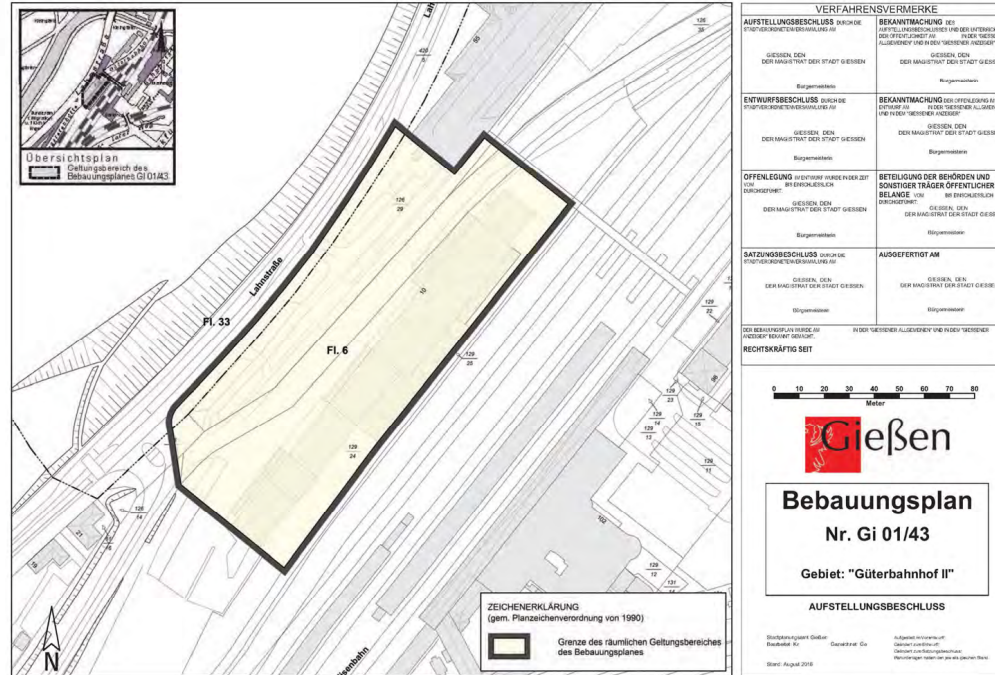




Gießen



Bebauungsplan GI 01/43 Bereich: „Güterbahnhof II“ Vorstellung im Bauausschuss am 13.09.2016





Rahmenplanung Güterbahnhof (2013)



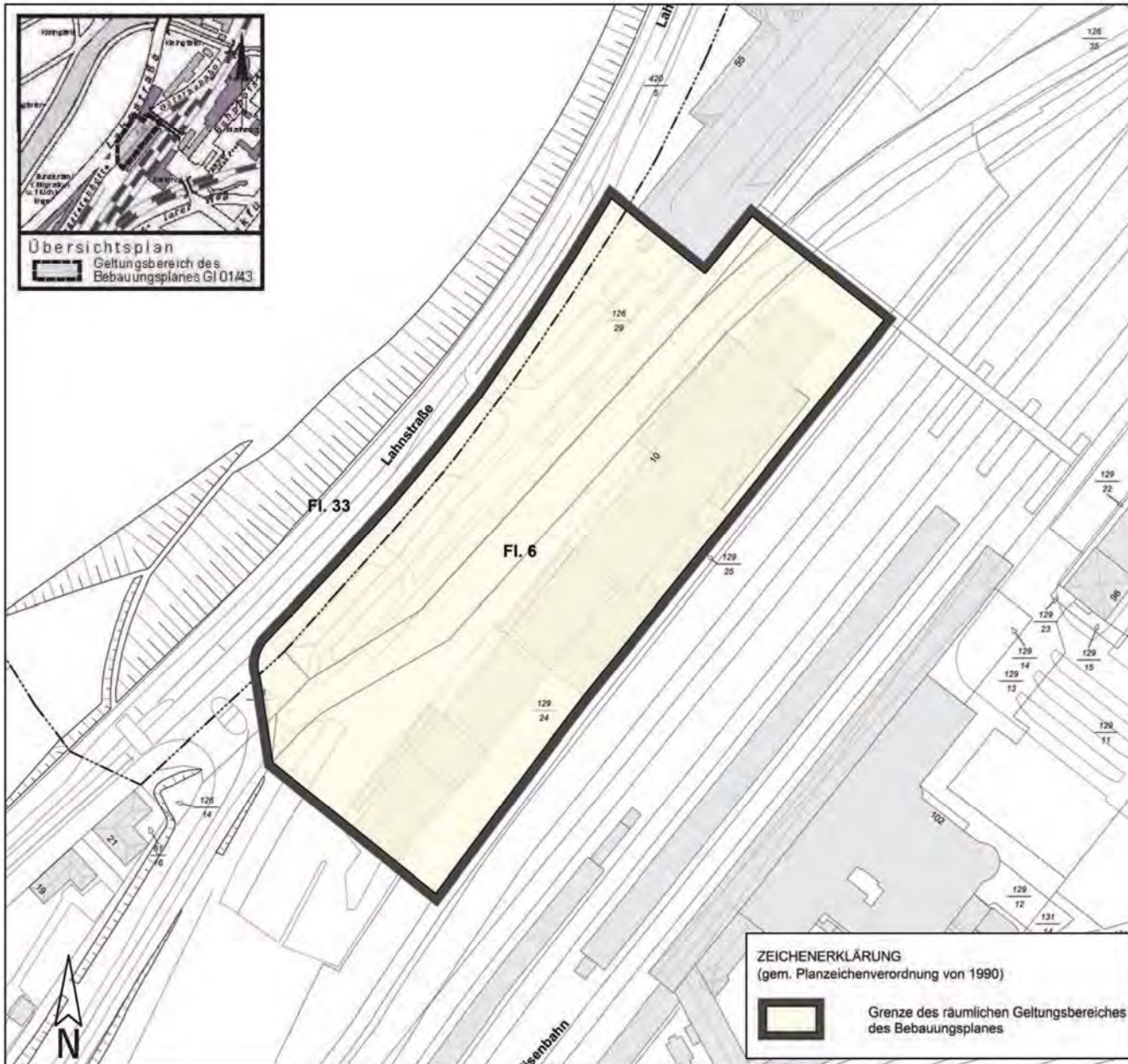
H/B = 297 / 420 (0.12m²)

Allplan 2011




Ausschnitt Südwest Rahmenplanung Güterbahnhof (2013)



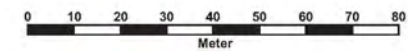


Übersichtsplan
Geltungsbereich des
Bebauungsplanes GI 0143

ZEICHENERKLÄRUNG
(gem. Planzeichenverordnung von 1990)

 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
des Bebauungsplanes

VERFAHRENSVERMERKE	
AUFSTELLUNGSBESCHLUSS DURCH DIE STADTVERORDNUNGSAMBLUNG AM GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin	BEKANNTMACHUNG DES AUFSTELLUNGSBESCHLUSSES UND DER ÜTTERICHTUNG DER ÖFFENTLICHKEIT AM ALLGEMEINEN UND IN DEM "GIESSENER ANZEIGER" GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin
ENTWURFSBESCHLUSS DURCH DIE STADTVERORDNUNGSAMBLUNG AM GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin	BEKANNTMACHUNG DER OFFENLEGUNG IM ENTWURF AM ALLGEMEINEN UND IN DEM "GIESSENER ANZEIGER" GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin
OFFENLEGUNG IM ENTWURF WURDE IN DER ZEIT VOM ... BIS ENDSCHLIESSLICH DURCHFÜHRT. GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin	BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE VOM ... BIS ENDSCHLIESSLICH DURCHFÜHRT. GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin
SATZUNGSBESCHLUSS DURCH DIE STADTVERORDNUNGSAMBLUNG AM GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin	AUSGEFERTIGT AM GIESSEN, DEN DER MAGISTRAT DER STADT GIESSEN Bürgermeisterin
DER BEBAUUNGSPLAN WURDE AM ... IN DER "GIESSENER ALLGEMEINEN" UND IN DEM "GIESSENER ANZEIGER" BEKANNT GEMACHT. RECHTSKRÄFTIG SEIT	



Bebauungsplan
Nr. Gi 01/43
Gebiet: "Güterbahnhof II"

AUFSTELLUNGSBESCHLUSS

Stadtplanungsamt Giessen
Bearbeitet: Kr
Gezeichnet: Gs
Stand: August 2016

Aufgestellt im Voraustruf:
Gezeichnet zum Entwurf:
Gezeichnet zum Satzungsbeschluss:
Manuskripten haben den jeweiligen Stand.



Bestandsfotos Güterbahnhof



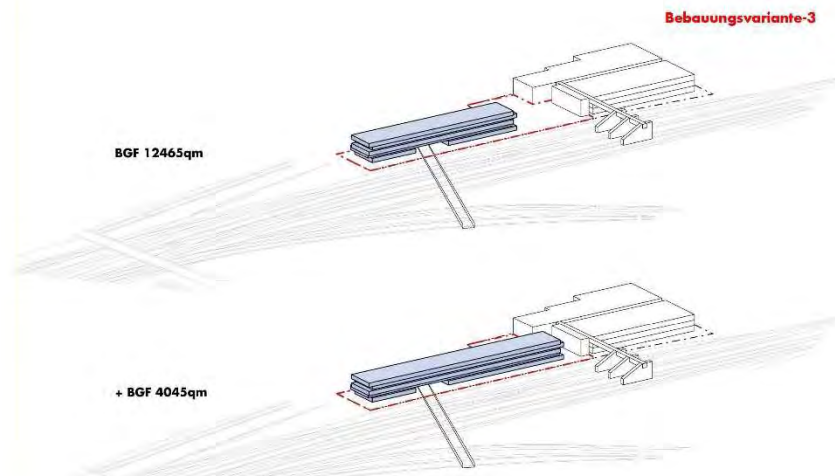
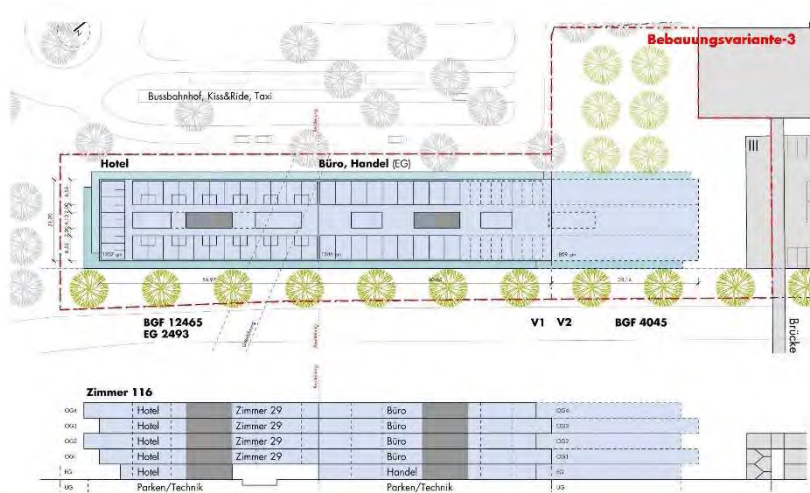
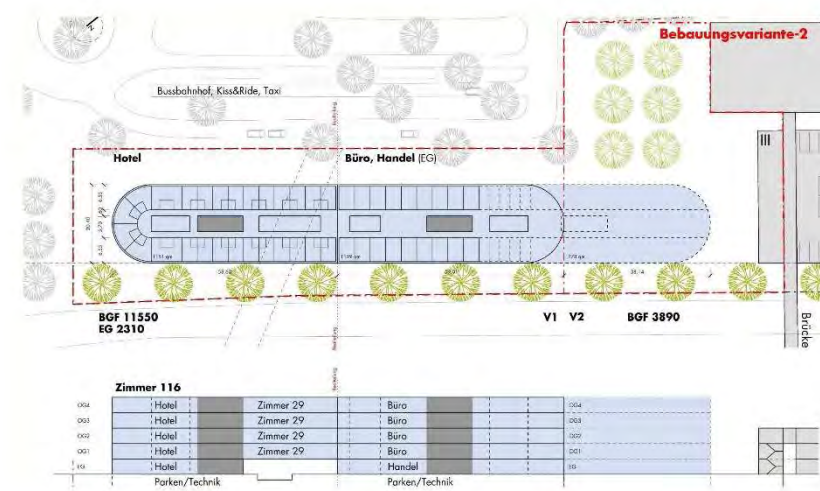
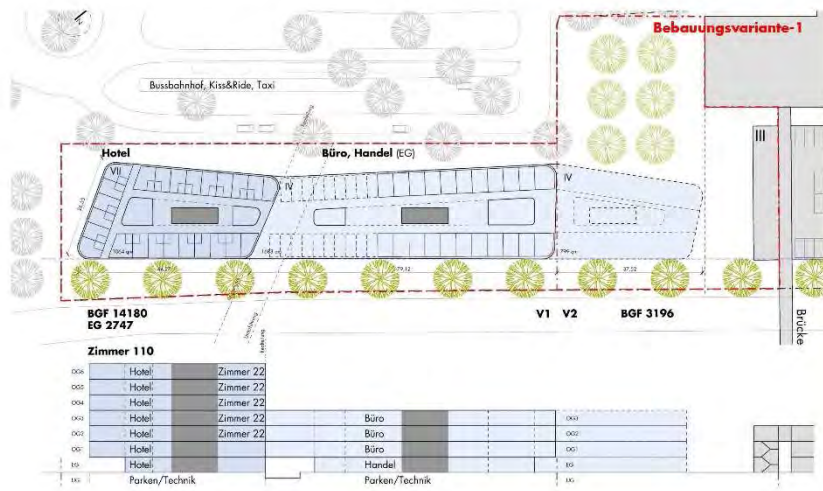


Bestandsfotos Güterbahnhof



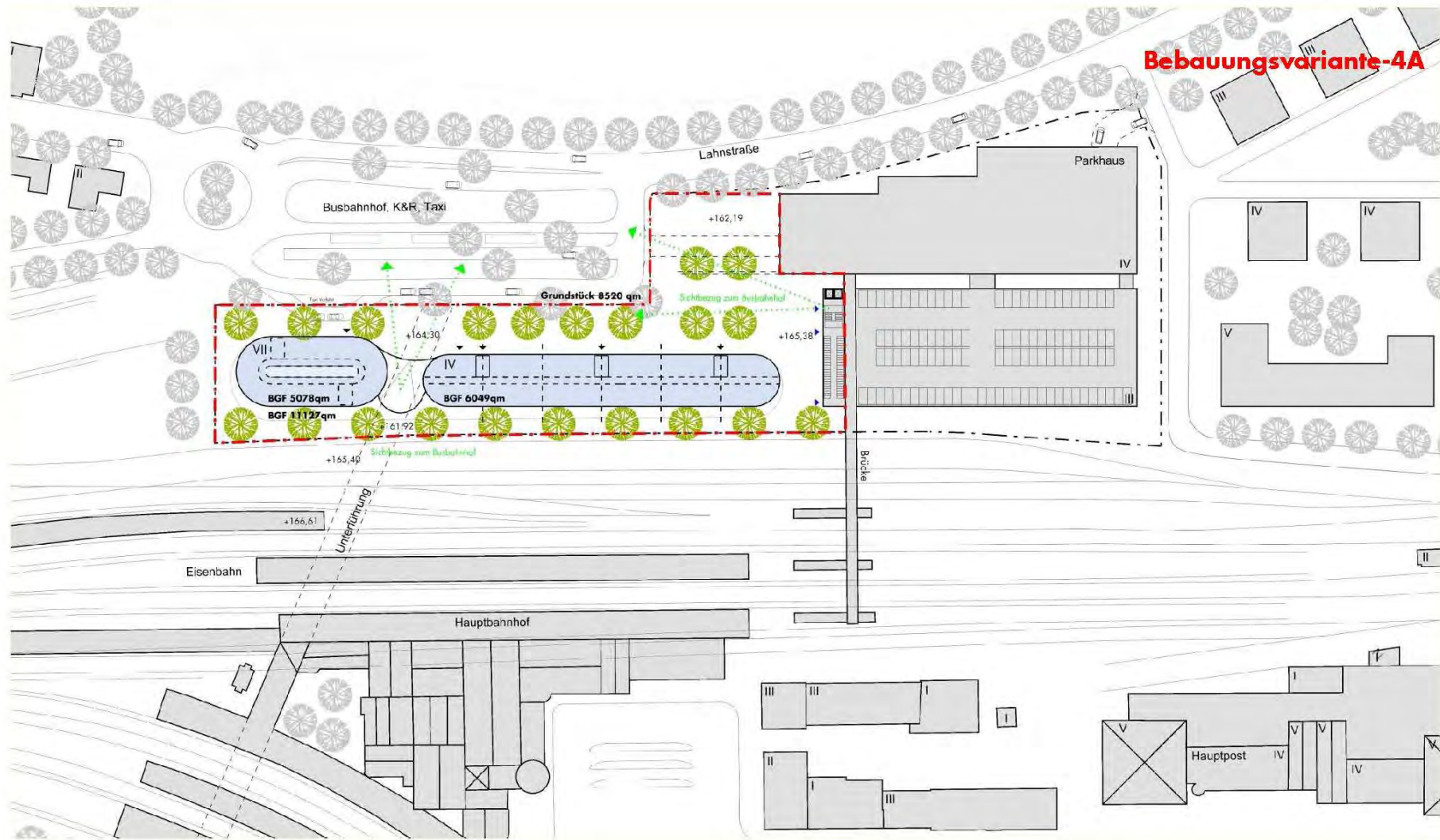


Varianten private Bebauung Güterbahnhofsareal



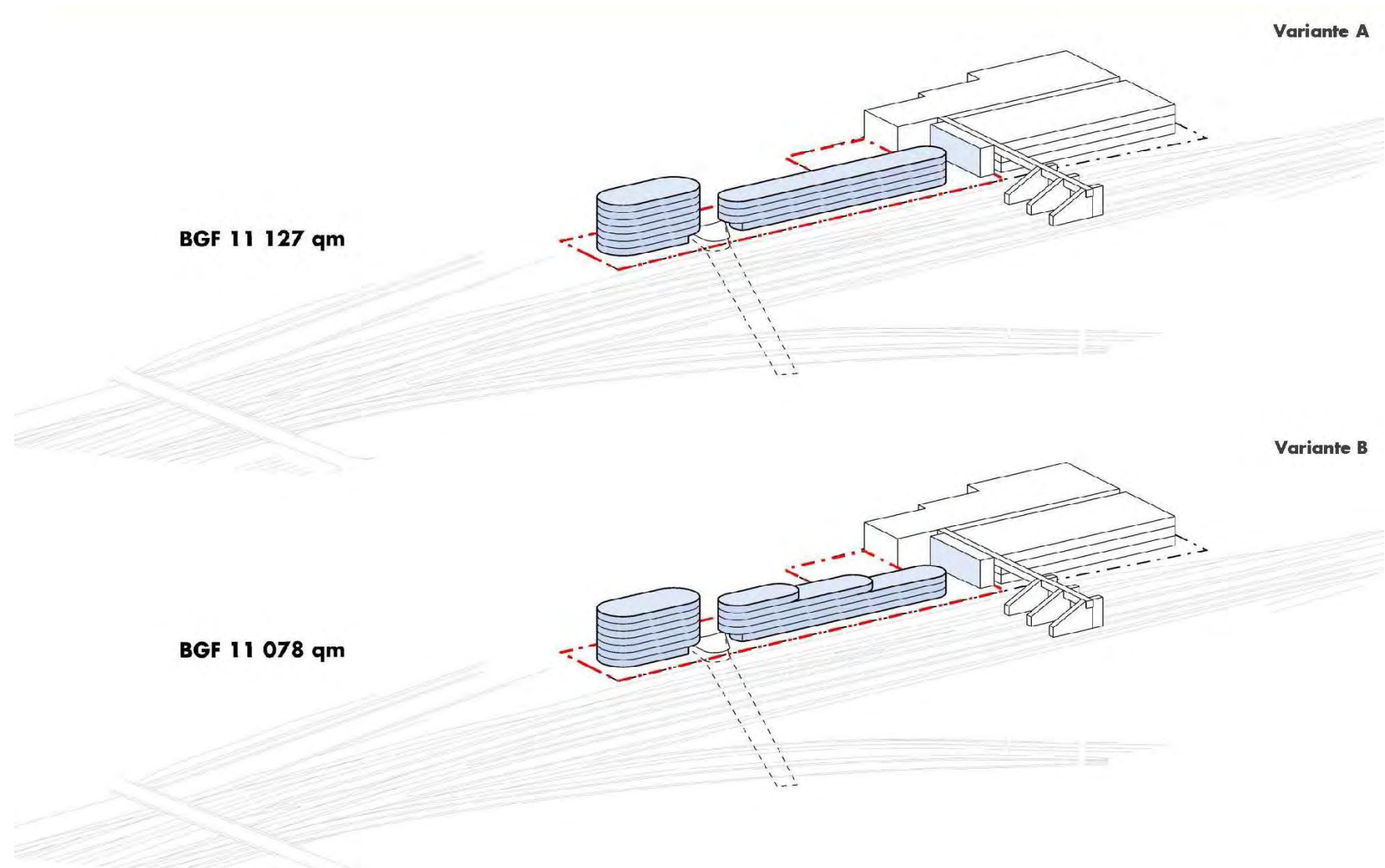


Vorzugsvariante private Bebauung Güterbahnhofsareal



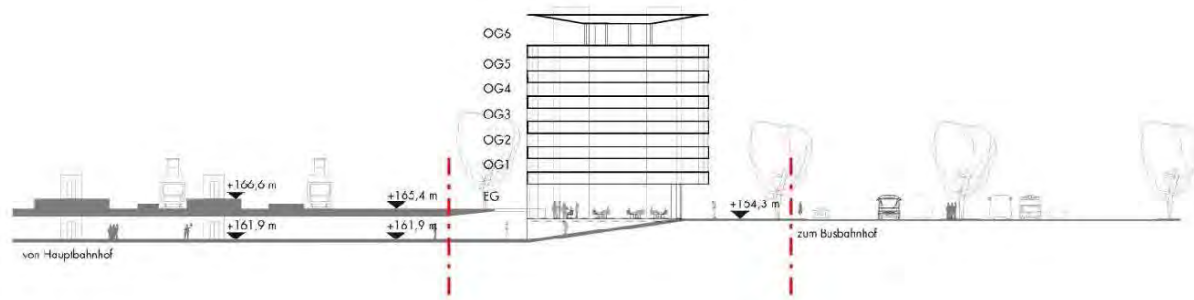


Vorzugsvariante private Bebauung Güterbahnhofsareal

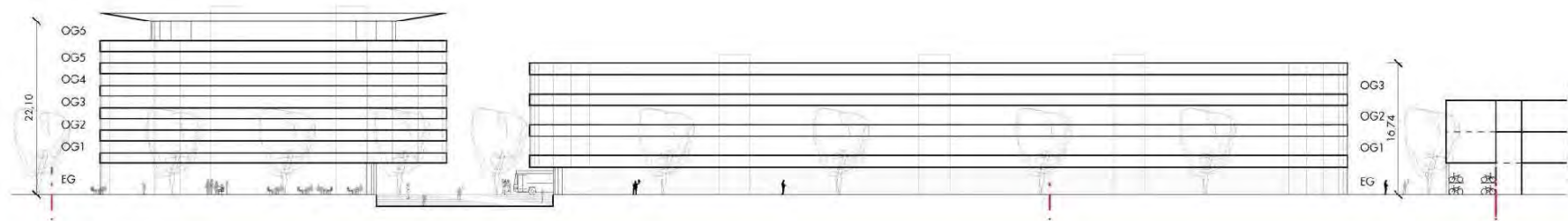




Vorzugsvariante private Bebauung Güterbahnhofsareal



Schnitt + Ansicht





Vorzugsvariante private Bebauung Güterbahnhofsareal



Machbarkeitsstudie Fernbusbahnhof Güterbahnhof Gießen

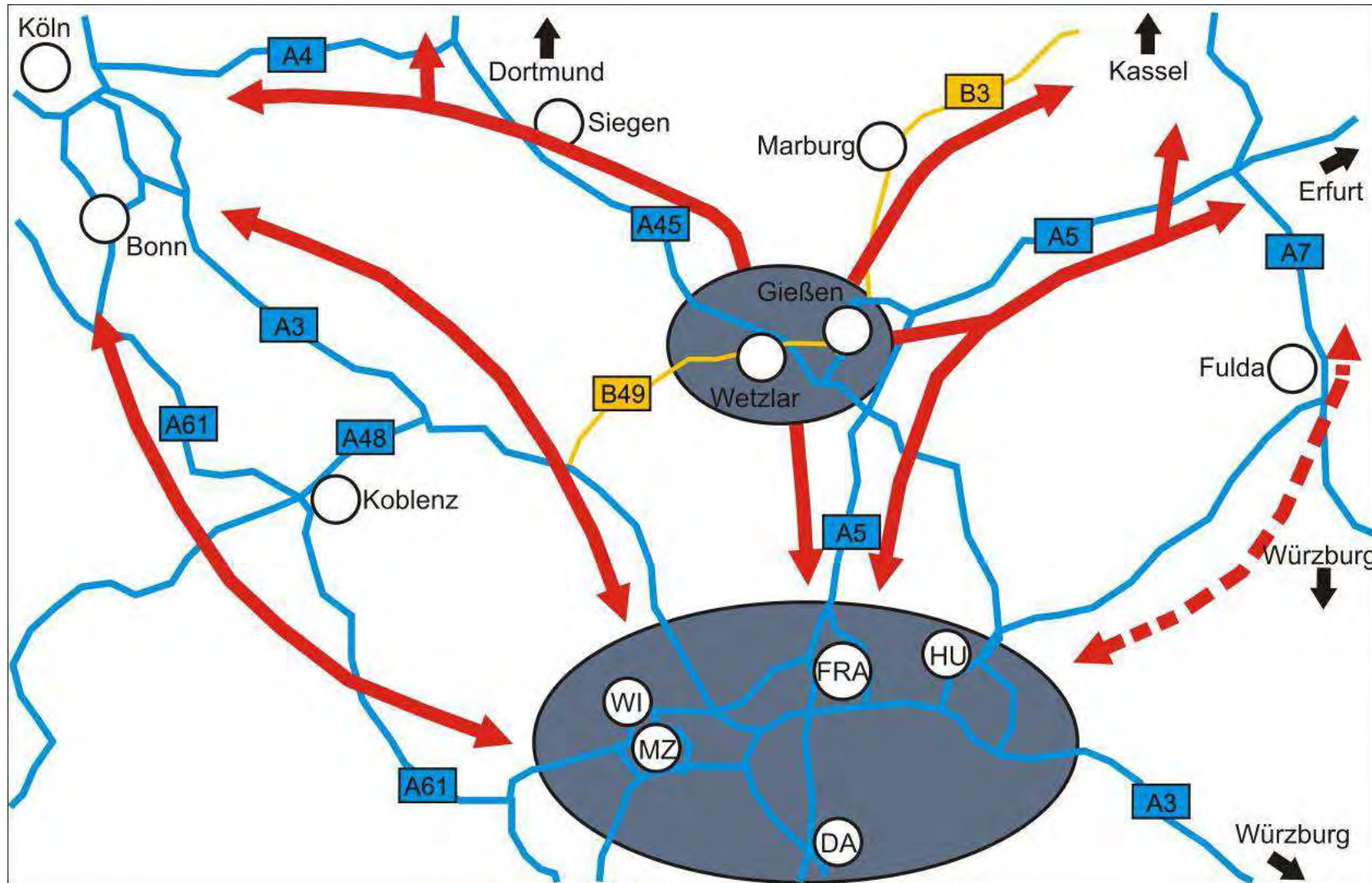
Vorstellung Endbericht
13.09.2016 in Gießen

Günter Sandmann (schöne aussichten landschaftsarchitektur)

Inhalt

1. Analyse Raumstruktur und Verkehr
2. Dimensionierung und Platzbedarf der Fernbushaltestelle
3. Entwicklung der Varianten
4. Ausarbeitung der Vorzugsvariante
5. Wirkungsanalyse Vorzugsvariante
6. Berechnungsnachweis und Kostenschätzung
7. Umsetzungsmöglichkeiten

Analyse Raumstruktur und Verkehr



Je nach Wochentag wird mit inzwischen bis zu 97 bestehenden bzw. aktuell beantragten Abfahrten (Oktober-Fahrplan) im nationalen Fernbusverkehr auf nahezu allen wichtigen Relationen bereits ein großes Nachfragepotential in Gießen abgedeckt. Auf den nachfragestarken Relationen ist eine Erhöhung der Frequenzen einzelner Anbieter zu erwarten, auch aufgrund der schlechten Schienenfernverkehrsanbindung Gießens.

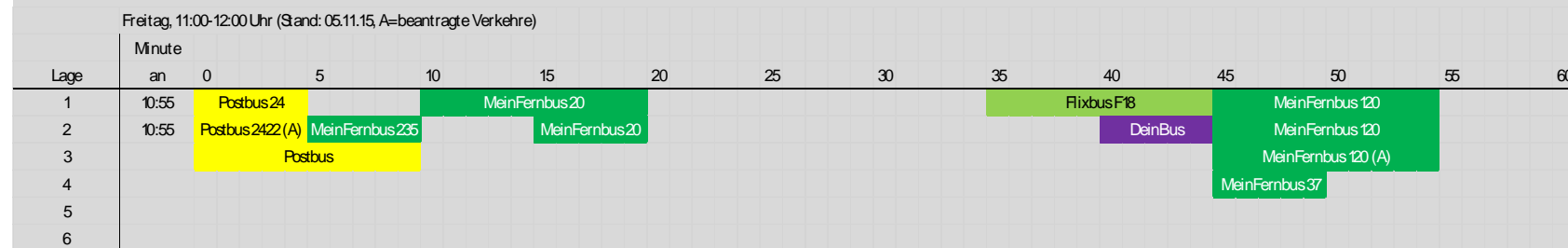
Zusätzliche Fahrten werden jedoch aller Voraussicht nach nicht in den ohnehin schon stark bedienten Angebotsspitzen stattfinden. Eine Erhöhung des Angebotes wird somit aller Voraussicht nach nur geringfügige Auswirkungen auf die benötigten Kapazitäten der Fernbuslinienstation haben. Im internationalen Verkehr ist von keinem nennenswerten Anstieg der Fahrten auszugehen.

Analyse Raumstruktur und Verkehr

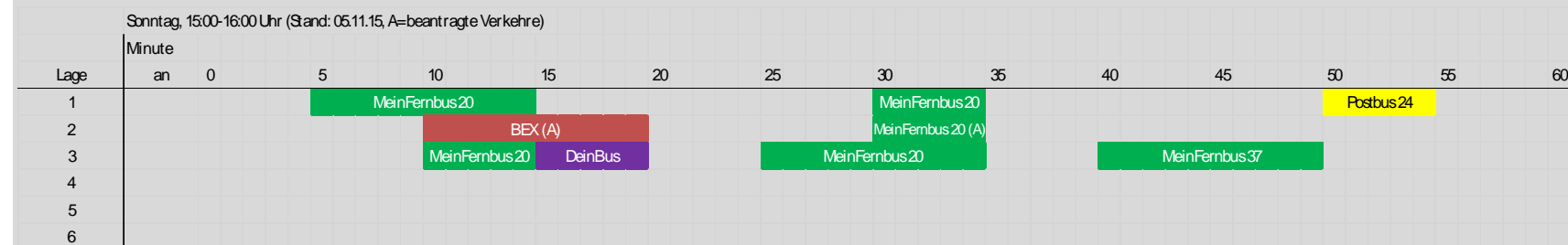
- Gießen ist durch seine Lage an wichtigen Verkehrsachsen ein günstiger Haltepunkt für Fernbusunternehmer, auch aufgrund der nur geringen Umwegzeiten zur Anbindung der Stadt. In Abhängigkeit der Nachfrage ist bereits heute ein umfassendes Angebot im nationalen Fernbusverkehr vorhanden.
- Künftig ist mit einem ansteigenden Fahrtenaufkommen im nationalen Fernbusverkehr zu rechnen. Für die Dimensionierung des Fernbusbahnhofes wird angenommen, dass sich die Anzahl der fahrplanmäßigen Abfahrten (nationaler Verkehr) an Spitzentagen um ca. 20 % im Vergleich zum heutigen Fahrplan auf einen Wert von ca. 115 pro Tag einpendeln wird.
- Dabei ist zu beachten, dass die Nachfragespitzen bereits heute mit einem umfassenden Angebot abgedeckt sind und das zusätzliche Angebot in den bisher weniger stark bedienten Zeiten stattfinden wird.
- Der Markt ist weiterhin in Bewegung, weiterhin ist mit umfangreichen Netzerweiterungen einzelner Anbieter, Markteintritten und Marktaustritten zu rechnen. Eine Marktkonsolidierung und damit eine Reduzierung der Kapazitäten ist nicht auszuschließen.

Dimensionierung und Platzbedarf der Fernbushaltestelle

Bussteigbelegung nach aktuellem Fahrplan (Fr 11-12 Uhr)

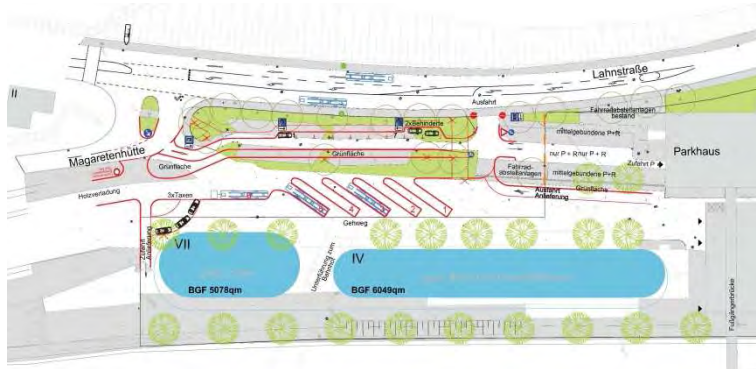


Bussteigbelegung nach aktuellem Fahrplan (So 15-16 Uhr)

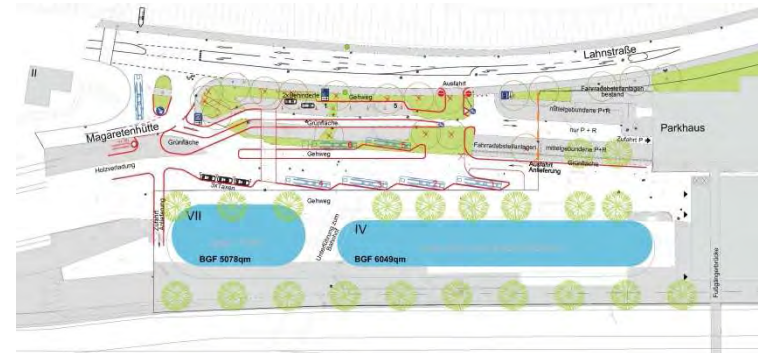


Auf Grundlage der oben durchgeführten Ermittlung des Platzbedarfs werden insgesamt sechs Haltepositionen für die Fernbus-Haltestelle in Gießen empfohlen (fünf für die Nutzung mit Standardreisebussen, eine verlängerte Position für die Nutzung durch einen Fernbus mit Anhänger oder alternativ für zwei weitere Standardreisebusse).

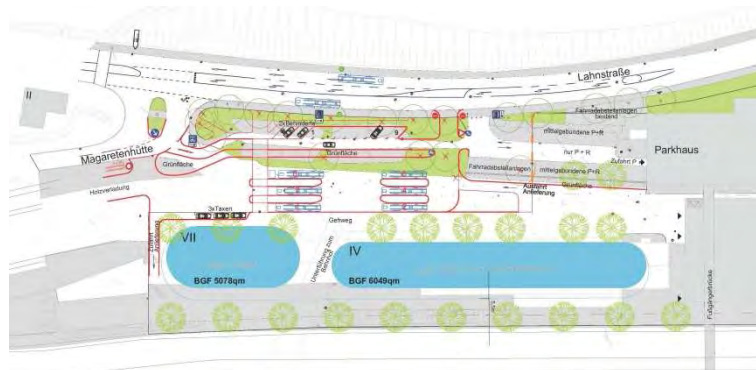
Entwicklung der Varianten



Variante 1: Schrägaufstellung



Variante 2: Sägezahnaufstellung



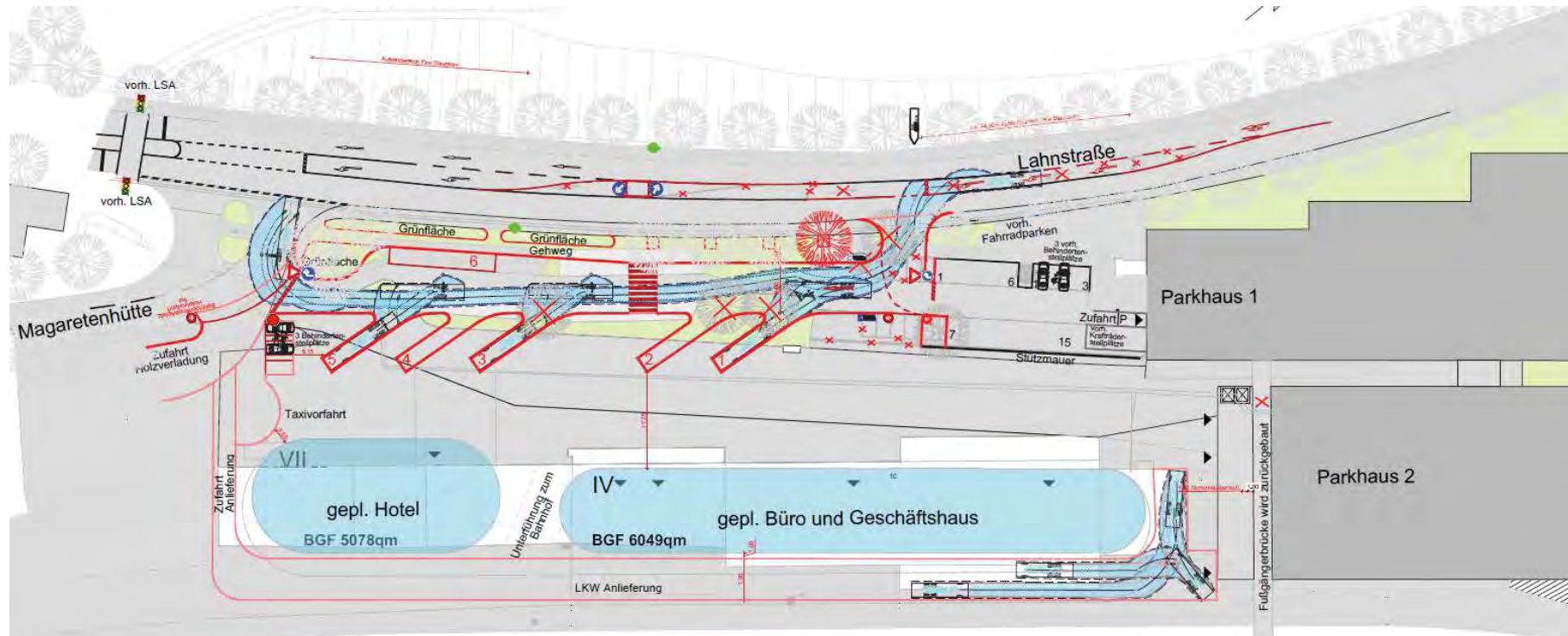
Variante 3: Parallele Inselanordnung



Vorzugsvariante mit Dachaufsicht

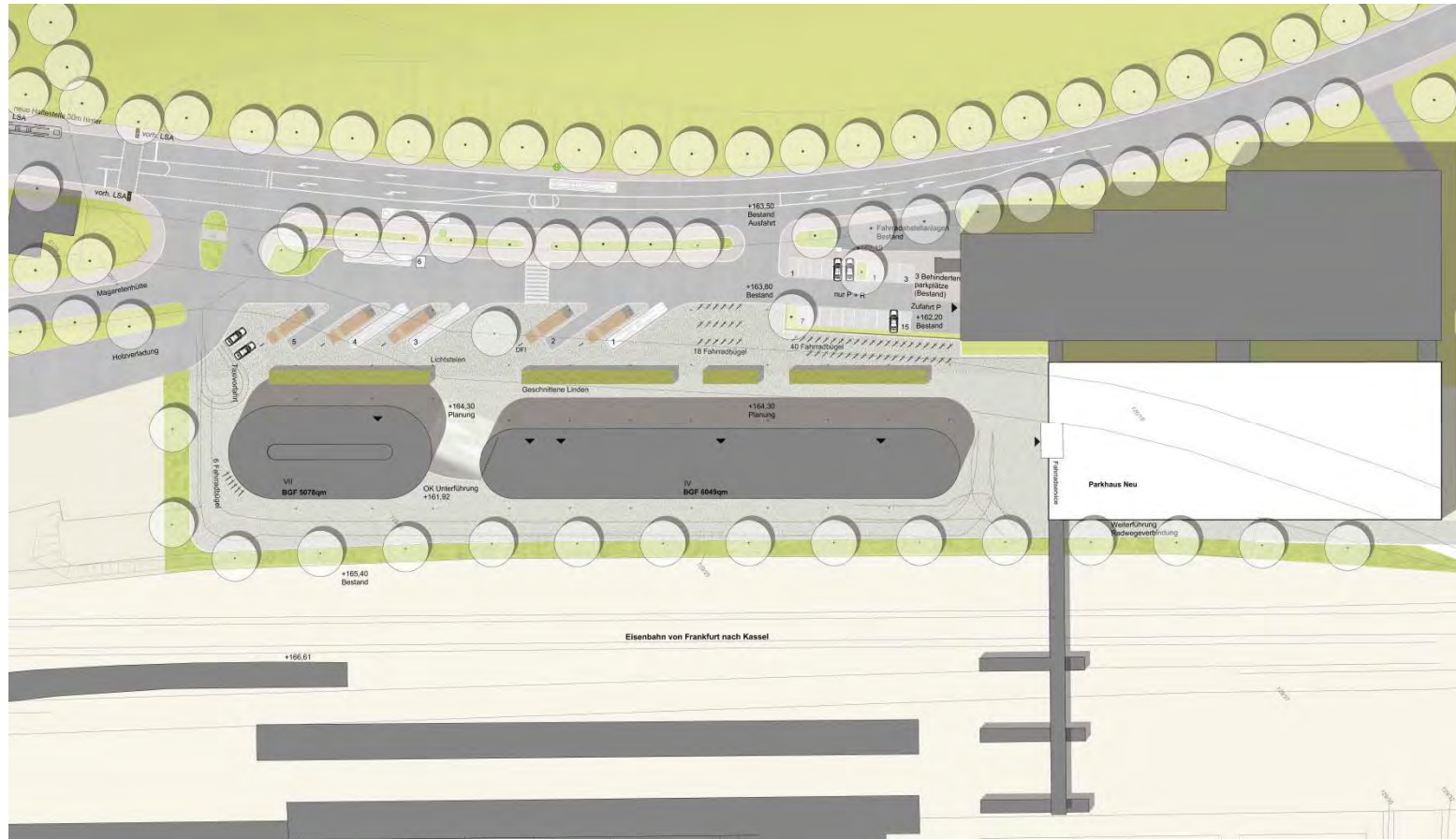
Ausarbeitung der Vorzugsvariante

Vorzugsvariante, Schleppkurvenprüfung



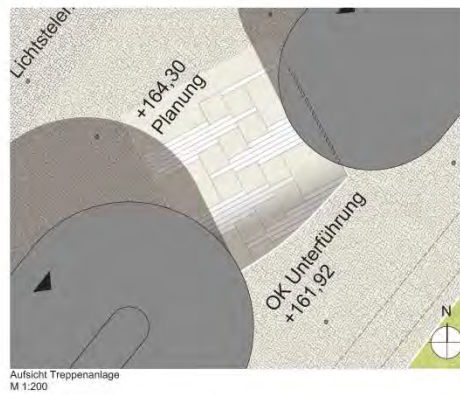
Ausarbeitung der Vorzugsvariante

Vorzugsvariante, Gestaltungsplan



Ausarbeitung der Vorzugsvariante

Treppen/ Rampenanlage



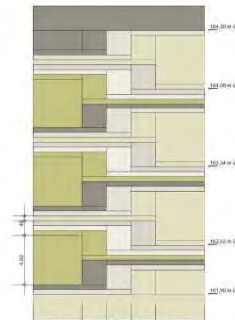
Aufsicht Treppenanlage
M 1:200



Ansicht Treppenanlage
M 1:200



Treppenanlage, barrierefrei
M 1:200



Treppenanlage schematisch,
barrierefrei, M 1:200



Schnittansicht Treppenanlage
M 1:200

Ausarbeitung der Vorzugsvariante



Beispiel: Aachen

Ausarbeitung der Vorzugsvariante



Beispiel: Aachen

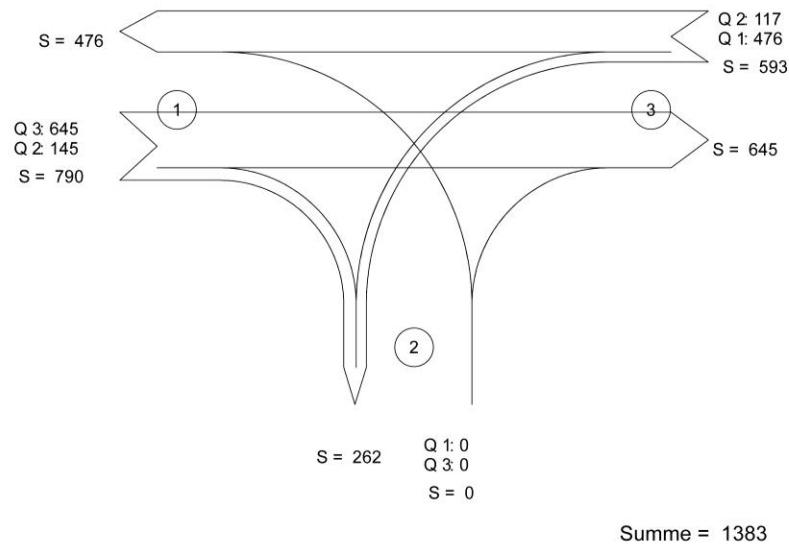
Wirkungsanalyse Vorzugsvariante

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS für Vorfahrtsknotenpunkte

Qualitätsstufe	verbale Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10 s
B	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20 s
C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	≤ 30 s
D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45 s

Wirkungsanalyse Vorzugsvariante

Knotenpunkt Lahnstraße / Einfahrt (Parkhaus / Fernbusbahnhof)



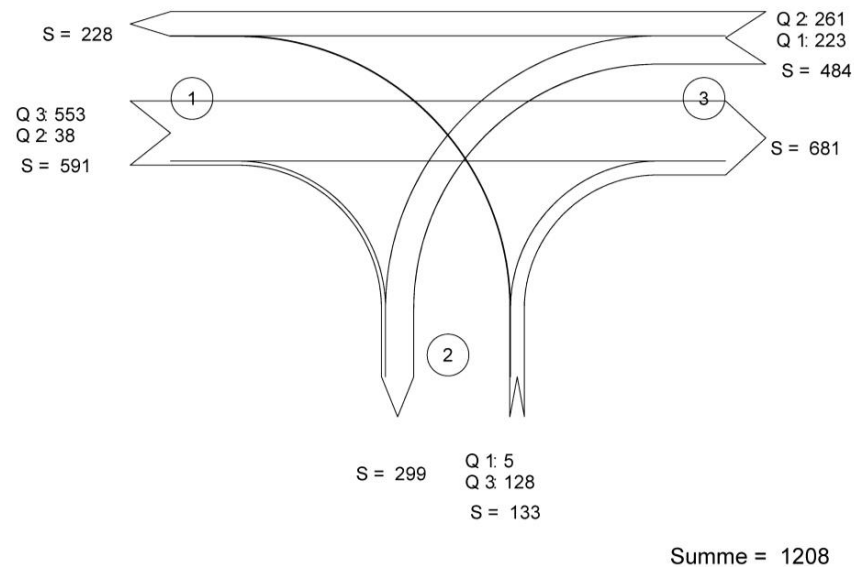
Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Lahnstraße (Süd)	geradeaus	A
	rechts	A
Lahnstraße (Nord)	geradeaus	A
	links	A
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		A

Knotenstrombelastung Lahnstraße / Einfahrt
 (Parkhaus / Fernbusbahnhof), Frühspitzenstunde,
 Planfall

Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Lahnstraße /
 Einfahrt Fernbusbahnhof / Parkhaus

Wirkungsanalyse Vorzugsvariante

Knotenpunkt Lahnstraße/ Margaretenhütte



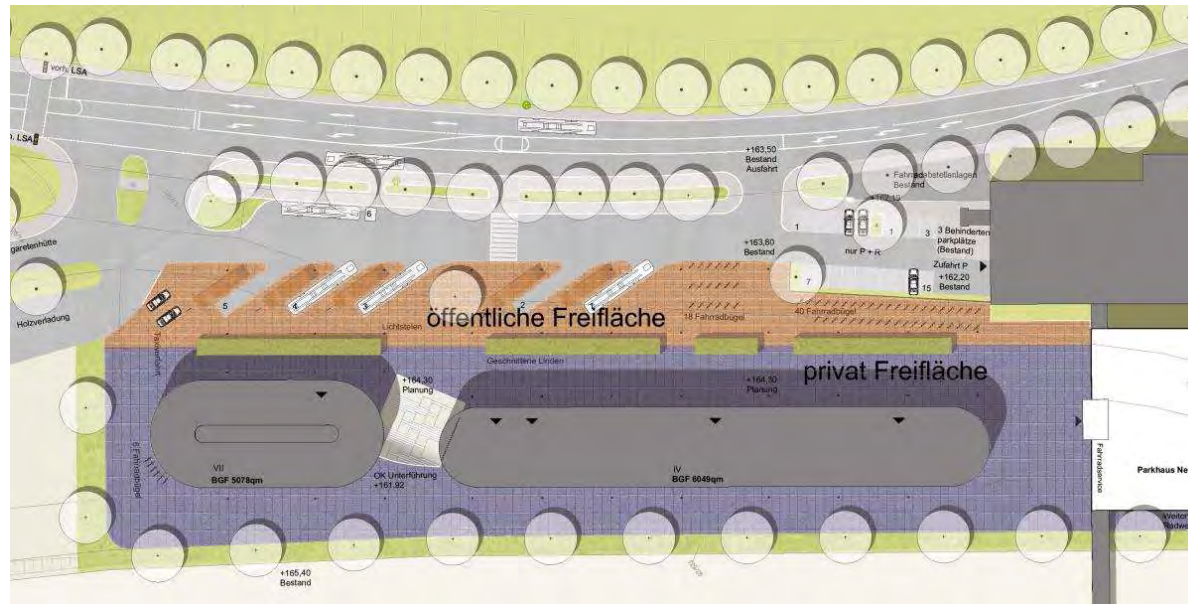
Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Lahnstraße (Süd)	geradeaus	A
	rechts	A
Lahnstraße (Nord)	geradeaus	A
	links	A
Margaretenhütte	links	C
	rechts	B
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		C

Knotenstrombelastung Lahnstraße/ Margaretenhütte, Frühspitzenstunde, Planfall

Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Lahnstraße/ Margaretenhütte

Berechnungsnachweis und Kostenschätzung

Mögliche Flächenaufteilung



Freiflächendarstellung öffentlich/privat

Kostengruppe	Bezeichnung	Menge	Einheit	Ep	Gp
Platzflächen					
5.2.1.1	Pflasterfläche Platz	6.650,00	m ²	120,00 €	798.000,00 €
	öffentliche Flächen	2.250,00	m ²	120,00 €	270.000,00 €
	private Flächen	4.400,00	m ²	120,00 €	528.000,00 €

Grobkostenabschätzung privat/öffentlich

Umsetzungsmöglichkeiten

Gebührenordnung

Beispiele für die Gebührenhöhe in anderen Städten sind:

- Saarbrücken: Der Betreiber Q-Park erhebt 2,50 Euro (brutto) für 60 Minuten
- Dortmund: Der Betreiber SBB Dortmund GmbH erhebt 6 Euro (brutto) für 30 Minuten
- ZOB Hamburg: In Hamburg gelten nach der Anzahl der Abfahrten gestaffelte Preise. Für 20 Minuten Aufenthalt fallen zwischen 0,84 Euro und 6,80 Euro (Nettopreise) an. Für weitere Liegezeiten gelten gestaffelte Zuschläge.

Betreibermodelle

Grundsätzlich stehen für die Möglichkeiten einer reinen Privatfinanzierung, eines Public-Private-Partnership-Modells mit einer Anschubfinanzierung sowie der kommunalen Organisation zwei wesentliche Modelle zur Verfügung:

- Der öffentlichen Hand gehört im Model Build-Operate-Transfer (BOT) das Fernbus-Terminal, wobei Errichtung, Finanzierung und Betrieb privatwirtschaftlich erfolgen.
- Werden sämtliche Aufgaben von privaten Akteuren übernommen, wird vom Build-Own-Operate (BOO) gesprochen.

Ein verbreitetes Modell an größeren Fernbusterminals ist die Betreibergesellschaft. Betreibergesellschaften treten in unterschiedlichen Formen und Eigentümerstrukturen auf.

Vielen Dank !