
Anlage

Tischvorlage für die Sitzung der Ausschusses für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr am Dienstag, den 23.06.2015

zum TOP 7 **Bebauungsplan GI 01/39 "Gleisdreieck Aulweg"**

hier: Abwägung und Satzungsbeschluss - Antrag des Magistrats vom 02.06.2015 –
Drucksache STV/2769/2015

Ergänzung des Behandlungsvorschlages (Anlage 1) in der Beschlussvorlage vom 02.06.2015

Aufgrund eines Hinweises des Vorsitzenden der Bürgerinitiative Lebenswertes Gießen e.V. bezüglich zweier im Behandlungsvorschlag nicht aufgeführten Seiten mit Anregungen der BI wird die Anlage 1 um die beigefügten 3 Seiten (ab Seite 120 bis Seite 122 neu) ergänzt.

Das verwaltungsseitige Versehen ergab sich aufgrund einer technischen Störung bei der Aufbereitung des Abwägungsdokumentes.

Die zusätzlichen Anregungen bzw. Abwägungsvorschläge greifen keine wesentlich neuen Sachverhalte auf.

Um Beschlussfassung in der aktuell geänderten Form wird gebeten.

Gießen, den 23.06.2015



Weigel-Greilich
(Bürgermeisterin)

Anlagen

Dachbegrenzung auf die vorgeschriebenen Grömfächen offen. Außerdem lässt sich die Umsetzung der Begründung schlecht nachvollziehen, da im Plan keinerlei Grömfächen eingetragen sind.

3. Forderung Lebenswertes Gießen e.V.:
- Nach Fertigstellung der Anlage soll eine erneute Begehung mit den Bürgern stattfinden, damit sie sich von der planerischen Ausführung überzeugen können.
- Im Bebauungsplan sind 5 Linden entlang des Aulwegs zum Erhalt festgesetzt. Hierzu die Begründung Kap. 7.6.1: "... wird der ... geplante Ausbau des Aulwegs durch eine Erweiterung der öffentlichen Verkehrsfläche um einen bis zu 2,00 m breiten Streifen planungsrechtlich gesichert...". Auch auf dem Plan sind einige dieser Linden unmittelbar in der gelben Verkehrsweiterungsfläche eingezeichnet, was dem Ziel des Erhalts der Bäume widerspricht.

4. Forderung Lebenswertes Gießen e.V.:
- Die zum Erhalt festgesetzten Bäume müssen teilweise erhalten werden. Es ist ein Umlauf, wenn im Nachhinein erst festgestellt wird, dass die Ziele der Planung nicht eingehalten werden können (vgl. zum Erhalt festgesetzter, völlig gesunder Kirschbaum auf städtischer Fläche angrenzend an das Heidesand-Gelände, der nach erfolgter Bebauung die Nutzer der neuen Wohnungen störte und deshalb gefällt wurde).

Im Plan ist die angelegte Unterteilung von zwei großen Gebäuden in je zwei kleinere mit einer eih-geschossigen Verbindung nicht dargestellt.

5. Forderung Lebenswertes Gießen e.V.:
- Die Unterteilung der Gebäude muss in einer planungsrechtlichen Festsetzung in einem der Öffentlich-keil-Vorzustellenden städtebaulichen Vertrag mit dem Investor vor Satzungsabschluss festgelegt werden, wie es in der Öffentlichkeitsveranstaltung am 25.02.2015 von Herr Heinrich vorgeschlagen wurde.

Verkehr / Lärm

Durch die neuen Bewohner mit ihren Fahrzeugen entsteht ein hohes Maß an zusätzlichem PKW-Verkehr, sowohl auf den umgebenden Straßen als auch auf dem Gelände selbst.

Die Zuwegung des Gleisstrecks soll über den unteren Aulweg erfolgen, was im Kreuzungsbereich Schliffenberger Weg, wo schon heute im Bereich der Bahnquerung lange Schlangen entstehen, enorme Schwierigkeiten hervorrufen wird.

Fahrzeuge, die das Gleisstück verlassen und eigentlich gleich nach links in Richtung Schliffenberger Weg fahren wollen, werden in Stoßzeiten lange warten müssen, schließlich ausweichend nach rechts abbiegen und weiter oberhalb mit Wendemanövern chaotische Zustände hervorrufen. Ganz abgesehen davon, dass es schon ambitionierter genug ist, jeden Morgen und jeden Abend den aus den 140 - 160 Wohnungen resultierenden Berufsverkehr zum Teil gleichzeitig mit dem Zubringerverkehr der Kindertagesstätte geordnet über das Gelände auf die bzw. von der Straße zu bringen.

Nicht berücksichtigt in den Verkehrsprognosen wurde das zusätzliche und zeitgleich entstehende Ver-kehrsaufkommen durch die zukünftigen Bewohner der neuen Wohnanlage auf dem ehemaligen Poppe-Gelände mit weiteren 80 Wohnungen, von den neuen Nutzungen am Leihgesterner Weg rund um das Fraunhofer Institut ganz zu schweigen. Hier kommen zusätzliche bedeutende Verkehre auf den Aulweg zu.

6. Forderungen Lebenswertes Gießen e.V.:
- Es ist eine neue Verkehrsanalyse unter Einbezug der neuen Nutzungen am oberen Aulweg und Leihgesterner Weg als Grundlage der Umgestaltung des Aulwegs zu erstellen.
 - Die Anschließungen im Schliffenberger Weg müssen neu geplant und synchronisiert werden, damit der stark zunehmende Verkehr verträglich bleiben kann.

BAULEITPLANUNG DER UNIVERSITÄTSSTADT GIESSEN hier: Bebauungsplan GI 01/39 „Gleisdreieck Aulweg“

Abwägung der Anregungen, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, der Offenlegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie in der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange § 4 Abs. 2 BauGB jeweils in Verbindung mit § 13a BauGB vorgebracht wurden.

Stellungnahme von: Lutz Hiestermann, 1. Vorsitzender „Lebenswertes Gießen“

vom: 15.05.2015

Behandlungsvorschlag:

Zu 3.: Es handelt sich bei den angesprochenen Grünanlagen um private Flächen. Die Forderung nach einer abschließenden Begehung wird dementsprechend an den Investor weitergeleitet.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Pkt. 2 verwiesen.

Zu 4.: Der Forderung nach dem Erhalt der festgesetzten Linden wird durch die textliche Festsetzung A 7.1 teilweise entsprochen. Bei Abgang der festgesetzten Bäume sind diese zu ersetzen. Darüber hinaus befinden sich zwei der zur Erhaltung festgesetzten Linden im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche. Bei der Festsetzung dieser öffentlichen Verkehrsfläche handelt es sich um eine Sicherung von Flächen für einen potentiellen, aktuell noch nicht näher geplanten Ausbau des Querschnittes des Aulweges. Die festgesetzten Bäume liegen bei der späteren Detailplanung der Verkehrsfläche im Bereich des Gehwegs und können aller Voraussicht nach erhalten werden. Sollte dies nicht der Fall sein, sind sie gem. der textlichen Festsetzung A 7.1 zu ersetzen.

Zu 5.: Der Anregung zur Unterteilung des großen Gebäudes in zwei kleinere Gebäude wird entsprochen und entsprechende Regelungen in einem separat abzuschließenden städtebaulichen Vertrag aufgenommen. Gemäß den Regelungen des Städtebaulichen Vertrages kann dieser in öffentlicher Sitzung der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben werden.

Zu 6.: Die Verkehrsverträglichkeit wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens untersucht und mittels eines Verkehrsgutachtens nachgewiesen. Darüber hinaus muss die erwartete Zunahme an Immissionsbelastungen aufgrund der Ergebnisse der erstellten Akustischen Gutachten zurückgewiesen werden.

Grundsätzlich werden mit der geplanten Bebauung und dem zukünftigen Nutzungsangebot eine wesentliche Verbesserung der städtebaulichen Verhältnisse und der Lebensbedingungen im Umfeld des Plangebietes gegenüber der bisherigen Nutzung als Eisenbahnwerkstatt und als Busdepot mit Werkstatt und Tankstelle mit zahlreichen Fahrzeugbewegungen erreicht. Eine zusätzliche Belastung durch den mit der Planung verbundenen Verkehr wurde sowohl

6. • Der Aulweg ist, entsprechend neu zu gestalten, damit das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgenommen werden kann. Diese Gestaltung der Verkehrsfläche (inkl. Einrichtung der Erschließung) wird erst durch die verschiedenen neuen Nutzungen nötig, so dass auch die Kosten allein von diesen zu tragen sind, keinesfalls jedoch von dem Altwohnraum. Diese Begleitkosten der Straßverdrängung sind genau der Grund, warum der Masterplan für Gießen eben nicht das Modell "Kompakte Stadt" empfohlen hat!

Von den Fahrzeugen, die auf das Gelände auffahren, sollen die meisten bis zum Parkhaus am hintersten Ende des Dreiecks fahren und dort parken. Die Gebäude 4 und 5 sind mit dem Auto nur über die wahrscheinlich mit Raueinglastersteinen gestalteten Feuerwehrtzufahrten zu erreichen, so dass die Bewohner praktisch den weitestmöglichen Weg von der Grundstückzufahrt am Aulweg bis zu ihrer Haustür zurücklegen müssen. Die Bewohner dürfen an ihrer Haustür nur kurz den Einkauf ausladen, müssen dann warten und zu ihren Stellplätzen im Parkhaus fahren. Unkonventionelle Zwischenstopps auf dem Gelände bzw. der Parkhauszuführung sind verprogrammieren. Dieses Verkehrskonzept erscheint uns nicht alltags-tauglich. Auch alle anderen geprüften Varianten der Parkhaus-Positionierung haben unbedingende Ergebnisse geliefert.

Auch unter dem Gesichtspunkt Lärm sind die (im Lärmgutachten prognostizierten) zusätzlichen 1.800 Verkehrsbewegungen pro Tag problematisch. Dies sind Bewegungen, die auf dem Gelände zwischen den Baingeländen entweder beginnen oder enden. Das heißt wiederum, dass jede dieser Bewegungen mit mindestens einem Autotüren-Schlagen verbunden ist. So ist von einer dauerhaften Lärmbelastung auch des Umfeldes auszugehen, sowohl was den Verkehr zum und vom Parkhaus als auch innerhalb desselben betrifft. Allein die viele Türen-Schlägen innerhalb und außerhalb des Parkhauses hat nicht mehr den Charakter eines Einzelereignisses im Sinne einer einzelnen kurzzeitigen Pegelspitze.

Forderung Lebenswertes Gießen e.V.:

7. • Die PKW der Bewohner sind ausschließlich unterzubringen. Da ohnehin das gesamte Gelände vor der Neubebauung einbezogen wird, ist die Anlage eines großen Tiefgaragenkomplexes auf der gesamten Fläche auf möglich. Die Zufahrt zu diesem erfolgt direkt vom Aulweg her. Aus der Tiefgarage führen Aufzüge in die einzelnen Wohnblocks. Lediglich für den Kindergarten, die geplante Gastronomie und die Besucher werden einige oberirdische Stellplätze in Richtung Aulweg eingerichtet (ähnlich wie in der jetzigen Planung). Die übrigen Gebäude können durch den Zugang an Fläche mit größeren Abständen voneinander errichtet werden.

Desweiteren sind die Geräusche des Bahnverkehrs zu berücksichtigen. Der Schall der Züge wird zukünftig von den neuen Gebäuden reflektiert werden. Das von Depant in Auftrag gegebene Schallgutachten berücksichtigt vor allem die Belange der neuen Bewohner des Gleisdreiecks, aber nicht die der bereits Ansässigen an Riegelplatz und Gnaufstraße.

Forderung Lebenswertes Gießen e.V.:

8. • Ein erweitertes Lärmgutachten für die gesamte Umgebung (Genauert mindestens Schützenberger Weg, Aulweg, Liebigstraße, Eibelstraße / Stephanstraße) ist zu erstellen, da in der dichten Bebauung vermutlich mit echo-artigen Effekten gerechnet werden muss.

Der Vergleich der Lärmpegel vor und nach der Neu-Bebauung des ehemaligen RKH-Geländes ist nur möglich, wenn jetzt ein Ist-Zustand festgehalten wird.

Forderung Lebenswertes Gießen e.V.:

- Vor Beginn der Bauarbeiten muss der Ist-Zustand durch eine adäquate Messreihe an nicht als die bisher untersuchten Messpunkten zu verschiedenen Tageszeiten (inkl. Zugdurchfahrten) an verschiedenen Wohnanlagen ermittelt und als Referenz-Zustand festgehalten werden. Nur so lassen sich tiefer die Prognosen auch überprüfen und entsprechende Nachbesserungen einleiten.

BAULEITPLANUNG DER UNIVERSITÄTSSTADT GIESSEN

hier: **Bebauungsplan GI 01/39 „Gleisdreieck Aulweg“**

Abwägung der Anregungen, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, der Offenlegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie in der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange § 4 Abs. 2 BauGB jeweils in Verbindung mit § 13a BauGB vorgebracht wurden.

Stellungnahme von: Lutz Hiestermann, 1. Vorsitzender
„Lebenswertes Gießen“

vom: 15.05.2015

Noch zu 6.:

hinsichtlich der Verkehrsverteilung als auch der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen gutachterlich untersucht und als verträglich eingestuft. Insbesondere für die Zu- und Abfahrt zum Plangebiet ergibt sich demnach eine hohe Leistungsfähigkeit. Das bestehende Straßennetz kann die zusätzlichen Verkehre auch in Zukunft ohne verkehrstechnische Maßnahmen in ausreichendem Maße aufnehmen und abwickeln. Die Linksabbiegerspur im Aulweg in Richtung Innenstadt ist für die prognostizierten Rückstaulängen ausreichend dimensioniert und ein Umbau des Knotenpunktes nicht erforderlich.

Darüber hinaus wurde bereits in der 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 25.02.2015 von Seiten des Tiefbauamtes der dringende Sanierungsbedarf des Aulweges dargestellt. Die Maßnahme ist daher eben nicht alleine auf die neuen Nutzungen zurückzuführen und die Kosten alleine durch diesen zu tragen.

Zu 7.: Der Forderung nach der Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage wird nicht entsprochen.

Grundsätzlich ist die Errichtung des Parkhauses im Sinne des städtebaulichen Gesamtkonzeptes positiv zu bewerten. Somit kann auf eine flächenzehrende Anordnung der erforderlichen Stellplätze zu Gunsten großzügig angelegter Frei- und Grünflächen verzichtet werden. Die Anlage einer Tiefgarage ist auch wegen der geplanten großzügigen Freiflächen und den damit verbundenen technischen (tieferer Auskofferung für entsprechende großzügigere oberirdische Wurzelungsbereiche) und wirtschaftlichen Herausforderungen nicht vorgesehen.

Generell ist davon auszugehen, dass durch das geplante Parkhaus keine Schallimmissionen zu erwarten sind, die die Immissionsrichtwerte sowohl am Tag als auch nachts überschreiten. Zusätzliche Maßnahmen zur Schalldämmung sind aufgrund des Parkhausbetriebes nicht erforderlich.

Zu 8.: Die Annahme, dass das vorliegende Lärmgutachten nur die geplante Neubebauung berücksichtigt, kann nicht nachvollzogen werden. Darüber hinaus sind die immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen gutachterlich untersucht und die Verträglichkeit sowohl bezüglich der geplanten Neubebauung sowie der vorhandenen Bestandsbebauung nachgewiesen.

Bei der Berechnung der Schallwerte im Plangebiet wurde nur das Gebäude 6 unmittelbar

- Der Ausbau ist erforderlich, neu zu gestalten, damit das zusätzliche Verkehrsrisiko vermieden werden kann. Diese Gestaltung der Verkehrsfläche (inkl. Einrichtung der Erschließung) wird erst durch die verschiedenen neuen Nutzungen nötig, so dass auch die Kosten allein von diesen zu tragen sind, keinesfalls jedoch von den Altanwohnern. Diese Begleitkosten der Spätveränderung sind genau der Grund, warum der Mädelplan für Gießen eben nicht das Modell-„Kompakte Stadt“ empfohlen hat!

Von den Fahrzeugen, die auf das Gelände auffahren, sollen die meisten bis zum Parkhaus am hintersten Ende des Dreiecks fahren und dort parken. Die Gebäude 4 und 5 sind mit dem Auto nur über die wahrscheinlich mit Rasengittersteinen gestalteten Feuerwehrrampen zu erreichen, so dass die Bewohner praktisch den weitestmöglichen Weg von der Grundstückszufahrt am Auhweg bis zu ihrer Haustür zurücklegen müssen. Die Bewohner dürfen an ihrer Haustür nur kurz den Einkauf ausladen, müssen dann weiter und zu ihren Stellplätzen im Parkhaus fahren. Unkonventionelle Zwischenstopps auf dem Gelände bzw. der Parkhauszufahrt sind vorprogrammiert. Dieses Verkehrskonzept erschräkt uns nicht alltags-tauglich. Auch alle anderen geprüften Varianten der Parkhaus-Positionierung haben unbefriedigende Ergebnisse geliefert.

Auch unter dem Gesichtspunkt Lärm sind die (im Lärmgutachten prognostizierten) zusätzlichen 1.600 Verkehrsbewegungen pro Tag problematisch. Dies sind Bewegungen, die auf dem Gelände zwischen den Bahngleisen entweder beginnen oder enden. Das heißt wiederum, dass jede dieser Bewegungen mit mindestens einem Autotüren-Schlag verbunden ist. So ist von einer dauerhaften Lärmbelastung auch des Umfeldes auszugehen, sowohl was den Verkehr zum und vom Parkhaus als auch innerhalb desselben betrifft. Allen das viele Türen-Schlagen innerhalb und außerhalb des Parkhauses hat nicht mehr den Charakter eines Einzelereignisses im Sinne einer einzelnen kurzzeitigen Pegelspitze.

Forderung Lebenswertes Gießen e.V.

- Die PKW der Bewohner sind ausschließlich unterirdisch unterzubringen. Da ohnehin das gesamte Gelände vor der Neubebauung eingeebnet wird, ist die Anlage eines großen Tiefgaragenkomplexes auf der gesamten Fläche gut möglich. Die Zufahrt zu diesem erfolgt direkt vom Auhweg her. Aus der Tiefgarage führen Aufzüge in die einzelnen Wohnblöcke. Lediglich für den Kindergarten, die geplante Gastronomie und die Besucher werden einige oberirdische Stellplätze in Richtung Auhweg eingerichtet (ähnlich wie in der letzten Planung). Die übrigen Gebäude können durch den Zugewinn an Fläche mit größeren Abständen voneinander errichtet werden.

Desweiteren sind die Geräusche des Bahnverkehrs zu berücksichtigen. Der Schall der Züge wird zukünftig von den neuen Gebäuden reflektiert werden. Das von Depant in Auftrag gegebene Schallgutachten berücksichtigt vor allem die Belange der neuen Bewohner des Gleisdreiecks, aber nicht die der bereits Ansässigen an Regelplatz und Gnauthstraße.

Forderung Lebenswertes Gießen e.V.

- Ein erweitertes Lärmausichten für die gesamte Umgebung (Geviert mindestens Schiffsbaggerweg, Auhweg, Liebigstraße, Eibelstraße / Stephansstraße) ist zu erstellen, da in der dichten Bebauung vermutlich mit echo-artigen Effekten gerechnet werden muss.

Der Vergleich der Lärmpegel vor und nach der Neu-Bebauung des ehemaligen RGH-Geländes ist nur möglich, wenn jetzt ein Ist-Zustand festgehalten wird.

Forderung Lebenswertes Gießen e.V.

- Vor Beginn der Bauarbeiten muss der Ist-Zustand durch eine adäquate Messreihe an mehr als drei bisher untersuchten Messpunkten zu verschiedenen Tageszeiten (inkl. Zugdurchfahrten) an verschiedenen Wochentagen ermittelt und als Referenz-Zustand festgehalten werden. Nur so lassen sich möglicher die Prognosen auch überprüfen und entsprechendes Nachbesserungen einleiten.

BAULEITPLANUNG DER UNIVERSITÄTSSTADT GIESSEN

hier: **Bebauungsplan GI 01/39 „Gleisdreieck Auhweg“**

Abwägung der Anregungen, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, der Offenlegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie in der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange § 4 Abs. 2 BauGB jeweils in Verbindung mit § 13a BauGB vorgebracht wurden.

Stellungnahme von: Lutz Hiestermann, 1. Vorsitzender
„Lebenswertes Gießen“

vom: 15.05.2015

Noch zu 8.:

neben dem geplanten Parkhaus einbezogen. Ansonsten beziehen sich die im Akustischen Gutachten angegebenen Immissionspunkte ausschließlich auf die bestehende Bebauung im Bereich des Riegelpfades und der Gnauthstraße. Da die ermittelten Schallimmissionen erheblich unter den Immissionsrichtwerten für schutzbedürftige Wohnräume liegen, sind keine aufwendigen zusätzlichen Maßnahmen zur Schalldämmung an den bestehenden Wohngebäuden erforderlich. Somit sind eine kostenintensive Dämmung und der Einbau hochwertiger Schallschutzfenster nicht erforderlich. Darüber hinaus könnten aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen, sofern sie denn erforderlich wären, nicht außerhalb des Plangebietes reiches festgesetzt werden.

Die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes erstellten Immissionsgutachten kommen zu dem Ergebnis, dass die geplante Neubebauung entgegen der allgemeinen Annahmen tendenziell eher zu einer Verbesserung als zu einer Verschlechterung der Geräuschbelastung durch Schallreflexionen für die bestehenden Wohnhäuser beiträgt. Lediglich im Bereich des Auhwegs ist ein Anstieg von bis zu 0,3 dB zu erwarten, der jedoch deutlich unter der für den Menschen wahrnehmbaren Schwelle von 3 dB liegt. Die geplante Neubebauung wirkt damit für ihre Umgebung wesentlich stärker als Abschirmung vor dem Verkehrslärm denn als Reflexionsfläche. Darüber hinaus wurden auch die Immissionen des Parkhauses für die angrenzende Wohnbebauung gutachterlich überprüft und die Einhaltung der relevanten Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete (WA) nachgewiesen.

Zu 9.: Der Forderung nach Vor-Ort-Messungen vor Baubeginn wird nicht entsprochen. Messungen vor Ort sind aufgrund der noch nicht realisierten Bebauung und Nutzung des Plangebietes nicht möglich und im Bebauungsplanverfahren üblicherweise auch nicht erforderlich. Statt dessen wurden unter Einbeziehung der verfügbaren Daten durch Berechnungen und Prognosen die zu erwartenden Schallimmissionen ermittelt. Diese liegen aufgrund der angenommenen Maximalwerte in der Regel höher als die messbaren Realwerte. Darüber hinaus gibt es keinen Anlass an den Angaben des Gutachters zu zweifeln. Bei dem Verfasser des Gutachters handelt es sich um ein anerkanntes Ingenieurbüro und das angewandte Verfahren entspricht den Anforderungen an die 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift (TA Lärm) zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

