nachts.

- **Abbildung 14:** Bewertung der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans in den drei Maßnahmenbereichen mit den meisten Nennungen



Insgesamt sind **123 ergänzende Beiträge** eingegangen, davon beziehen sich 50 auf 9 konkrete Maßnahmenbereiche und 73 auf 39 andere Straßen oder Stadtgebiete.

12 Beiträge fließen nicht in die Auswertung ein, da sie sich nicht auf Themen der Lärmaktionsplanung beziehen.

Die meisten Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf die Gesamtstadt, gefolgt vom Maßnahmenbereich 7 Bürgerstraße.

Unter den Maßnahmenvorschlägen wurde Tempo 30 am häufigsten genannt, dicht gefolgt von der Bitte um Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Nennungen beziehen sich meist auf die Einhaltung bereits erfolgter Tempo 30 – Anordnungen, in wenigen Fällen auch auf die Lautstärke der dort fahrenden Fahrzeuge oder die Einhaltung von Tempo 50.

Insgesamt sind folgende Maßnahmenvorschläge (Anzahl der Nennungen in Klammer) eingebracht worden:

- Tempo 30 (28)
- Kontrollen von Geschwindigkeit und Einhaltung der Lärmgrenzwerte (22)
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen (10)
- Straßenräumliche Maßnahmen (9)
- Begrünung (8)
- Verbesserung des Fahrbahnbelags (7)
- sichere Radwege (6)
- Reduktion des Durchgangsverkehrs (4) und
- sonstiges (28)

Die allgemeinen Vorschläge ohne Bezug zu bestimmten Straßenbereichen sowie die Vorschläge für Straßen außerhalb der Maßnahmenbereiche werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Eine detaillierte Prüfung dieser Maßnahmen im Zuge des Lärmaktionsplans kann nicht erfolgen.

Vorschläge, die Maßnahmenbereiche betreffen, wurden bereits im Zuge der Erstellung des Lärmaktionsplans geprüft. Z.T. sind sie bereits bei den Maßnahmenempfehlungen enthalten, z.T. wurden sie aufgrund fehlender zeitnaher Realisierungschancen nicht in das Maßnahmenprogramm aufgenommen.

Die **Empfehlungen zu den Ruhigen Gebieten** wurden von 187 Teilnehmer*innen bewertet. Darüber hinaus wurden von diesen Wünsche zu mehr Ruhe in der gesamten Stadt bzw. einzelnen Stadtbereichen geäußert.

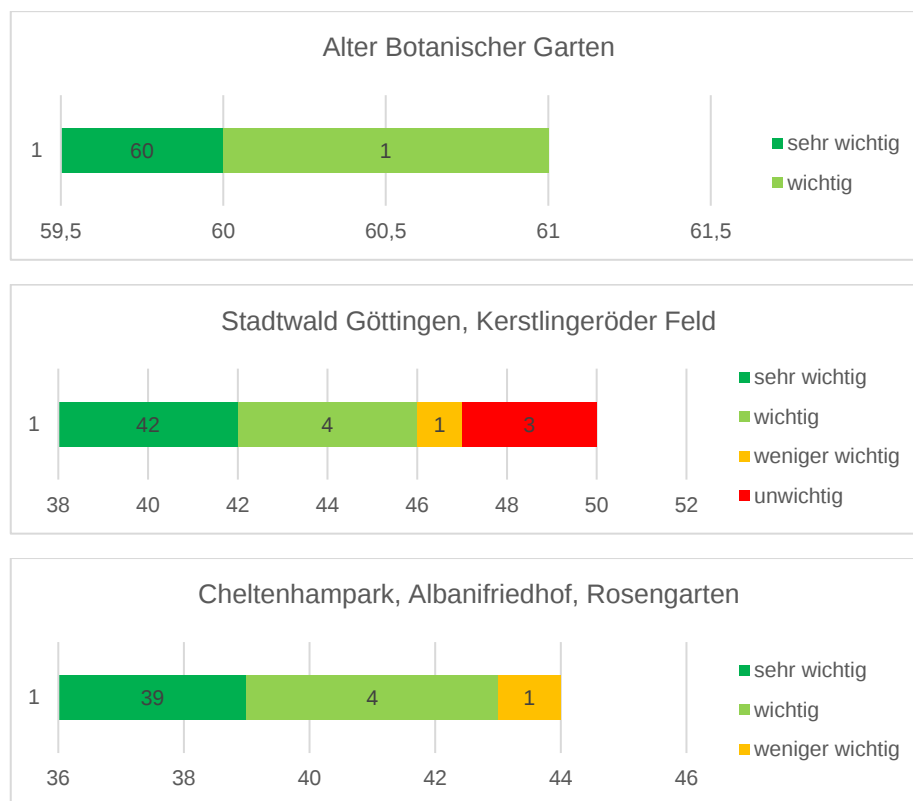
Die meisten Bewertungen haben die Ruhigen Gebiete „Alter Botanischer Garten“ (61 Bewertungen), „Stadtwald Göttingen, Kerstlingeröder Feld“ (50 Bewertungen) und „Cheltenhampark, Albanifriedhof, Rosengarten“ (45 Bewertungen) erhalten. Diese werden auch jeweils von über 85% der bewertenden Personen als „sehr wichtig“ bewertet.

29 Teilnehmende haben eigene Vorschläge unterbreitet, 28 Vorschläge wurden textlich begründet bzw. mit Vorschlägen hinterlegt.

In den textlichen Beiträgen wurden Lärmquellen in Ruhigen Gebieten bemängelt, Orte genannt, an denen mehr Ruhe gewünscht ist und Maßnahmenvorschläge abgegeben.

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan der
4. Runde
Juni 2024

- **Abbildung 15:** Bewertungen für die Ruhigen Gebiete „Alter Botanischer Garten“, „Stadtwald Göttingen, Kerstlingeröder Feld“ und „Cheltenhampark, Albanifriedhof, Rosengarten“



Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind detailliert in der Anlage 3 dargestellt.

- **Anlage 3:** Ergebnisse der Online-Beteiligung zum Entwurf Lärmaktionsplan

8.2.2 Zusammenfassung und Abwägung der schriftlich eingegangenen Stellungnahmen

Aus der Bevölkerung sind sechs Stellungnahmen eingegangen. Davon kritisieren drei besonders den nächtlichen Verkehrslärm und bitten um Tempo 30 nachts und entsprechende Kontrollen. Die betroffenen Straßen liegen außerhalb der Maßnahmenbereiche.

Es besteht aktuell nicht die Möglichkeit, diese Maßnahmen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Die Hinweise werden aber an die zuständigen Behörden weitergeleitet mit der Bitte um Prüfung.

Drei weitere Stellungnahmen beziehen sich auf Lärmquellen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs dieses Lärmaktionsplans, nämlich Bahn-Lärm, die Klimaanlage des Blauen Turms und Freizeitlärm durch Disco-Besucher*innen.

Die eingegangenen Anregungen werden an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

Die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sind in der Anlage 4 einschließlich einer Antwort der Stadt Göttingen zusammenfassend dargestellt.

- **Anlage 4:** Stellungnahmen Öffentlichkeit zum Planentwurf Lärmaktionsplan 4. Runde

8.3 Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Insgesamt 33 Träger öffentlicher Belange bzw. Vereine angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan gebeten. Darüber hinaus wurden alle Ratsgruppen/Ratsfraktionen sowie alle Ortsräte angeschrieben.

Im Beteiligungszeitraum gingen zwei Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ein. In diesen wurden keine Bedenken geäußert.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Gandersheim verweist auf die notwendige Abstimmung, sollte bei Fahrbahnsanierungen auch der B3-Bereich betroffen sein, der außerhalb der Ortsdurchfahrt liegt.

Die Autobahn GmbH des Bundes Außenstelle Bad Gandersheim äußert keine Bedenken.

Die Stellungnahmen sind im Wortlaut bei der Stadt Göttingen einsehbar. Eine zusammenfassende Darstellung enthält die Anlage 5.

- **Anlage 5:** Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange zum Planentwurf Lärmaktionsplan 4. Runde

8.4 Fazit der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zum Entwurf des Lärmaktionsplans erfolgte eine rege Beteiligung der Öffentlichkeit mit insgesamt 380 Teilnehmenden, die aufzeigt, dass die Lärmbelastung ein durch die Bevölkerung wahrgenommenes Problem darstellt.

Grundsätzlich treffen die mit der Lärmaktionsplanung angestrebten Maßnahmen auf die Zustimmung der Teilnehmenden:

- Die Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne wurden von den Teilnehmenden zu 65-90% positiv bewertet, am positivsten wurden die lärmarmen Busse in der Innenstadt wahrgenommen.
- Auch die aktuellen Maßnahmenempfehlungen werden insgesamt positiv bewertet. Kritische Kommentare gibt es auch, z.B. zu Tempo 30 nachts: hier u.a. werden Tempo 30 ganztags und Geschwindigkeitskontrollen gefordert.

Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärminderung ist weiterhin eins der wichtigsten Themen in der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die entsprechenden Maßnahmenempfehlungen werden mit Abstand am häufigsten bewertet. Auch zu den Maßnahmenbereichen Bürgerstraße, Geismar Landstraße und Weender Landstraße, die als Empfehlung Tempo 30 nachts beinhalten, gingen die meisten Bewertungen ein, aus Sicht der Teilnehmenden sind die Maßnahmen dort am dringlichsten.

Zu den Maßnahmenempfehlungen ergänzende Vorschläge beziehen sich ebenfalls am häufigsten auf Geschwindigkeitsreduzierungen und Geschwindigkeitskontrollen. Die Bürgerstraße sticht als Maßnahmenbereich hervor, für den die meisten ergänzenden Vorschläge eingebracht wurden.

Neben der Bewertung der Maßnahmen zur Lärminderung hat die Bewertung der ruhigen Gebiete aufgezeigt, dass diese als ein wichtiger Teil der Lärmaktionsplanung wahrgenommen werden. Insbesondere der Alte Botanische Garten, der Stadtwald Göttingen mit Kerstlingeröder Geld und das Gebiet Cheltenhampark/Albanifriedhof/Rosengarten haben nach den Bewertungsergebnissen eine große Bedeutung für die Teilnehmenden.

Die Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans 4. Runde werden durch die Öffentlichkeitsbeteiligung bestätigt, so dass diese unverändert beibehalten werden.

Vorschläge zur Ergänzung der Maßnahmenempfehlungen beziehen sich teilweise auf Straßen, die im Lärmaktionsplan 4. Runde keine Maßnahmenbereiche sind, zum Teil werden auch Maßnahmen vorgeschlagen, die andere Lärmquellen als die mit dem Lärmaktionsplan behandelten umfassen. Die Vorschläge aus diesen Stellungnahmen werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet, eine Aufnahme in den aktuellen Lärmaktionsplan der 4. Runde ist nicht möglich.

Tabellenverzeichnis

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde
Juni 2024

• Tabelle 1: Liste der von Lärmbelastung betroffenen lärmsensiblen Einrichtungen in Göttingen, Ganztageszeitraum	9
• Tabelle 2: Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigungen und starker Schlafstörungen durch Straßenverkehr	9
• Tabelle 3: Anzahl der Maßnahmenbereiche in den Prioritäten 1 - 3 und Bereichslängen	15
• Tabelle 4: Betroffenheiten in den Maßnahmenbereichen der 1. Priorität	16
• Tabelle 5: Emissionsfaktoren in den Maßnahmenbereichen der 1. Priorität	18
• Tabelle 6: Umsetzungsstand des integrierten Gesamtkonzeptes Lärmaktionsplan Göttingen 2020 mit Kurzfristmaßnahmen bis 2024 sowie mittel- und langfristigen Maßnahmen	32
• Tabelle 7: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV und Grenzwerte der 16. BImSchV	37
• Tabelle 8: Korrekturwerte D_{SD} , SDT , F_{ZG} (v) für unterschiedliche Straßendeckschicht-typen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit v_{FZG} in dB; außer Pflasterbelägen	51
• Tabelle 9: Integrierten Gesamtkonzept Lärmaktionsplan Göttingen 4. Runde mit Kurzfristmaßnahmen in den aktuellen Maßnahmenbereichen bis 2029	55
• Tabelle 10: Relativ ruhige, siedlungsnah Erholungsflächen	67
• Tabelle 11: Ruhige, siedlungsnah Erholungsflächen	67
• Tabelle 12: Ruhige Gebietskulissen in Landschaftsräumen	68

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Stadt Göttingen mit Ortsteilen	3
• Abbildung 2: Lärmbelastung durch Industrie- und Gewerbelärm an Wohngebäuden im Ganztageszeitraum (L_{DEN})	11
• Abbildung 3: Lärmbelastung durch Schienenverkehr an Wohngebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night})	13
• Abbildung 4: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen	19
• Abbildung 5: Handlungsfelder Klimaplan Verkehrsentwicklung	21
• Abbildung 6: Vergleich der Verkehrsmittelwahl der Göttinger Bevölkerung, 1999 - 2022, alle Wege, in %	24
• Abbildung 7: Untersuchung für ein Busbeschleunigungsprogramm - Rahmenkonzeption	27

Stadt Göttingen

Lärmaktionsplan der

4. Runde

Juni 2024

● Abbildung 8: Weender Landstraße	48
● Abbildung 9: Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms für konkrete Orte nördlich des Bahnhofs	62
● Abbildung 10: Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms für konkrete Orte südlich des Bahnhofs	63
● Abbildung 11: Entwicklung der Lärmbelastungssituation in den fortgeschriebenen ruhigen Gebieten des Lärmaktionsplans 3. Stufe	66
● Abbildung 12: Bewertung der umgesetzten Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2018	70
● Abbildung 13: Bewertung der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans 4. Runde über alle Maßnahmenbereiche	71
● Abbildung 14: Bewertung der Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplans in den drei Maßnahmenbereichen mit den meisten Nennungen	72
● Abbildung 15: Bewertungen für die Ruhigen Gebiete „Alter Botanischer Garten“, „Stadtwald Göttingen, Kerstlingeröder Feld“ und „Cheltenhampark, Albanifriedhof, Rosengarten“	74

Kartenverzeichnis

● Karte 1: Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten ganztags (L_{DEN})	7
● Karte 2: Lärmbelastung an bewohnten Gebäuden und lärmsensiblen Einrichtungen nach Schwellenwerten nachts (L_{Night})	7
● Karte 3: Lärmbetroffenheit LKZ_{DEN} und betroffene lärmsensible Einrichtungen	10
● Karte 4: Lärmbetroffenheit LKZ_{Night} und betroffene lärmsensible Einrichtungen	10
● Karte 5: Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten	15
● Karte 6: Maßnahmenprogramm - Kurzfristmaßnahmen des Lärmaktionsplans 4. Runde	54
● Karte 7: Stand der Lärmsanierung an Schienenwegen	61
● Karte 8: Aktualisierung der Erholungsflächen und ruhigen Gebiete	66

Anlagenverzeichnis

Stadt Göttingen
Lärmaktionsplan
der 4. Runde
Juni 2024

• Anlage 1: Maßnahmenbereiche - Betroffenheiten und Prioritäten	16
• Anlage 2: Maßnahmenbereiche - Emissionsfaktoren (Eingangsdaten Lärmkartierung)	18
• Anlage 3: Ergebnisse der Online-Beteiligung zum Entwurf Lärmaktionsplan	74
• Anlage 4: Stellungnahmen Öffentlichkeit zum Planentwurf Lärmaktionsplan 4. Runde	75
• Anlage 5: Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange zum Planentwurf Lärmaktionsplan 4. Runde	75

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de