



**Begründung zur 1. Änderung des
Bebauungsplans GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz“**

Planstand:
20.10.2010

Stadtplanungsamt Gießen

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Erfordernis der Planung	2
2	Lage und räumlicher Geltungsbereich	3
3	Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung	4
4	Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich	5
4.1	Planerische Rahmenbedingungen	5
4.2	Städtebaulicher Bestand	6
4.3	Grünordnerische Bestandssituation	6
5	Erläuterungen zu den Planfestsetzungen	8
5.1	Städtebauliche Konzeption	8
5.2	Grün- und Freiraumordnerische Konzeption	8
5.3	Art der baulichen Nutzung	9
5.4	Maß der baulichen Nutzung	11
5.5	Bauweise.....	11
5.6	Mit Gehrechten zu belastende Flächen und Gebäudeteile	11
5.7	Landschaftsplanerische Festsetzungen	11
5.8	Aufschiebende Bedingungen.....	12
5.9	Äußere Gestaltung.....	12
5.10	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach Landesrecht	12
5.11	Verkehrliche Erschließung.....	14
5.12	Ver- und Entsorgung.....	15
5.13	Denkmalschutz und Archäologie	17
5.14	Schallschutz	20
5.15	Erschütterungsschutz	20
6	Eingriffsregelung und Umweltbericht gem. § 2a BauGB	21
7	Bodenordnung	21
8	Kosten	22
9	Verfahrensablauf	22
10	Anhänge und Abbildungen	23

1 Anlass und Erfordernis der Planung

Die Universitätsstadt Gießen plant bereits seit vielen Jahren die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu einem leistungsfähigen und zeitgerechten Verkehrsknotenpunkt. Hierbei liegt besonderes Augenmerk auf dem Fahrgastkomfort mit kurzen Wegen, einem Leitsystem mit sinnvoller Fahrgastinformation bezogen auf alle Verkehrsarten und einer barrierefreien Wegeketten für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich der Menschen mit Behinderungen.

Nach langen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG konnte die Stadt in den letzten Jahren bereits große Teile der notwendigen Grundstücksflächen erwerben.

Durch die Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung am 14.04.2008, die Landesgartenschau 2014 auszurichten, ist die Erneuerung und Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Busbahnhof wegen der hohen Bedeutung auf die Besucherwirkung aktuell eine der dringendsten Aufgaben geworden. Um die Planungen rechtssicher fortführen zu können, ist die Schaffung von Baurecht notwendig.

Die Stadtverordnetenversammlung hatte bereits am 20.11.2003 den Bebauungsplan mit Begründung als Entwurf beschlossen. Auf der Grundlage dieses Entwurfes und einer Satzung gemäß §25 Abs.1 Nr.2 BauGB (besonderes Vorkaufsrecht) wurden die Grundstücksverhandlungen geführt.

Notwendige Abstimmungen zur Fortsetzung des Bauleitplanverfahrens wie die Aktualisierung der Planungsgrundlagen (aktuelle Verkehrszählungen mit Straßendimensionierungen, Haltestellenkonzept in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und den Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO), detaillierte Fahrradzahlungen, Schleppkurvennachweise etc.), die Konzeptionierung eines Parkhauses mit Buswartepätzen und die Entscheidung der Stadtverordneten über den Umgang mit der historischen Treppe auf den Übergang zum alten Wetzlarer Weg konnten im Juli 2010 abgeschlossen werden.

Auch nach den aktuellen Untersuchungen des Busverkehrs ist die Stadt Gießen zusammen mit dem RMV und den LNOs zu dem Ergebnis gekommen, dass die eingesetzten Busse über eine zu bauende Umfahrung an den Bahnhof herangeführt werden müssen. Andere Lösungen sind aufgrund der vorhandenen Enge der Gießener Bahnhofsvorzone nicht umsetzbar.

Das Bauleitplanverfahren wurde im sogenannten Vereinfachten Verfahren gemäß §13 BauGB durchgeführt, da bei der anstehenden Änderung und Ergänzung des rechtskräftigen Bebauungsplans GI 1/04 „Bahnhofsvorplatz“ die Grundzüge der Planung nicht berührt wurden bzw. werden. Das planerische Grundziel bleibt erhalten, die städtebauliche Ordnung für einen funktionsfähigen Bahnhofsvorplatz mit Omnibusbahnhof herbeizuführen. Dabei wird die bestehende städtebauliche Ordnung nicht in beachtlicher Weise tangiert und nur einzelne öffentliche Belange werden von den Änderungen berührt.

Die Verwaltung machte von der Möglichkeit Gebrauch, das Bauleitplanverfahren zu beschleunigen, indem sie den Bebauungsplanentwurf fortschrieb und ohne erneuten Billigungsbeschluss gemäß den §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs.2 BauGB eine Offenlage durchführte. Das dem Bauleitplan vom Oktober 2003 zu Grunde liegende Konzept der Verkehrsabwicklung hat weiterhin Gültigkeit, so dass der Entwurf des Bebauungsplans nur geringfügig aktualisiert werden musste.

Entsprechend der Regelung des §13 Abs. 3 Satz 2 BauGB entfällt die Pflicht zur Umweltprüfung gemäß §2 Abs. 4 BauGB. Im Verfahren wurden die betroffenen Umweltbelange ermittelt und in der Abwägung berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und Behörden als auch die Stellungnahmen aus der Bürgerbeteiligung liegen vor und finden, soweit für den hier vorliegenden Plangeltungsbereich relevant, Eingang in die Planung.

Im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen hat sich die Bahn bereits von nicht mehr betriebsnotwendigen bebauten Flächen getrennt (Gebäude mit DB Kantine und Büronutzungen). Durch die geplante Neugestaltung der Verkehrsabwicklung mit Umfahrung entstand für diesen Bereich ebenfalls ein Planungserfordernis.

Im Rahmen der Bebauungsplanänderung sind vorrangig Verkehrsbelange betroffen und insbesondere Teilflächen der Deutschen Bahn, die aufgrund ihrer Widmung nur bedingt von der Stadt Gießen überplant werden können. Die angestrebte und dringend notwendige Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes kann jedoch nur erfolgen, wenn die im Bebauungsplanentwurf besonders gekennzeichneten Flächen von Bahnbetriebszwecken weitestgehend freigestellt werden.

Die zentralen Neuerungen gegenüber dem Bebauungsplanentwurf 2003 ergeben sich aus den aktuell notwendigen Verkehrsflächen und geänderten Vorgaben im Bereich der historischen Treppe mit Fahrradparkhaus. Die Anbindung des Bahnhofs an große Teile des Stadtgebiets Friedrichstraße/Kliniken erfolgt über ein sanierungsbedürftiges Brücken- und Rampenbauwerk. Um dieses funktional verbessert und behindertengerecht erneuern zu können, ist die Entwicklung von Bahnflächen notwendig. Auch hier liegen gutachterliche Untersuchungen und Planungen vor, die den ergänzenden Flächenbedarf für das Bauwerk nachweisen. Gleichzeitig ist der Bedarf an ausreichenden Fahrradstellplätzen zu decken. Diese sollen zukünftig in einem halboffenen Fahrradtiefgeschoss, am Alten Wetzlarer Weg und hinter der Neuen Post geschaffen werden.

2 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich (ca. 1,6 ha) umfasst die obere Bahnhofstraße, den Bahnhofsvorplatz, die Abstellgleise 82 bis 85 südlich der Bahnlinie Frankfurt-Kassel und die Bebauung zwischen Bahnhofsvorplatz und dem Postamt Bahnhofstraße Nr. 86.

Im Norden umfasst der Geltungsbereich in der Verlängerung der Busumfahrt zusätzlich eine längliche Fläche (ehemalige Gleisanlagen) zwischen dem Hauptpostamt und der Bahnstrecke Frankfurt/Kassel.

Das Plangebiet wird begrenzt:

im Südosten	von der Bahnstrecke Wetzlar/Fulda und den Häusern Bahnhofstraße 93,95,97 und 99
im Nordosten	durch das Hauptpostamt
im Nordwesten	von der Bahnstrecke Frankfurt/Kassel
im Südwesten	durch das Bahnhofempfangsgebäude.

Das Plangebiet besteht aus den Flurstücken Gemarkung Gießen, Flur 6, Nr. 30/7 teilweise (tlw.), 30/8 (tlw.), 129/8 (tlw.), 129/9, 129/11, 129/12, 129/13, 129/14, 129/15, 129/16, 129/17, 129/18, 129/19, 129/20, 129/22, 129/23, 131/12, 131/13, 131/14, 131/15 (tlw.) und 134/7 (tlw.). (Stand: Juli 2010).

3 Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Am 21.09.1989 wurde der Bebauungsplan G 01/04 „Bahnhofsvorplatz“ zur Rechtskraft gebracht. Seine Ziele waren schon zu diesem Zeitpunkt u. a.:

- ein leistungsfähiger Omnibusbahnhof mit Betriebshof,
- die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes,
- sowie eine Park and Ride-Anlage.

Das Verkehrskonzept sah damals einen Busbahnhof vor den Gebäuden Bahnhofstraße 95, 97 und 99 und eine Busumfahrt um diesen Gebäudekomplex über die zwischenzeitlich gebaute Straße „An der Alten Post“ vor. Die Park and Ride-Anlage sowie die Fußgängerüberführung über die Gleisanlagen wurden mittlerweile gebaut.

Ziel und Zweck der 1. Änderung des Bebauungsplanes ist es, auf der Grundlage der mit der DB AG, dem RMV und der SWG seit vielen Jahren grundsätzlich abgestimmten Umgestaltung der Busflächen mit neuer Verkehrsführung parallel zur Bahnstrecke Frankfurt-Kassel, Baurecht zu schaffen.

Weiteres Ziel der Bauleitplanung ist es, Flächennutzungen derart anzuordnen, dass ein attraktiv gestalteter Bahnhofsvorplatz mit funktionsgerechten Flächen für Busse, Kurzzeitstellplätze, Fahrradparkplätze und Taxistände gebaut werden kann.

Kleinere Arrondierungsflächen, die derzeit noch als Eisenbahnbetriebsgelände gewidmet sind, können nach der Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) ihrer neuen Nutzung entsprechend umgestaltet oder bebaut werden.

4 Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich

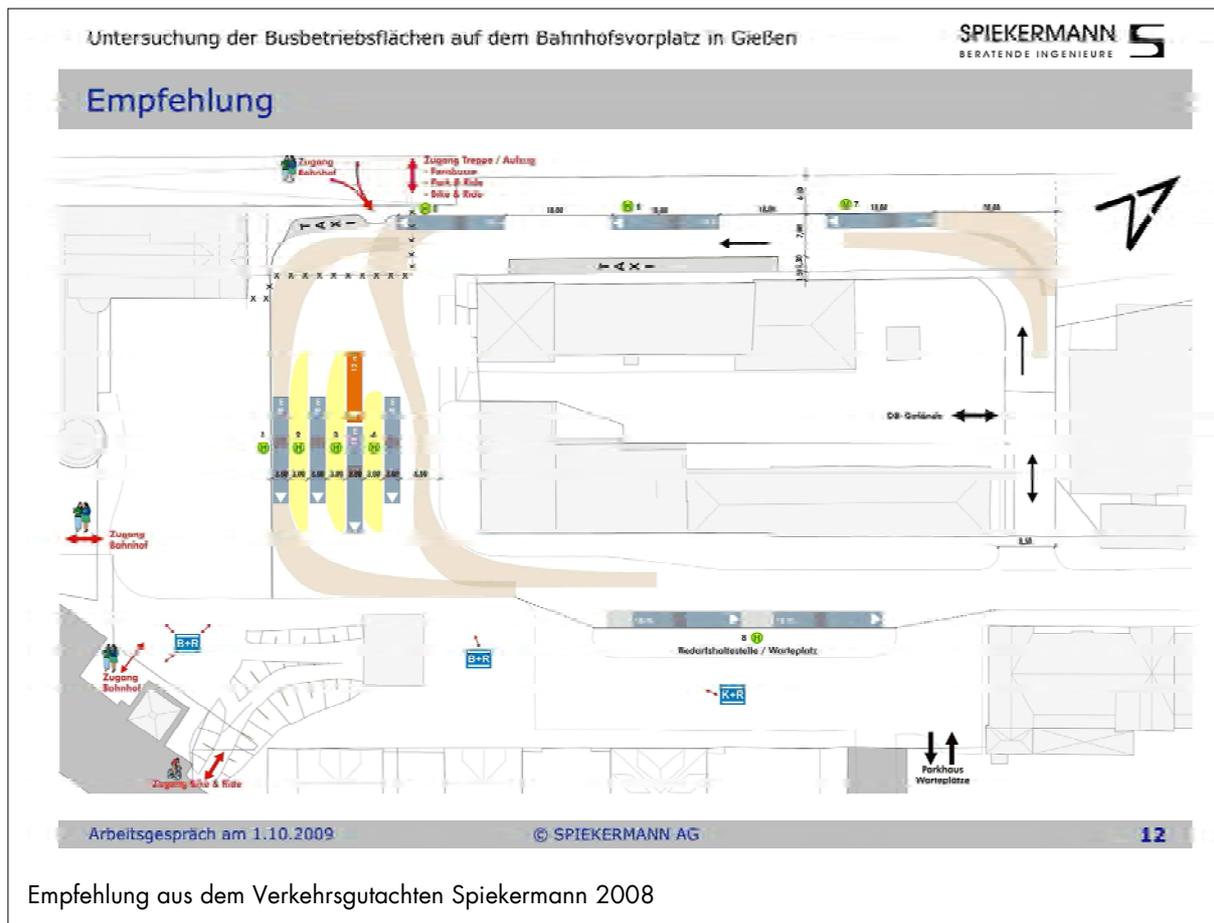
4.1 Planerische Rahmenbedingungen

4.1.1 Flächennutzungsplan

Im genehmigten Flächennutzungsplan aus dem Jahre 2000 ist das Plangebiet als gemischte Baufläche mit der Verkehrsfläche Busbahnhof dargestellt. Auch bei der Überplanung eines Teils der Bahnanlagen ist die Bebauungsplanänderung aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Der Flächennutzungsplan stellt die grundsätzlichen Flächennutzungen nicht parzellenscharf dar und die Verschiebung der Flächenabgrenzung zwischen Flächen für Bahnanlagen und den angrenzenden gemischten Bauflächen ist unerheblich.

4.1.2 Bestehende Bebauungspläne

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans GI 1/04 „Bahnhofsvorplatz“, der am 21.09.1989 rechtskräftig wurde.



4.1.3 Landschaftsplan

Der gesamtstädtische Landschaftsplan 2004 bewertet das Plangebiet aufgrund des sehr hohen Versiegelungsgrades und der geringen Durchgrünung als stark verarmten Lebensraum für Flora, Fauna und Biotope. Er empfiehlt die Erhöhung des Grünflächenanteils durch Pflanzung von großkronigen Laubbäumen im öffentlichen Straßenraum sowie Entsiegelung von Asphaltflächen.

4.1.4 Informelle Planungen

Nach Erwerb der Grundstücke von der Deutschen Bahn wurde in 2009 ein Haltestellenkonzept in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und den Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) erarbeitet, das den aktuellen Planungen zu Grunde liegt.

4.2 Städtebaulicher Bestand

Der mit der Deutschen Bundesbahn abgestimmte Bebauungsplan aus dem Jahr 1989 konnte für den Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit Busbahnhof wegen des hohen städtischen Kostenanteils nicht umgesetzt werden. Einzig wurde 1994 die Park & Ride-Anlage an der Lahnstraße und die Fußgängerüberführung über die Bahnlinie Kassel – Frankfurt gebaut.

Der städtebauliche Bestand im Bereich der 1. Änderung zum Bebauungsplan GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz“ ist derzeit gekennzeichnet durch eine geschlossene Baustruktur, ein historisch bedeutsames Bahnhofsgebäude mit einem Treppen- und Rampenbauwerk und zwei funktional nicht mehr voll leistungsfähigen Busbetriebsflächen für Regional- und Stadtbusse. Der öffentliche Raum ist teilweise nur provisorisch hergerichtet und befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. In der direkten Umgebung sind seit Jahren Leerstände zu verzeichnen (sog. Alte und neue Post), aktuelle Nutzungen einiger Gebäude verstärken den bereits fortgeschrittenen sogenannten „Trading down Effekt“. In den Gebäuden Bahnhofstraße 93 bis 99 wird in den Obergeschossen vorrangig gewohnt. In den Gebäuden Bahnhofstraße 92 bis 94 befindet sich Gastronomie, die von der Gießener Bevölkerung gut angenommen wird.

Insgesamt zeichnet sich der Bahnhofsbereich durch eine gemischte Nutzung aus.

Der Bahnhof mit Bahnsteigen und repräsentativer Freitreppenanlage vom Architekten Ludwig Hofmann aus den Jahren 1904 bis 1906 gehört zu den bedeutendsten Kulturdenkmälern in Gießen. Die Freitreppenanlage befindet sich in einem desolaten baulichen Zustand und ist bereits stark geschädigt.

4.3 Grünordnerische Bestandssituation

Der Bahnhofsvorplatz ist durch einen extrem hohen Versiegelungsgrad (fast 100%) sowie das weitgehende Fehlen öffentlicher Grün- und Anpflanzflächen gekennzeichnet. Eine äußerst unattraktive Frei- und Grünflächengestaltung prägt das gesamte Plangebiet. Lediglich einzelne großkronige Laubbäume stehen am östlichen Rand. Vor den Gebäuden 95 und 93A-93D im Bereich der Haltestellen befinden sich zwei Linden, vor dem Hotel Adler (Gebäude 99) stehen eine Kastanie und eine Esche und südlich der denkmalgeschützten Treppe befindet sich eine besonders große Platane. Der Hangbereich entlang der Rampe ist mit älteren Eiben bestanden.

Auffälligster Baum und somit Raum und Stadtbild prägend für den gesamten Bahnhofsvorplatz ist die große Platane an der denkmalgeschützten Treppe. Mit einer Höhe von 16m und einem Kronendurchmesser von 12m bildet sie den Abschluss der südlichen Raumkante. Eine gutachterliche Beurteilung (Wäldchen, 2010) ergab, dass die „Morgenländische Platane“ (*Platanus orientalis* L.) vor 150 Jahren zum Zeitpunkt der Erbauung des Bahnhofes gepflanzt wurde und somit ebenfalls kulturhistorisch bedeutsam ist.



Die Untersuchung hinsichtlich Vitalität, Stand- und Bruchssicherheit erbrachte, dass die Platane als vitaler, sicherer und markanter Altsolitär zu bewerten ist, der auch nach der Roten Liste der gefährdeten Arten der IUCN 2006 (International Union for Conservation) als besonders geschützt und erhaltenswert einzustufen ist.

Im Jahr 2007 wurde ein Büro damit beauftragt, für die Fläche der stillgelegten Gleise in der geplanten Busumfahrt die besonders und streng geschützten Arten, hier im speziellen aus der Gruppe der Reptilien und Heuschrecken, zu erfassen. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass in der Saison 2007 keine Reptilien gefunden wurden. Als einzige geschützte Heuschreckenart waren adulte Tiere der Blauflügeligen Ödlandschrecke festzustellen; Vermehrungsnachweise in Form von Larven konnten auf der Fläche nicht erbracht werden. Mit Schreiben vom 08.11.2007 von der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Gießen wurde gemäß § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG die Befreiung von den Verboten des § 42 BNatSchG erteilt.

Aufgrund der hohen Versiegelung, verbunden mit einem geringen Grünflächenanteil, sind die ökologischen Bodenfunktionen stark eingeschränkt bis nicht vorhanden. Der Boden dient hier lediglich als „Unterlage“ für Gebäude, Stellplätze, Straßen- und Gleiskörper. Der Gleisbereich

hinter den Bahngebäuden Nr. 96 und 98 ist eventuell mit lokalen Verunreinigungen (z. B. Öle, Pestizide) belastet.

Im Plangebiet herrscht ein ausgeprägtes Stadtklima (Wärmeinsel, geringe Verdunstungsfläche). Verbunden mit Emissionen, Abgasen, Aerosolen und Abwärme besteht ein thermischer Belastungsraum, dessen Auswirkungen zu bioklimatischen Belastungen führen können.

5 Erläuterungen zu den Planfestsetzungen

5.1 Städtebauliche Konzeption

Ziel der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konzeption ist es, die unbefriedigende räumliche und stadtgestalterische Situation zwischen Bahnhofsgebäude und altem Postgebäude zu ordnen und Flächen zu schaffen, die ihrer Funktion gerecht und als öffentlicher Raum neu definiert werden.

Die Fläche soll in drei Stadträume mit unterschiedlichen Aufgaben gegliedert werden. Es soll ein Bahnhofsvorplatz mit Busbahnhof, ein Parkplatz für Kurzzeitparker und eine neue Straße (Busumfahrt) mit Nachrückerstellplätzen für Taxis entstehen.

Der Bahnhofsvorplatz selbst orientiert sich um den Haupteingang des Bahnhofs und soll zukünftig von den Regionalbussteigen begrenzt werden. Der Platz wird komplett zu einem Fußgängerbereich.

Die erforderlichen acht Bushaltestellen für die Überlandbusse sollen auf dem Bahnhofsvorplatz und die vier Bushaltestellen für die Gelenkbusse der SWG in der Busumfahrt ihre Haltepunkte bekommen. Notwendige Busabstellflächen wurden bereits auf einem Grundstück im Bebauungsplan GI 01/29 „An der alten Post 1“ im Erdgeschoss eines Parkhauses festgesetzt.

Die Grundstücke mit den Gebäuden Bahnhofstraße 96 und 98 werden entsprechend ihrer derzeitigen Nutzung zusammen mit den Gebäuden an der Bahnhofstraße 90, 92 und 94 als Mischgebietsflächen ausgewiesen.

Eine Fahrradabstellanlage für rd. 380 Fahrräder ist in einer Tiefgarage vor den Häusern Bahnhofstraße 97 und 99 geplant und für den zukünftigen Bedarf an Fahrradstellplätzen wird eine zweite Fahrradabstellanlage an der Bahnlinie Kassel – Frankfurt hinter der „Neuen Post“ ausgewiesen. Der Platz wird zukünftig nach Südosten hinter dem Fahrradparkhaus mit einem neuen, zweigeschossigen Kopfbau (mit notwendigen Aufzügen) vor der Treppenanlage enden.

Der Bahnhofsvorplatz soll gegenüber dem Bahnsteig 1 durch die historische Gleisüberdachung und durch eine Zaunanlage abgegrenzt werden. Der Durchgang zwischen Bahnhofsvorplatz und Bahnsteig 1 bzw. der Fußgängerüberführung zum Parkhaus an der Lahnstraße soll weiterhin möglich sein. Ein Neubau anstelle der abzureißenden Expressguthalle (Bahnhofstraße 100) mit einer Durchfahrt für Busse ist nicht mehr geplant.

5.2 Grün- und Freiraumordnerische Konzeption

Die Gestaltung des Treppen- und Rampenbauwerkes am Bahnhofsvorplatz wurde gegenüber dem Gestaltungsvorschlag aus dem Jahr 2000 neu konzipiert. Die bislang verfolgte Variante

eines Fahrradparkhauses anstelle des historischen Bauwerkes wurde nicht weiterverfolgt und vor dem Hintergrund des Erhalts der historischen Treppenanlage soll die Treppe nun in ein neu zu gestaltendes Bauwerk mit Rampe und Begrünung (historische Treppe im grünen Hügel) integriert und damit erhalten werden (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung STV3105/2010 vom 1.07.2010).

Die Freiflächenplanung des Bahnhofsumfeldes betont die Stadträume mit ihren Straßen und Plätzen.

Der Bahnhofsvorplatz soll zukünftig eine einheitliche Platzfläche erhalten. Zur Betonung der historischen Bahnhofsgebäude wird ein Baum in der westliche Platzecke festgesetzt. Nach Südosten erstreckt sich der Platz bis zur historischen Treppenanlage in einem grünen Hügel und wird im Nordosten durch die neuen Bussteige begrenzt. Die Pflanzung einer großkronigen Baumreihe entlang der Gebäude 94 (Mr. Jones) und 98 (DB) betont die nördliche Platzkante.

Die „Kiss & Ride“ Stellplatzanlage liegt als einheitlich gestaltete Fläche östlich der Bahnhofstraße und an ihren Längsseiten wird je eine Baumreihe festgesetzt. Entlang der nordöstlichen Schmalseite zur Alten Post erfolgt eine Begrenzung durch drei Großbäume. Die Baumreihe der oberen Bahnhofstraße wird bis zum Bahnhofsvorplatz fortgeführt.

Der Erhalt der morgenländischen Platane stellt den Abschluss der wichtigen südöstlichen Raumkante dar. Aufgrund ihrer raum- und stadtbildprägenden Funktion sowie ihrer kulturhistorischen Bedeutung soll die Platane auch zukünftig innerhalb der Treppenanlage ihren Platz behalten.

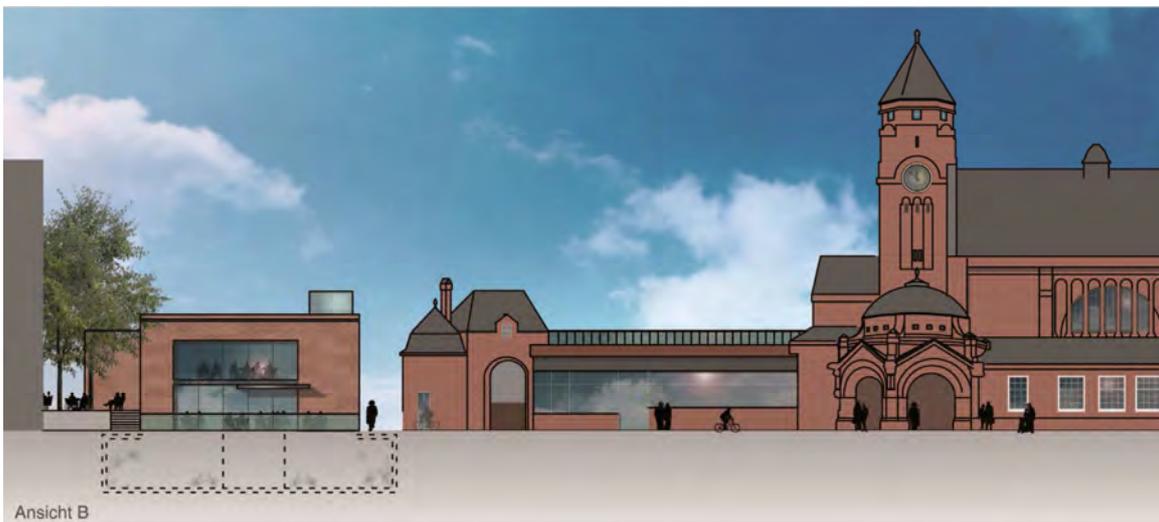
5.3 Art der baulichen Nutzung

Die im Bereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes liegenden Bauflächen werden als Mischgebiete festgesetzt. Das entspricht im Wesentlichen den bisherigen Bebauungsplanfestsetzungen des Bebauungsplans GI 1/04 „Bahnhofsvorplatz“ aus dem Jahr 1989.

Zulässig sind u. a.: Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausgeschlossen werden: Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetriebe mit einem erotischen Warensortiment sowie alle Arten von Einrichtungen und Betrieben sind unzulässig, die auf Darbietungen oder Handlungen mit sexuellem Inhalt ausgerichtet sind.

Das Bauwerk, in dem die historische Treppenanlage integriert werden soll, hat einen Kopfbau in Richtung „Alte Post“, in dem von der Seite des Bahnhofsvorplatzes zwei Aufzüge vorzusehen sind, damit ein behindertengerechter Ausgang zur Brücke über den Oberhessischen Bahnhof in Richtung „Alter Wetzlarer Weg“ möglich wird. In dem Kopfbau ist zusätzlich eine ge-



Grundriss, Ansicht und 3D-Visualisierung Treppen- und Rampenbauwerk (sogenannte Variante 3b)

werbliche Nutzung, z. B. Gastronomie möglich. Außerdem soll eine in das Bauwerk integrierte Rampe das Schieben von Fahrrädern, Kinderwagen u. a. von der Fußgängerbrücke zum Bahnhofsvorplatz und umgekehrt ermöglichen. Es ist geplant, das Bauwerk in Richtung Bahnhofseingang terrassenförmig zu gestalten und zu begrünen.

5.4 Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung wird eine Geschosszahl von 2 bzw. 3 festgesetzt, die sich an dem Gebäudebestand und der bisherigen Bebauungsplanfestsetzung orientiert. Grund- und Geschossflächenzahlen werden nicht festgesetzt, da sie aufgrund der unterschiedlichen Grundstücksgößen und der vorhandenen Bebauung nicht zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung beitragen können.

Für die Mischfläche M₂ mit historischer Treppenanlage wird die Gebäudehöhe einschließlich der Brüstung auf die Höhe der Fußgängerüberführung (mit Geländer) beschränkt, die rd. 7,5 m über dem Bahnhofsvorplatz liegt. Darüber hinaus sind nur die beiden Aufzugsbauwerke zulässig.

5.5 Bauweise

Für den geplanten Baukörper der historischen Treppenanlage in M₂ wird die überbaubare Grundstücksfläche durch Baugrenzen und eine Baulinie begrenzt. Die Baulinie zur Nachbarbebauung ist in der festgesetzten Form notwendig, damit das Treppen- und Rampenbauwerk dem Stadtverordnetenbeschluss entsprechend errichtet und die historische Treppe saniert werden kann.

Der Erhalt der Platane erfordert kleinere Umplanungen der Rampenkonstruktion, die aber ohne Erweiterung der Baugrenzen durchgeführt werden können, da Rampen oder Treppen generell auch außerhalb der Baugrenzen des Verkehrsbauwerks errichtet werden dürfen.

5.6 Mit Gehrechten zu belastende Flächen und Gebäudeteile

Das historische Treppen- und Rampenbauwerk am Ausgang über die Oberhessischen Bahngleise soll einen modernen Kopfbau erhalten, der zukünftig an gastronomische Betriebe oder Läden vermietet werden kann. Damit diese Nutzungen möglich sind, ist die Ausweisung eines Mischgebietes vorgesehen. Um die Bedeutung des Bauwerks als Verkehrsbauwerk in Bezug auf die wichtige Wegeverbindung vom Bahnhofsvorplatz zur Friedrichstraße und den Kliniken für die Zukunft abzusichern, wird ein Gehrecht für die Allgemeinheit festgesetzt. Das Gehrecht sichert auch die behindertengerechte Wegeverbindung über die geplante öffentlich nutzbare Aufzugsanlage. Das Wegerecht besteht dauerhaft und ganztäglich.

5.7 Landschaftsplanerische Festsetzungen

Der Grün- und Freiraumordnerische Konzeption des Bahnhofsumfeldes kommt innerhalb einer denkmalgeschützten Gesamtanlage eine herausragende stadtgestalterische Bedeutung zu. Da es sich gleichzeitig um einen stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt handelt, können Maßnahmen zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft nur eingeschränkt umgesetzt werden. Die Festsetzungen beschränken sich daher auf die stadtbildprägende Begrünung durch Bäume und eine Festsetzung zu wasserdurchlässigen Belägen, die den extrem hohen Versiege-

lungsgrad minimieren sollen, soweit dies mit den technischen Anforderungen der Oberflächenmaterialien vereinbar ist.

5.8 Aufschiebende Bedingungen

Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Alle Festsetzungen, die der kommunalen Planungshoheit unterliegen, sind dann unmittelbar wirksam. Die Teilflächen 1, 2 und 3 sind derzeit jedoch noch als Bahnflächen gewidmet, so dass die festgesetzten Nutzungen erst nach der Freistellung durch das Eisenbahnbundesamt (Bestandskraft des Freistellungsbescheides) zulässig sind.

5.9 Äußere Gestaltung

Zwischen den erhaltenswerten alten und den neuen gestalterischen Elementen auf dem Bahnhofsvorplatz soll eine integrative Verbindung hergestellt werden. Geeignet erscheinen z. B. Einbauten aus Stahlrahmen mit großzügiger Verglasung als gestalterische Elemente der Jetzt-Zeit. Die eigentliche Platzfläche soll einen übersichtlichen und ruhig strukturierten Plattenbelag erhalten und möglichst frei von Einbauten bleiben, damit sich die Nutzer des Verkehrsknotenpunktes gut orientieren können.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gießen hatte am 15.02.2001 der Projektgenehmigung für einen Gestaltungsvorschlag zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Gießen, der zuvor mit der DB AG und dem RMV abgestimmt war, zugestimmt (siehe Beiplan 1).

Die Gestaltung des Platzes und seine Bauwerke wurden zwischenzeitlich weiterentwickelt (siehe Abbildung Seite 13). Unter Anderem werden die Erfahrungen zu „hochbelasteten Verkehrsflächen“ sowie die Abhängigkeit von Pflastergrößen und Kosten in die Gestaltung einfließen. Wichtiges Leitziel bei der Gestaltung aller Verkehrsanlagen ist die in Hessen konsequent eingeführte „unbehinderte Mobilität“ beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

5.10 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach Landesrecht

Der Bebauungsplan GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz“ 1. Änderung regelt Bauvorhaben an öffentlichkeitswirksamer, zentraler und somit stadtbildprägender Stelle. Damit sich zukünftig geplante Vorhaben in das Stadtbild einfügen und gleichzeitig eine rechtliche Fixierung der baulichen Merkmale stattfindet, sind über die bereits erläuterten Festsetzungen hinaus Festsetzungen zur Gestaltung der Hochbauten notwendig. Diese Festsetzungen werden gemäß § 81 HBO Bestandteil des Bebauungsplanes.

Um ein harmonisches Gesamtbild zu fördern und die denkmalgeschützte Gesamtanlage nicht zu beeinträchtigen, sind glänzende Materialien zur Dacheindeckung unzulässig. Insbesondere bei Neueindeckung der vorhandenen Sattel- und Walmdächer würden glänzende Materialien den Gesamteindruck des Bahnhofs als Kulturdenkmal in seiner Umgebung stören.



Aktuelle Gestaltungsplanung Stand 11. Oktober 2010

Zudem liegen alle Bauvorhaben innerhalb einer denkmalgeschützten Gesamtanlage in sensibler Nachbarschaft zu geschützten Kulturdenkmalen, wie sie in dieser Prägnanz nur selten in Gießen anzutreffen sind. Daher sind hier besondere stadtgestalterische Anforderungen an das Vorhaben zu stellen und Festsetzungen zur Regelung der Werbeanlagen in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Diese überlagern an der Bahnhofstraße die dort geltende Werbeanlagensatzung (WAS) der Stadt Gießen in der Fassung vom 30.08.2001, ortsüblich bekannt gemacht am 14.09.2001. Da Werbeanlagen das Straßenbild nicht stören sollen, sind hierzu ebenfalls Textfestsetzungen im Bebauungsplan enthalten. Grundsätzlich bedürfen alle baulichen Maßnahmen innerhalb der denkmalgeschützten Gesamtanlage der Zustimmung der Unteren Denkmalschutzbehörde und des Landesamtes für Denkmalpflege.

Die Anordnung von Abfall- und Schadstoffbehältern wird ebenfalls aufgrund der sensiblen Nachbarschaft zu geschützten Kulturdenkmälern restriktiv geregelt.

5.11 Verkehrliche Erschließung

Die Flächen für die Busumfahrt über die o. g. Gleisanlage bis zum historischen Bahnhofsgebäude, die obere Bahnhofstraße, der Gehweg entlang der Gebäude Bahnhofstraße 93 bis 99 und die Gehwegflächen vor den Gebäuden Bahnhofstraße 94 und 98 werden als „Straßenverkehrsfläche“ ausgewiesen. Die übrigen Flächen im Bereich der 1. Änderung werden als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ festgesetzt. Bei der Zweckbestimmung handelt es sich im Einzelnen um

- den Vorplatz vor dem Bahnhofsgebäude (Fußgängerbereich und Taxi), eine Verkehrsfläche mit Bushaltestellen (Busbahnhof), die nur von Bussen und Taxis befahren werden soll,
- eine öffentliche Parkplatzfläche für PKW (Öffentliche Parkflächen) mit Vorfahrt, Wendeanlage und überwiegend Kurzzeitparkplätzen und
- einen Fußgängerbereich, der gleichzeitig durch eine Fahrradtiefgarage unterbaut werden kann. Mit diesem Fahrradtiefgeschoss soll dem großen Parkdruck durch Fahrräder Rechnung getragen werden und das wilde Parken möglichst ausgeschlossen werden.

Für die Gleisanlage 83-85 wurde bereits von der DB eine Entbehrlichkeitsprüfung durchgeführt, die einen Verzicht auf die Gleise zum Ergebnis hatte. Die Flächen wurden größtenteils bereits von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt.

Zu Beginn der Planungen wurde in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben ein Ingenieurbüro damit beauftragt, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem für alle Busbetreiber zu entwickeln. Im Rahmen der weiteren Planungen konnte diese Idee jedoch nicht weiterverfolgt werden und im Jahr 2008 wurde die flexible Bussteigzuordnung mittels Ist-Daten zugunsten eines festen Bussteigsystems verworfen.

Das ÖPNV-Verkehrsaufkommen wurde in Lage und Systematik detailliert untersucht, Alternativen geprüft und mit den Busbetreibern abgestimmt. Alle Abläufe des Busverkehrs wurden anschließend anhand dynamischer Schlepplkurven überprüft.

Die Überlandbusse sollen zukünftig über die Busumfahrt direkt zum Bahnhofsvorplatz gelangen, wo die Fahrgäste ein- und aussteigen. Bei längeren Wartezeiten bis zur Abfahrt fahren sie auf einen Busabstellplatz „An der Alten Post“, um die Bushaltestellen nicht zu blockieren.

Die SWG-Busse fahren in die Busumfahrt und lassen ihre Fahrgäste parallel zu Bahnsteig 1 aussteigen. Es ist Platz für vier Gelenkbusse, die unabhängig abfahren können. Bei Bedarf rücken die Busse auf (vergleichbar mit den Bussteigen am Berliner Platz), damit ein nachfolgender Bus den langen Bussteig besser anfahren kann.

In der Busumfahrt und auf dem Bahnhofsvorplatz soll der Individualverkehr weitgehend ausgeschlossen werden. Dennoch kann die Zufahrt zum Bahnhofsgebäude z.B. zum Be- und Entladen unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht werden.

Die Erschließung des nördlichen Mischgebietes erfolgt wie bisher über den Innenhof. An bestimmten Stellen werden Ladezonen eingerichtet.

In der Umgrenzung von Flächen für öffentliche Parkbauten (Fahrradtiefgarage) ist ein eingeschossiges unterirdisches Bauwerk für die Unterbringung von ca. 380 Fahrrädern geplant. Die Erschließung soll aus Richtung „Alte Post“ über eine Treppenanlage mit Rampe zum Schieben der Fahrräder erfolgen. Der mittlere Bereich der Tiefgarage soll nach oben offen bleiben, damit für die Parkhausnutzer eine gewisse soziale Kontrolle und Sicherheit gewährleistet wird. Die Fahrräder sind hauptsächlich seitlich, doppelstöckig und überdacht untergebracht (siehe Abbildungen Seite 16).

Die Kurzzeitparkplätze und die „Kiss & Ride“ - Fläche sind in der öffentlichen Parkplatzfläche vor den Gebäuden Bahnhofstraße 93 und 95 geplant. Die Zu- und Abfahrt erfolgt über die Straße An der Alten Post.

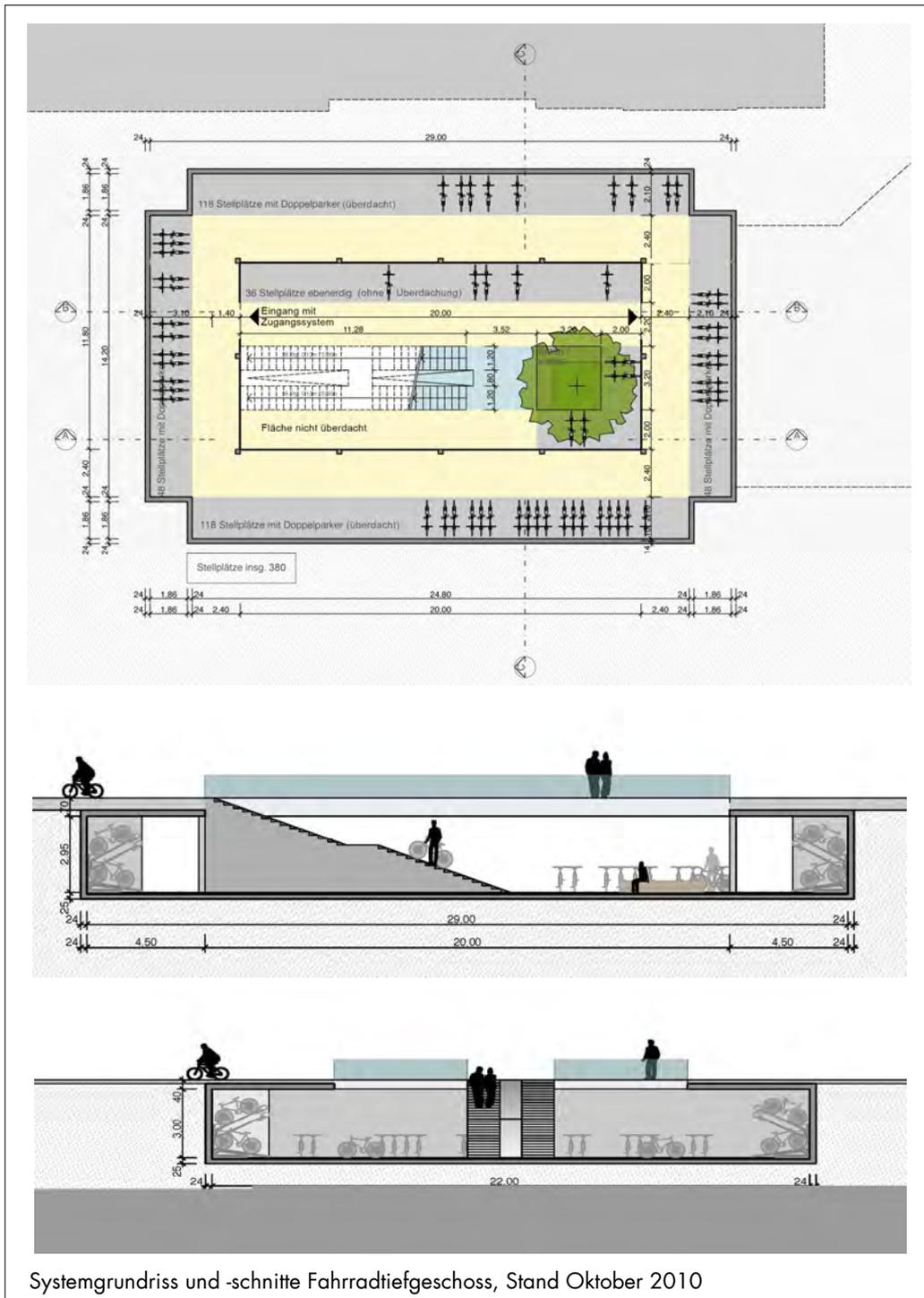
5.12 Ver- und Entsorgung

5.12.1 Wasserversorgung

Die Anlagen für die Wasserversorgung sind vorhanden. Vor den Baumaßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist der Zustand der Leitungen zu überprüfen und bei Bedarf zu erneuern.

5.12.2 Abwasserentsorgung

Die Anlagen für die Abwasserentsorgung sind vorhanden. Vor den Baumaßnahmen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist der Zustand der Leitungen zu überprüfen und bei Bedarf zu erneuern. Eine aktuelle Überprüfung des bestehenden Kanalnetzes hat ergeben, dass umfangreiche Erneuerungen am Leitungsbestand zur Herstellung der erforderlichen Infrastruktur erforderlich sind.



Systemgrundriss und -schnitte Fahrradiefgeschoss, Stand Oktober 2010

5.12.3 Niederschlagswasser

Zur Entlastung der Abwasseranlagen, Vermeidung von Überschwemmungsgefahren und zur Schonung des Wasserhaushaltes sollen die Stellplätze in wasserdurchlässiger Form hergestellt werden. Es kann allerdings aufgrund anderer Rechtsvorschriften im öffentlichen Raum erforderlich werden, das von dieser Festsetzung abgewichen werden muss.

5.13 Denkmalschutz und Archäologie

5.13.1 Denkmalschutz

Der Bahnhof in Gießen, ein von dem Architekten Ludwig Hofmann 1904 bis 1906 errichteter Gebäudekomplex, ist mit allen zugehörigen baulichen Anlagen Einzelkulturdenkmal im Sinne des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (HDSchG). Darüber hinaus ist der Baukomplex Bestandteil der „Gesamtanlage XVII Bahnhofsviertel“ und die Grünanlage einschließlich der alten Platane ist als Gartendenkmal eingetragen.

In der Nachkriegszeit wurde parallel zu Gleis 1 eine Expressguthalle errichtet. Diese soll komplett rückgebaut werden, so dass zukünftig die Nordfassade des historischen Bahnhofsgebäudes freigestellt wird. Die ebenfalls freigestellte historische Überdachung des Bahnsteigs 1 soll auf einer Länge von ca. 35 Metern die ursprüngliche Dachneigung erhalten und mittels neuer Stützen abgefangen werden. Das Bahnhofgebäude und die Überdachung liegen außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplans.

Die historische Treppenanlage mit zwei geschwungenen, gegenläufigen Treppenarmen in einem grünen Hügel mit Rampe und einer seltenen Platanenart befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans. Der ursprünglich zum Treppen- und Rampenbauwerk gehörende eingeschossige Kopfbau („Brückenschenke“) ist in der Nachkriegszeit abgebrochen und durch ein einfaches und gestalterisch anspruchsloses Kioskgebäude aus Fertigteilen ersetzt worden. Historische Konstruktionszeichnungen zum Gesamtbauwerk liegen nicht vor.



Historische Treppen- und Rampenanlage mit Kioskgebäude und Erhöhung am Brückenkopf

Die über das Dach des ehemaligen Kopfbaus verlaufende Rampenanlage wurde dabei verkürzt und die Rampenwende liegt heute vor dem Dach des Kioskgebäudes ab. Etwa zeitgleich wurde im Zuge der Elektrifizierung der oberhessischen Bahn die Brücke zum alten Wetzlarer Weg um 1,50 Meter angehoben, so dass der als Gartendenkmal eingetragene grüne Hügel im Bereich des Brückenauflegers durch zusätzliche Betonstufen und eine Asphalttrampe ohne Rücksicht auf historische Werte überformt wurde.

Vor dem Hintergrund des Denkmalstatus wurde in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege (LfD) im Kalenderjahr 2009 die fachlich fundierte Begutachtung der bereits stark geschädigten Treppenanlage vereinbart. Das Ergebnis zusammenfassend wurde festgestellt, dass nur wenige Teile der historischen Treppe erhalten werden können und für einen Wiederaufbau geeignet sind. Der weitaus größte Teil der Sandsteinkonstruktion wird aus neuen Materialien ergänzt werden müssen. Aufgrund der Schäden am Unterbau und der verschobenen sichtbaren Treppenteile muss die Treppenanlage unabhängig vom Umfang der Erneuerungen (oder einer Teilrestaurierung) abgebaut und zwischengelagert werden.

In einem zweiten Untersuchungsschritt ließ der Magistrat 6 Planungsvarianten für die Neugestaltung des Treppenaufgangs entwickeln, die unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten in Bezug auf das baufällige Verkehrsbauwerk und die heutigen Anforderungen an einen leistungsfähigen Auf- und Übergang aufzeigten. Zwei Varianten wurden aufgrund starker funktionaler und stadtgestalterischer Mängel ausgeschieden und zwei weitere Varianten, die ohne die historische Treppe entwickelt wurden, sind im Nachgang zu einer Meinungsbildabfrage in der Tagespresse ebenfalls planerisch nicht mehr weiterverfolgt worden.

Die verbleibenden zwei Varianten wurden mit den zuständigen Vertretern des Denkmalschutzes (Landesamt für Denkmalpflege, Untere Denkmalschutzbehörde und Denkmalbeirat) diskutiert. Eine der beiden Varianten (sog. „Variante 1“) entspricht aufgrund der engeren Anlehnung an das historische Vorbild eher den Fachbelangen des Denkmalschutzes. Vor dem Hintergrund der neuen Rahmenbedingungen und den neuzeitlichen funktionalen Anforderungen an einen leistungsfähigen Aufgang wurde aber auch die grundsätzliche Zustimmung zur zweiten Variante (Sog. „Variante 3“) signalisiert.

Die vorgebrachte Kritik des Landesamtes (höherer Grünanteil und eine farbliche Unterscheidung zwischen historischer und moderner Bausubstanz) wurde den Stadtverordneten als „Variante 3a“ zur Entscheidung vorgelegt. Die Kritik des Denkmalbeirates in Bezug auf die originale Lage des Treppenbauwerkes und der Wunsch des Bauausschusses, den Kopfbau in der Stilrichtung zu gestalten, der die „Variante 1“ charakterisiert, wurde in einer sog. „Variante 3b“ berücksichtigt. Diese Variante (Restaurierung der Treppe in historischer Höhenlage und Ausrichtung zum Bahnhofseingang und Integration dieser in eine moderne Architektur mit Rampen und Terrassen sowie einem Kopfbauwerk mit Aufzügen; siehe auch Seite 11) wurde von der Stadtverordnetenversammlung als weitere Planungsgrundlage beschlossen (Beschluss STV3105/2010 vom 1.07.2010).

Bei der Entscheidung für die „Variante 3b“ wurden die funktionalen und benutzerfreundlichen Aspekte gegenüber den rein ästhetischen und erinnerungskulturellen Betrachtungen abgewogen. Das Verkehrsbauwerk nimmt alle wesentlichen Funktionen des notwendigen Treppenaufgangs auf und als wichtigstes Kriterium bleibt die zu sanierende historische Treppe in einem grünen Hügel erhalten. Alle weiteren notwendigen Nutzungen des Verkehrsknotenpunktes können in der vorhandenen, stadträumlich beengten Lage ausreichend groß und sinnvoll angeordnet werden. Die Aufzüge liegen gut sichtbar und erreichbar an zentraler Stelle und dem Fußgänger wird vom Bahnhof und vom Alten Wetzlarer Weg kommend eine gute Orientierung geboten.

Ein räumlich erstmalig zweigeschossiger Baukörper bildet das Gegenüber zur Alten Post und fasst den Stadtraum eindeutig. Der neu gewonnene Raum verbindet das Hotel Adler mit dem Bahnhofsvorplatz und ermöglicht für das geplante Fahrradparkhaus eine ausreichend große Öffnung und so eine benutzerfreundliche Sichtverbindung zum Straßen- und Platzraum (notwendig auch für die soziale Sicherheit des Parkhauses). Auf den unterschiedlichen Niveaus des neuen Gebäudes und auf den ebenerdigen Flächen zum Hotel Adler ergeben sich gut nutzbare Freiräume. Die vermietbare Fläche im neuen Kopfbau ist mit 200m² ausreichend groß (wirtschaftlicher Aspekt). Die Kurzzeitstellplätze (einschließlich der Behindertenstellplätze) befinden sich in einer vertretbaren Entfernung zum Bahnhofseingang.



Eine Baumbegutachtung hat im Rahmen der Offenlage ergeben, dass die alte Platane über 150 Jahre alt ist und seit dem Kalenderjahr 2006 auf der Roten Liste der gefährdeten Arten steht. Daher wird die Auflage formuliert, dass dieser Baum in die weiteren Planungen zu integrieren ist. Dies erfordert eine Verkürzung der Rampenlänge bei fixem Anschlusspunkt an die Höhe der bestehenden Fußgängerbrücke über die Gleisanlage.

Laut einem Schreiben des Landesamtes für Denkmalschutz Hessen vom 04.10.2010 ist die Platane als Teil der „Grünanlage der Bahnhofstreppe“ als Gartendenkmal eingetragen. Dieser Hinweis wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Anstehende Baumaßnahmen an allen Teilen des Kulturdenkmals erfordern die Zustimmung oder Genehmigung der Denkmalschutzbehörden. Aufbauend auf der vorliegenden gutachterlichen Aussage über die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen wird eine umfassende Schadenskartierung erstellt und mit der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege kommuniziert. In diesem anstehenden Planungsprozess ist festzulegen, welche einzelnen Bauteile erhalten werden können. Auf dieser Grundlage wird dann die denkmalrechtliche Genehmigung beantragt.

Die denkmalgerechte Herrichtung der Nordfassade des Bahnhofs als auch die Umbauten der historischen Bahnsteigüberdachung werden ebenfalls mit den zuständigen Stellen der hessischen Denkmalpflege abgestimmt und zur Genehmigung vorgelegt.

5.13.2 Archäologie

Im Bereich des Bahnhofes wird der Siedlungsplatz des mittelalterlichen Ortes Selters vermutet, der im 14. bis 15. Jahrhundert durch die Abwanderung der Bewohner komplett aufgegeben wurde (bzw. wüst fiel). Diese sog. Wüstung Selters kann bislang noch nicht genau verortet werden. Die archäologischen Erkenntnisse und die Funde aus der Umgebung lassen die Archäologische Abteilung des Landesamtes für Denkmalpflege jedoch die Auflage formulieren, dass eine vorbereitende Untersuchung gemäß § 18 Abs. 1 HDSchG durchzuführen ist. Im Rahmen der weiteren Planungen und Ausführungen rund um den Bahnhofsvorplatz wird sich die Stadt Gießen daher eng mit dem Landesamt für Denkmalpflege abstimmen. Auch hier ist für alle baulichen Eingriffe eine Genehmigung einzuholen.

5.14 Schallschutz

Im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen wird das bestehende Mischgebiet (MI) erweitert. Da in einem Mischgebiet das Wohnen grundsätzlich möglich ist, wird es erforderlich, besondere Vorkehrungen zu treffen, sobald Räume zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen auf der den Hauptgleisen der Bahnstrecke 3900 Frankfurt - Kassel zugewandten Seite angeordnet werden. Derzeit befindet sich dort ein Betriebsgebäude der DB, in dem eine Kantine sowie Büronutzungen untergebracht sind. Des Weiteren sind Gebäude mit gewerblichen Nutzungen (Gastronomie, Einzelhandel) und Räumlichkeiten der Bundespolizei vorhanden.

Die relevanten Mischflächen befinden sich zwischen den Gleisanlagen des Keilbahnhofs Gießen. Auf dem Bahnhofsvorplatz wird zudem Busverkehr in nicht erheblichem Umfang abgewickelt. Daher besteht eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm.

Der nach den Vorgaben der DIN 18005-1 zu beurteilende Verkehrslärm überschreitet an allen Gebäuden im Plangebiet die schalltechnischen Orientierungswerte für ein Mischgebiet. Tags und auch während des kritischen Nachtzeitraums sind Geräuschimmissionen in derselben Größenordnung zu erwarten. Die Beurteilungspegel können dabei in Teilbereichen mehr als 70 dB(A) erreichen.

Eine Konfliktminimierung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ist aufgrund der exponierten Lage nicht möglich. Daher sind zum Schutz von Personen, die sich in den Gebäuden aufhalten, passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Die zur Bahnstrecke Frankfurt – Kassel orientierten Fassaden der ersten Gebäudereihe sind dem Lärmpegelbereich VI zuzuordnen. Für die abgewandten Fassaden werden Lärmpegelbereiche IV und V ausgewiesen. Lediglich Fassaden zum Innenhof hin können dem Lärmpegelbereich III zugeordnet werden. Für den Fall, dass Schlafräume in den Gebäuden untergebracht werden, sind zwingend schallgedämmte Lüftungselemente einzubauen. Die detaillierte Schalltechnische Untersuchung kann im Stadtplanungsamt eingesehen werden.

5.15 Erschütterungsschutz

Aufgrund der Erschütterungen, die vor allem durch die Befahrung der Bahnanlagen mit schweren Güterzügen in den Boden eingetragen werden, wurde geprüft, ob an schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes Immissionskonflikte aus Erschütterungen bzw. aus sekundären Luftschallimmissionen durch Zugvorbeifahrten auf den umliegenden Schienenverkehr zu erwarten sind. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die aus dem derzeitigen Bahnbetrieb resultierenden Schwingungsmissionen wurden zunächst für die der Hauptstrecke 3900 Frankfurt – Kassel nächstgelegenen Gebäude Bahnhofstraße 96 und 98 am Gebäudefundament messtechnisch erfasst. Anschließend wurden unter Zugrundelegung typischer im üblichen Hochbau vorkommender Gebäudeübertragungsfunktionen die Immissionen auf den beurteilungsrelevanten Geschossdecken prognostiziert.

Unter Berücksichtigung der Betriebsdaten für einen Prognosehorizont 2015 und der angestrebten Nutzung als Mischgebiet (MI) sind in den Gebäuden allenfalls Erschütterungsmissionen zu erwarten, die im Sinne der DIN 4150-2 als nicht erheblich belästigend einzustufen sind. Auch hinsichtlich der zu erwartenden sekundären Luftschallimmissionen können die Anforderungen der 24. BImSchV an den Immissionsschutz erfüllt werden. Gesonderte bauliche Vorkehrungen zur Minderung der Schwingungsübertragung sind daher nicht erforderlich.

6 Eingriffsregelung und Umweltbericht gem. § 2a BauGB

Entsprechend der Regelung des §13 Abs. 3 Satz 3 wird von der Umweltprüfung gemäß §2 Abs.4 BauGB abgesehen.

Bei der vorliegenden Planung wird eine Teilfläche des seit 1989 rechtskräftige Bebauungsplanes G 1/04 „Bahnhofsvorplatz“ überplant, welcher Straßenverkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, ein Mischgebiet mit einer GFZ von 1,0 und Flächen für den überörtlichen Verkehr „Bahnanlagen“ festsetzt. Festsetzungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege trifft der rechtskräftige Bebauungsplan für den neuen Geltungsbereich der 1. Änderung nicht. Einzig ist der vorhandene Großbaum („Platanus orientalis“) neben der historischen Treppe zeichnerisch dargestellt. Planungsabsicht ist aber weiterhin der Erhalt der Platane.

Die Neuregelung für den Planbereich stellt keinen zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft dar, die über den Bestand oder den Bebauungsplan G 01/04 hinausgehen. Aus diesem Grund ist die Eingriffsregelung gemäß §1a Abs.3 Satz 4 BauGB nicht anzuwenden.

7 Bodenordnung

Ein Bodenordnungsverfahren für die Grundstücke im Bereich der Straße „An der Alten Post“ wurde bereits durchgeführt.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes hat die Stadt Gießen in den letzten Jahren große zusammenhängende Flächen für die Errichtung des zentralen Busbahnhofs kaufen können. Zwischenzeitlich wurden diese Flächen in das Kataster übernommen und konnten durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) teilweise bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden.

Es gibt am Bahnhof Gießen aufgrund der keilförmigen Schienenführung eine sehr große Enge im öffentlichen Raum. Um die notwendige Verkehrsabwicklung überhaupt leistungsfähig abwickeln zu können, ist die Einbeziehung aller verfügbaren Flächenressourcen notwendig. Damit

hat die Stadt auch weiterhin ein vorrangiges Interesse an der Freistellung nicht mehr benötigter Bahnbetriebsflächen.

Im vorliegenden Bauleitplan GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz“ – 1.Änderung wird Baurecht auf Zeit (§9 Abs.2 BauGB) festgesetzt, um Bahnflächen bereits vor der endgültigen Freistellung nach §23 AEG in die kommunale Bauleitplanung zu überführen. Die Anwendung des §9 Abs. 2 BauGB ist möglich, da sich die Stadt Gießen ausreichend sicher ist, dass das Freistellungsverfahren nach §23 AEG in den nächsten Monaten erfolgreich abgeschlossen sein wird. Die Festsetzungen dieses Bauleitplans können in Kraft treten, sobald das Infrastrukturunternehmen Bahn die Freistellung abschließend geprüft hat und festgestellt werden kann, dass die Bahnanlage insgesamt oder teilweise sowie ggf. unter Auflagen nicht mehr benötigt wird. Diese Bedingung ist erfüllt, wenn der Freistellungsbescheid nach §23 AEG bestandskräftig erfolgt ist.

8 Kosten

Die reinen Baukosten belaufen sich einschließlich der Entscheidung zum Treppen- und Rampenbauwerk um die historische Treppe und der Flächenerweiterung für eine zusätzlich mögliche Fahrradabstellanlage hinter der ehemaligen „Neuen Post“ auf insg. etwa 8 Mio. Euro. Nicht enthalten sind die Kosten für Leitungserneuerungen der Leitungsträger und der bereits getätigte Grunderwerb sowie die Baunebenkosten.

Zuschüsse werden in Höhe von 70% bis 80% von der förderfähigen Kostensumme erwartet. Diese entspricht nicht den oben genannten Baukosten.

9 Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluss:	20.06.2002
Vorgezogene Bürgerbeteiligung:	06.12. bis 19.12.2002
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:	02.12.2002 bis 15.01.2003
Entwurfsbeschluss:	20.11.2003
Stadtverordneten-Beschluss zur historischen Treppe und Fahrradtiefgarage:	01.07.2010
Offenlage des überarbeiteten Entwurfes und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:	26.07. bis 27.08.2010
Beschränkte erneute Beteiligung gemäß §4a Abs. 3 Satz 3 und 4 BauGB	21.09. bis 06.10.2010
Satzungsbeschluss:	18.11.2010
Ausfertigung:	30.11.2010
Rechtskräftig seit:	04.12.2010

10 Anhänge und Abbildungen

Beiplan:

Bebauungsvorschlag mit Verkehrskonzept und Begrünung, Stand 2001

Abbildung Seite 5:

Empfehlung aus der Verkehrsuntersuchung Ingenieurbüro Spieckermann 2008

Abbildungen Seite 10:

Darstellungen des geplanten Treppen- und Rampenbauwerks (Variante 3b),
STV-Beschluss vom 1.07.2010

Abbildung Seite 13:

Aktuelle Gestaltungsplanung Stand 11. Oktober 2010

Abbildungen Seite 16:

Systemzeichnungen zum Fahrradtiefgeschoss, Rohrbach & Schmees,
Planungsstand Oktober 2010

Abbildungen Seite 17:

Photos der Historischen Treppen- und Rampenanlage mit Kioskgebäude
und Erhöhung am Brückenkopf

Abbildung Seite 19:

Lageplan mit genauer Darstellung der geschützten Platane

Stadtplanungsamt, 04. Dezember 2010

Beiplan

**Bebauungsvorschlag mit Verkehrskonzept
und Begrünung, Stand 2001**
