

Begründung

Zur Aufstellung des Bebauungsplanes GI 01/43 Am Güterbahnhof II"

Planstand:

- Satzung -

15.08.2017

Inhalt

1	Anlass und Erfordernis der Planung	4
2	Lage und räumlicher Geltungsbereich	4
3	Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung	5
4	Verfahren	7
5	Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich.....	8
5.1	Planerische Rahmenbedingungen	8
5.1.1	Regionalplan Mittelhessen 2001.....	8
5.1.2	Flächennutzungsplan.....	8
5.1.3	Verbindliche Bauleitplanung	9
5.1.4	Stadtumbau.....	9
5.1.5	Rahmenplanung.....	10
5.1.6	Vergnügungsstättenkonzept.....	12
5.1.7	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	12
5.1.8	Denkmalschutz und Denkmalpflege	12
5.1.9	Landschaftsplan.....	13
5.1.10	Klimaanalyse.....	13
5.1.11	Schutzgebiete	16
5.1.12	Altlasten und Kampfmittelvorbelastung	16
5.1.13	Eisenbahnflächen	19
5.2	Städtebaulicher Bestand	20
5.3	Naturräumlicher Bestand	22
5.4	Verkehrliche Erschließung	24
5.5	Ver- und Entsorgung	27
5.6	Immissionsschutz	28
6	Städtebauliche und grünordnerische Konzeption	32
6.1	Städtebaukonzept	32
6.2	Grünordnungskonzept.....	33
6.3	Berücksichtigung von Natur und Landschaft	34
7	Erläuterung der Planfestsetzungen	34
7.1	Art der baulichen Nutzung.....	34
7.2	Maß der baulichen Nutzung	37
7.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche	40
7.4	Mit Geh- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	42
7.5	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.....	43
7.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	44
7.7	Erhaltung und Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	45

8	Bauordnungsrechtliche Gestaltungsvorschriften.....	46
8.1	Gestaltung von Fassaden, Dächern und Dachaufbauten.....	46
8.2	Werbeanlagen.....	47
8.3	Einfriedungen.....	47
9	Hinweise und nachrichtliche Übernahmen.....	47
9.1	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren... 47	
9.2	Denkmalschutz.....	48
9.3	Wasserwirtschaft.....	48
9.4	Entwässerungsanlagen.....	48
9.5	Abfallentsorgung.....	49
9.6	Kampfmittelbelastung.....	49
9.7	Altlasten.....	49
9.8	Brandschutz.....	50
9.9	Bahnanlagen.....	50
9.10	Leitungen und Baumstandorte.....	51
9.11	Empfehlungen für Baumarten.....	51
9.12	Artenschutz.....	51
10	Berücksichtigung umweltschützender Belange.....	51
11	Alternativen und Auswirkungen des Bebauungsplanes.....	53
11.1	Prüfung der Alternativen des Bebauungsplanes.....	53
11.2	Beschreibung der Auswirkungen des Bebauungsplanes.....	54
12	Verfahrensablauf und Konfliktbewältigung.....	56
13	Rechtsgrundlagen.....	58
14	Umsetzung des Bebauungsplanes.....	58
14.1	Umsetzungsperspektive.....	58
14.2	Flächenbilanz und Bodenordnung.....	58
14.3	Kosten.....	59
	Anhang: Allgemeine Auflagen und Hinweise der Deutschen Bahn AG.....	60

1 ANLASS UND ERFORDERNIS DER PLANUNG

Das Areal des zwischen Lahnstraße und Bahnanlagen gelegenen ehemaligen Güterbahnhofs spielt aufgrund seiner zentralen Lage eine bedeutsame Rolle in der Stadtentwicklung. Deswegen wurde dieser Bereich auch 2012 in das von der Stadtverordnetenversammlung festgelegte Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ aufgenommen.

Ebenfalls 2012 wurden diese, nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendigen und mittlerweile entwidmeten, Flächen von privaten Investoren mit dem Ziel erworben, sie einer baulichen Entwicklung zuzuführen. In Folge beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gießen 2014 eine Rahmenplanung, welche für dieses Gebiet die anzustrebende städtebauliche Entwicklung darstellt.

Mit der Verwirklichung der ersten beiden Wohngebäude im Norden des ehemaligen Güterbahnhofsareals durch die „Mittelhessische Wohnen plus GmbH“ wird der erste Abschnitt der angestrebten städtebaulichen Neuordnung und Entwicklung dieses Gebietes bereits sichtbar umgesetzt. Im Weiteren werden sich eine zweite und dritte Zeile von Wohnungsbauten zur Lahnstraße hin anschließen.

Südlich dieses Wohngebietes soll das vorhandene Parkhaus durch ein zweites Parkhaus ergänzt werden, welches sowohl für die Bauvorhaben auf dem Güterbahnhofsareal als auch für Bahnreisende Stellplätze enthalten wird.

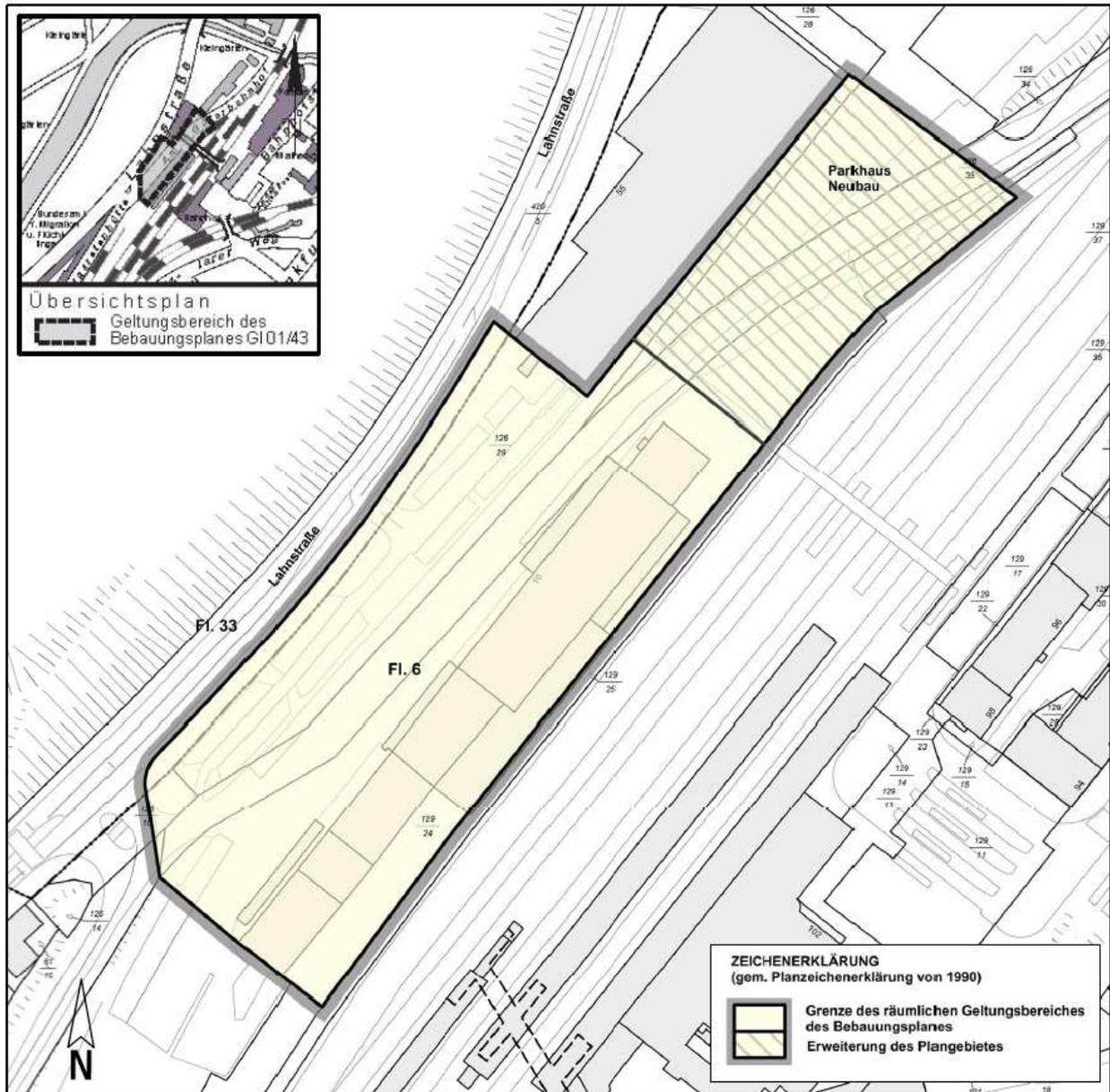
Die Stadt Gießen strebt im Rahmen der Förderung des Stadtumbaus im südlichen Teil des Güterbahnhofsareals an, die Einrichtung eines Fernbusbahnhofs und die Verlängerung der bestehenden Bahnhofsfußgängerunterführung zur Lahnstraße hin mit der DBahn und dem Investor voranzubringen. Dieser weitere Bahnhofsvorplatz („Lahnbahnhof“) soll zu den Bahnanlagen hin durch Gebäude räumlich abgeschlossen und gefasst werden.

Für diesen letzten und wichtigen Entwicklungsabschnitt soll mit diesem Bebauungsplan Planungs- bzw. Baurecht geschaffen werden.

2 LAGE UND RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH

Das im Süden des ehemaligen Güterbahnhofs zwischen Bahnhofsviertel und Lahnaue gelegene Plangebiet wird im Osten durch die Gleisanlagen der Bahn begrenzt. Im Süden endet das Plangebiet nördlich der für die Holzverladung genutzten Bahnanlagen und wird nach Westen durch die Lahnstraße begrenzt.

Im Einleitungsbeschluss für dieses Bebauungsplanverfahren wurde zunächst beschlossen, dass das Plangebiet im Norden durch das bestehende Parkhaus an der Lahnstraße begrenzt wird. Es hat sich aber in Vorbereitung des Bebauungsplanentwurfs gezeigt, dass es für die planungsrechtliche Sicherung der Bebauungsplanziele notwendig ist, auch den Parkhausneubau in das Plangebiet aufzunehmen. Das Plangebiet endet daher im Nordwesten am Bestandsparkhaus. Im Weiteren führt die Plangebietsgrenze entlang der Westseite des Parkhauses und schließt im Norden auf Höhe der nördlichen Kante des Parkhauses ab.



Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Folgende Grundstückspartellen liegen, alle nur teilweise, im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanverfahrens (Gemarkung Gießen): Flur 6 Nr. 126/10, 126/15, 126/29, 126/33, 126/35, 129/24, 129/37 und Flur 38 Nr. 420/5 (Stand April 2017). Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Plankarte zu entnehmen. Das Plangebiet hat eine Größe von rund 1,5 Hektar.

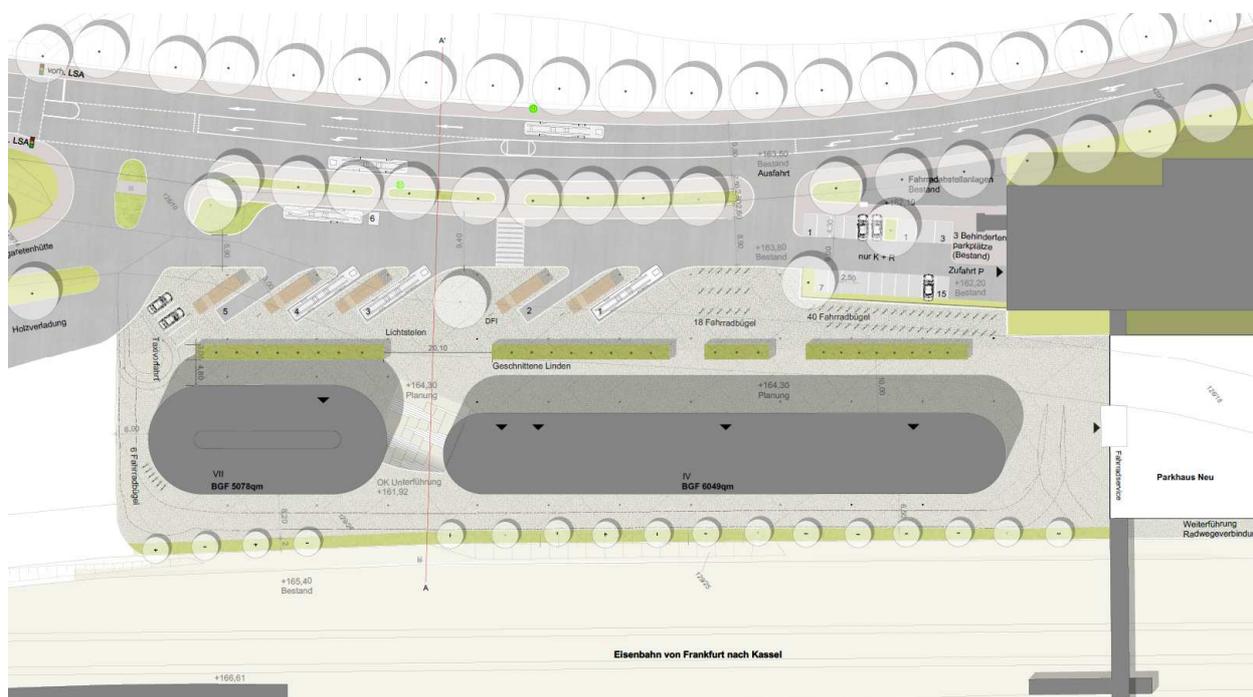
3 ALLGEMEINE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

Mit dem Fernbusbahnhof soll ein zentraler Haltepunkt für die nationalen und europaweiten Fernbuslinien mit einer leistungsfähigen Anbindung an den Bahnhof und eine langfristige Option zur Optimierung der örtlichen Busverkehre geschaffen werden. Gegebenenfalls könnte hier für Regional- oder Stadtbuslinien sowie auch für Sonder-Busverkehre die Bereitstellung von Haltestellen sinn-

voll sein. Die Personenunterführung am Bahnhof muss bis auf das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs verlängert werden, um einen Zugang zum Bahnhof zu schaffen, der neben dem Fernbusbahnhof auch einen neuen Bahnhofsvorplatz erschließen soll, welcher durch raumabschließende Neubauten zu den Bahnanlagen hin gefasst wird. In diesen könnten Dienstleistungen, ein Hotel oder Boardinghouse sowie Gastronomie und reisebezogener Einzelhandel unterkommen.

Für eine erfolgreiche und möglichst zügige Konversion der ehemaligen Güterbahnflächen war von Beginn an ein kooperatives Vorgehen von Stadt, Investor (Mittelhessische Wohnen Plus GmbH) sowie den betroffenen Bahntöchtern zwingend erforderlich.

Um die erforderliche Größe, die verkehrliche Anbindung und die Anforderungen eines Fernbusbahnhofs konkret bestimmen und verbindlich in die Planung einbringen zu können, wurden 2016 im Auftrag des Stadtplanungsamtes durch die Planergemeinschaft Plan:mobil, mit Schöne Aussichten und LK Argus, eine Machbarkeitsstudie für einen Fernbusbahnhof in Gießen erarbeitet und seitens der Stadt eng mit dem Investor und den betroffenen Bahngesellschaften, der DB Station&Service und der DB BahnPark, abgestimmt. Auch Vertreter von Verkehrsverbänden wurden bereits eingebunden. Die Machbarkeitsstudie sieht einen Fernbusbahnhof mit sechs erforderlichen Bushalteplätzen vor, die einem breiten Boulevard vorgelagert sind, auf welchem eine großzügig aufgeweitete Fußgängerunterführung mündet und neben anderen Möblierungselementen Fahrradstellplätze angeboten werden (siehe folgende Abbildung).



Lageplan aus der Machbarkeitsstudie (01.12.2016)

Bereits in der Rahmenplanung wurde als Randbebauung des neuen Bahnhofsvorplatzes eine 4-geschossige Bebauung mit einem 22 Meter hohen, siebengeschossigen Endpunkt im Süden vorgesehen.

Für den turmartigen südlichen Baukörper wird aktuell eine Hotelnutzung, für den niedrigeren langen Riegel, der sich nördlich anschließt, eine Büro- und/oder Dienstleistungsnutzung favorisiert. In der Erdgeschosszone dieser Neubebauung sollten vorzugsweise Serviceeinrichtungen für den Fernbusbahnhof untergebracht werden, wie beispielsweise kleinere Ladeneinheiten zur Deckung des Reisebedarfs oder Schnellgastronomie.

Der Investor hat als Ergebnis eines Ausschreibungsverfahrens der Bundesagentur für Arbeit den Zuschlag erhalten, an dem Standort des Büro- und Dienstleistungsriegels einen Neubau für die zentrale Unterbringung des Gießener Jobcenters zu erstellen. Das Gebäude muss nach den Vorgaben der Bundesagentur für Arbeit bereits im Januar 2019 bezugsfertig hergestellt sein. Im Jobcenter sollen etwa 260 Beschäftigte aus derzeit 4 Standorten im Stadtgebiet zusammen geführt werden, die für die Betreuung von Transferempfänger/innen aus Stadt und Landkreis Gießen zuständig sind. Es wird mit etwa 100 Kundenbesuchen täglich gerechnet.

4 VERFAHREN

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen beschloss in ihrer Sitzung am 29.09.2016 die Einleitung dieses Bebauungsplanverfahrens, allerdings mit einem kleineren Geltungsbereich, der noch nicht die nördlich des Fußgängerstegs gelegene Fläche für einen Parkhausneubau umfasste (siehe Abb. S.5).

Auch die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Bebauungsplanung wurde vom 5. Dezember bis einschließlich 16. Dezember 2016 auf der Grundlage des kleineren Geltungsbereichs durchgeführt.

Es hat sich jedoch im Laufe des Verfahrens gezeigt, dass für die Schaffung einer attraktiven Radwegeverbindung entlang der Bahnanlagen, von dem Wieseckuferweg bis zum Fernbusbahnhof, der geplante Parkhausneubau so dicht an das Bestandsparkhaus herangerückt werden muss, dass die bauordnungsrechtlichen Vorschriften für Bau- und Grenzabstände nicht mehr eingehalten werden können. Um diese Konfliktlage zu lösen, wird das Plangebiet mit dem Entwurfsbeschluss entsprechend erweitert. So kann Planungs- und Baurecht für einen Parkhausneubau geschaffen werden. Zudem wird sowohl die neue Radwegeverbindung als auch der vorhandene Fußgängersteg für eine Nutzung der Öffentlichkeit planungsrechtlich gesichert.

Da es sich bei diesem Vorhaben um die Fortentwicklung einer innerstädtischen Baufläche handelt, aufgrund der kleinen Grundfläche von weniger als insgesamt 20.000 m², die durch diesen und die benachbarten Bebauungspläne im Bereich des Güterbahnhofsareals als Neubebauung ermöglicht wird, sowie aufgrund der Erkenntnisse der landschaftsplanerischen Voruntersuchungen, kann der vorhabenbezogene Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB durchgeführt werden. Mit allen im Güterbahnhofsareal liegenden drei Bebauungsplänen (vorhabenbezogener Bebauungsplan „Güterbahnhof I VEP“, Teilaufhebung des Bebauungsplanes GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz“ im Bereich „Am Güterbahnhof“ und diesem Bebauungsplan) wird insgesamt im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung eine Neubebauung mit einer Grundfläche von rund

10.000 m² ermöglicht, davon 5.000 m² innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes, 2.200 im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und rund 2.800 m² nach § 34 BauGB im Geltungsbereich der Aufhebung des Bebauungsplanes Bahnhofsvorplatz zwischen Bestandsparkhaus Lahnstraße und Wieseck.

Somit entfallen die Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Im Rahmen der 4. Änderung zur Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. GI 01/04 "Bahnhofsvorplatz" für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes wurde auf Grundlage der „ Rahmenplanung Güterbahnhof“ ein detaillierter Umweltbericht erstellt, der auch das Gebiet und die Ziele dieses Bebauungsplanverfahrens behandelte und zeigt, dass keinen erheblichen Umweltbeeinträchtigungen durch diese Planung zu erwarten sind. In der folgenden Bebauungsplanerstellung werden die umweltbezogenen abwägungserheblichen Belange sachgerecht berücksichtigt.

Für die Umsetzung der Planung wird eine Bodenordnung erforderlich sein.

5 BISHERIGE ENTWICKLUNG UND DERZEITIGE SITUATION IM PLANBEREICH

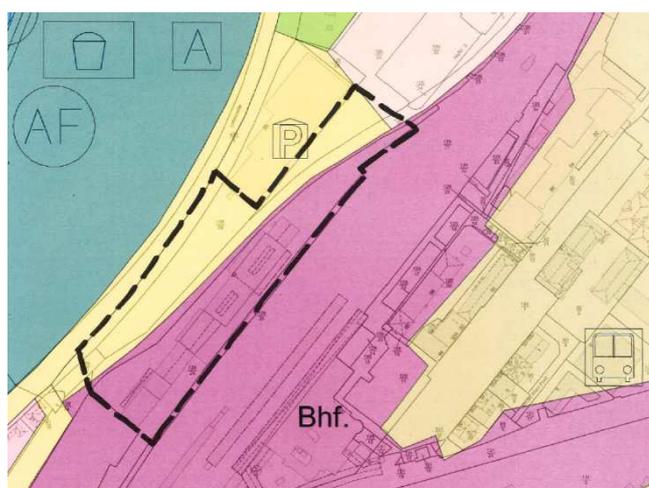
5.1 Planerische Rahmenbedingungen

5.1.1 Regionalplan Mittelhessen 2001

Der Regionalplan Mittelhessen (2010) weist im gesamten Plangebiet „Siedlungsbereich – Bestand“ (Zielaussage) und zugleich als „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ (Grundsatz) aus. Die Planung ist somit den Zielen der Raumordnung angepasst.

5.1.2 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP 2000/2006) der Stadt Gießen werden die westlichen Flächen des Plangebietes, bestehend aus der Lahnstraße, den Parkplatzflächen und dem Bereich zwischen Parkhaus und Bahnanlagen, als Verkehrsflächen dargestellt. Die Flächen der ehemaligen Güterschuppen östlich der Straße Am Güterbahnhof werden als Bahnanlagen dargestellt. Innerhalb des Plangebietes wurden diese Flächen bereits als Bahnflächen entwidmet, diese Entwidmung aber noch nicht im wirksamen Flächennutzungsplan nachvollzogen. Der Flächennutzungsplan muss hier



Ausschnitt FNP

im Wege der Berichtigung angepasst werden. Im Rahmen des beschleunigten Bebauungsplanverfahrens kann gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert

oder ergänzt ist, sofern die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes nicht beeinträchtigt wird.

Das Plangebiet liegt innerhalb einer Richtfunktrasse.

5.1.3 Verbindliche Bauleitplanung

Der im Plangebiet seit 1989 rechtskräftige Bebauungsplan GI 1/04 „Bahnhofsvorplatz“ wurde mit der seit dem 11.10.2014 rechtskräftigen 4. Änderung zur Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. GI 01/04 "Bahnhofsvorplatz" im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes aufgehoben, weil er in weiten Teilen nicht mit der tatsächlichen Entwicklung und heutigen Zielen der Stadtentwicklung für dieses Areal übereinstimmte.

Das Plangebiet des Bebauungsplans „Am Güterbahnhof II“ überlagert den Geltungsbereich des am 11.10.2012 eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens Nr. GI 01/37 „Am Güterbahnhof“, mit welchem die Neuordnung des gesamten ehemaligen Güterbahnhofsareals in einem Plan städtebaulich sinnvoll gelenkt und verbindlich geregelt werden sollte. Die Rahmenplanung zeigte jedoch, dass eine Entwicklung des Güterbahnhofsareals mit den unterschiedlichsten Projekten, wie Fernbusbahnhof, Parkhausneubau, Wohnungsbau und Neugestaltung des Wieseckuferwegs, nicht gleichzeitig für das gesamte Plangebiet des eingeleiteten Bebauungsplanes Nr. GI 01/37 „Am Güterbahnhof“, sondern nur abschnittsweise sinnvoll und möglich ist. Zudem erwies sich die Fortführung des Verfahrens nur in Teilbereichen als planungsrechtlich notwendig und möglich.

So wurde für den Bau der beiden Wohnhäuser im Nordosten des Güterbahnhofsareals bereits ein vorhabenbezogener Bebauungsplan GI 01/37 "Am Güterbahnhof I" aufgestellt und am 19.07.2014 zur Rechtskraft geführt.

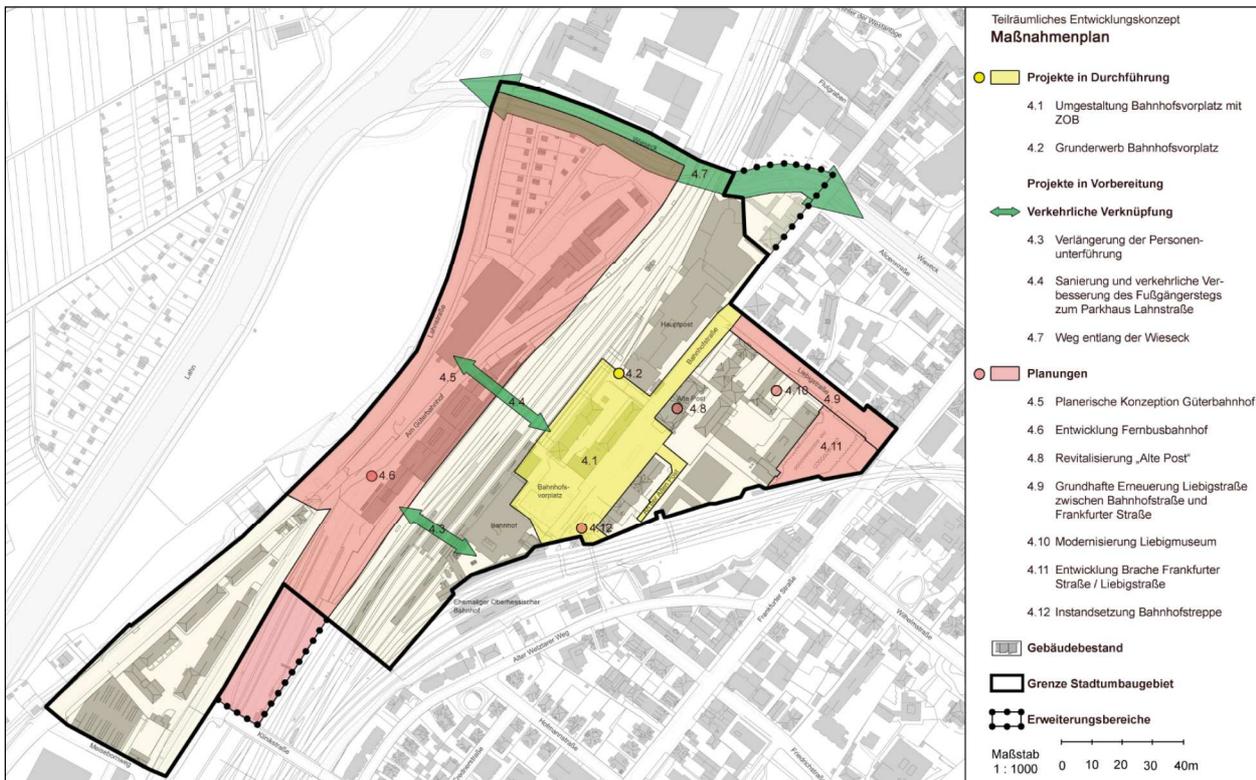
Für die sich zur Lahnstraße hin anschließende geplante zweite und dritte Zeile von Wohnungsbauten ist kein Bebauungsplanverfahren erforderlich und aus wasserrechtlichen Gründen auch nicht zielführend. Das Baurecht wird hierfür auf Grundlage des § 34 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit einem städtebaulichen Vertrag geschaffen.

Der Geltungsbereich des hier zur Einleitung vorgelegten Bebauungsplans "Am Güterbahnhof II" beschränkt sich auf den Bereich des geplanten Parkhauses, des Fernbusbahnhofs und des angrenzenden 4. Bauabschnitts und ist als letzter Planabschnitt innerhalb des 2012 eingeleiteten, das gesamte Güterbahnhofsareal umfassenden Bebauungsplanes Nr. GI 01/37 "Am Güterbahnhof" zu betrachten.

5.1.4 Stadtumbau

Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofes spielt aufgrund seiner zentralen Lage eine bedeutsame Rolle in der Stadtentwicklung und wurde daher in das von der Stadtverordnetenversammlung am 06.09.2012 gemäß § 171b BauGB beschlossene Stadtumbaugebietes „Bahnhofsumfeld“ aufgenommen. Im Rahmen der Festsetzung des Stadtumbaugebietes wurde ein "Teilräumliches Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld" erstellt und Anfang 2013 beschlossen, in dem die städtebaulichen Missstände und Maßnahmen für den Bereich aufgezeigt wurden. Neben einer planerischen Konzeption für den Güterbahnhof wurden als dringende öffentliche Maßnahmen u.a. die Sanierung

und verkehrliche Verbesserung des Fußgängersteiges zwischen Bahnhof und Parkhaus Lahnstraße, die Verlängerung der Bahnstabsunterführung, die Entwicklung eines Fernbusbahnhofes und ein Weg entlang der Wieseck angeführt.



Maßnahmenplan zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept (HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH)

5.1.5 Rahmenplanung

Mit der am 20.02.2014 von den Stadtverordneten beschlossenen „Rahmenplanung Güterbahnhof des Aachener Planungsbüros HJP, Professor Jahnen, liegt eine zukunftsfähige Konzeption für die Gesamtentwicklung des Güterbahnhofsareals vor, die die Folgenutzungen im Einklang mit den gesamtstädtischen Zielen festlegt. Die Ergebnisse der Rahmenplanung sind Grundlage für die Abstimmungsprozesse zwischen Stadt, Bahn und Investor und gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.



Titelbild Rahmenplanung Güterbahnhof (Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft)



Lageplan Rahmenplanung Güterbahnhof (Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft)

In der abschließenden Zusammenfassung der Rahmenplanung werden die Ziele für das südliche Güterbahnhofsareal wie folgt beschrieben:

„Die Nachfrage nach Stellplatzangeboten im Bahnhofsbereich Gießen ist nach wie vor ungebrochen. Der Rahmenplan entwickelt ein Szenario zur Erweiterung des bestehenden Stellplatzangebotes von ca. 430 Stellplätzen um 700 Stellplätze in einem zusätzlichen Parkhaus. Die Planung des neuen Parkhauses berücksichtigt die Möglichkeit eines gemeinsamen oder auch getrennten Betriebes der beiden Parkhäuser insgesamt oder auch in Teilbereichen. So wird es möglich, einen sowohl getrennten Betrieb zu führen als auch Teilbereiche als Stellplatznachweis für die geplante Neubebauung zu nutzen. Durch die Errichtung des neuen Parkhauses zwischen Bahnanlagen und bestehendem Parkhaus wird die Länge des sanierungsbedürftigen städtischen Parkhaussteiges deutlich halbiert.

Die Planung des neuen Bahnhofsvorplatzes „Lahnstraße“ steht im Kontrast zum historischen „steinernen“ Bahnhofsvorplatz und orientiert sich am freiraumplanerischen Leitbild eines „grünen“ Platzes mit Blick in die freie Landschaft (Lahnauve). Dieses Bild findet seinen Abschluss in einem neu konzipierten „Stadtbalkon“ als Abschluss der Platzsituation westlich der Lahnstraße. Aufbauend auf die Historie wird dieser neu geschaffene Aufenthaltsbereich durch die vorgeschlagene Errichtung eines gastronomischen Angebotes akzentuiert und „bespielt“. Die Höhenentwicklung des neuen Bahnhofsplatzes erlaubt es nahezu ebenerdig aus der verlängerten Bahnsteigunterführung herauszutreten und erleichtert die Orientierung hin zu den geplanten Haltestellen des Fernbusbahnhofes. Eine bandartige Gliederung des Vorplatzes erleichtert die verkehrliche Organisation und

erlaubt eine abschnittsweise Realisierung des geplanten Bahnhofsvorplatzes.“ (Rahmenplanung Güterbahnhof, Kap. 13, Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft)

Im Grundsatz werden die Ergebnisse der Rahmenplanung mit dem geplanten Parkhausneubau, den gewerblichen Neubauten am neuem „Lahnbahnhof“, der Anlage des Fernbusbahnhofs und der Verlängerung der Unterführung sowie der planungsrechtlichen Sicherung der Fußgängerüberführung im Bebauungsplan aufgegriffen, aber im Rahmen der konkreten Planung jeweils überprüft und gegebenenfalls modifiziert.

5.1.6 Vergnügungsstättenkonzept

Nach dem am 15.12.2011 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Vergnügungsstättenkonzept für die Stadt Gießen befindet sich das Vorhaben innerhalb eines Ausschlussgebietes für Vergnügungsstätten. Auch wenn dieses Konzept keine unmittelbar bindende Wirkung bei der Beurteilung von Einzelvorhaben entfaltet, so ist es gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen und zeigt auf, dass von Vergnügungsstätten im Bereich des Bahnhofsumfeldes Belästigungen und Störungen ausgehen könnten, die i.S. des § 15 BauNVO der Zweckbestimmung der Eigenart des gemischten Baugebietes widersprechen. Im Bebauungsplan wird die Empfehlung des Konzeptes zum Ausschluss von Vergnügungsstätten rechtsverbindlich umgesetzt.

5.1.7 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Auch das ebenfalls am 15.12.2011 beschlossene Gutachten zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen (GMA Oktober 2011) ist gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen, u.a. hinsichtlich der Einzelhandelsentwicklungsziele, der Gießener Sortimentsliste und der Zentren- und Standortstruktur. Auch dient es zur Beurteilung von Bauanträgen und Standortanfragen des Einzelhandels.

Nach diesem Konzept befindet sich das Plangebiet außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Gießen“ und auch außerhalb jeglicher Nahversorgungszentren. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof und der durch Wieseckuferweg, Fußgängersteg und künftiger Personenunterführung guten Anbindung an die jenseits der Gleisanlagen befindliche Innenstadt und dem öffentlichen Nahverkehr, befindet sich das Plangebiet aber innerhalb einer siedlungsräumlich integrierten Lage. In solch integrierten Lagen ist die Ansiedlung von Läden mit einer Verkaufsfläche bis 200m² möglich, sowohl für Betriebe mit nahversorgungsrelevanten als auch zentrenrelevanten Kernsortimenten. Für Betriebe mit größeren Verkaufsflächen werden Einzelfallprüfungen empfohlen. Die Ansiedlung großflächiger Verkaufsbetriebe, die nicht nahversorgungsrelevante Kernsortimente führen, wird grundsätzlich nicht empfohlen (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen, GMA Oktober 2011, S. 119)

5.1.8 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Plangebiet befinden sich keine Einzelkulturdenkmale und es ist nicht Bestandteil einer denkmalgeschützten Gesamtanlage.

Generell sind die bei Erdarbeiten zutage tretenden Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen und Bodenverfärbungen sowie Scherben, Steingeräte und Skelettreste sind gemäß § 21 HDSchG dem Denkmalpfleger oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden.

5.1.9 Landschaftsplan

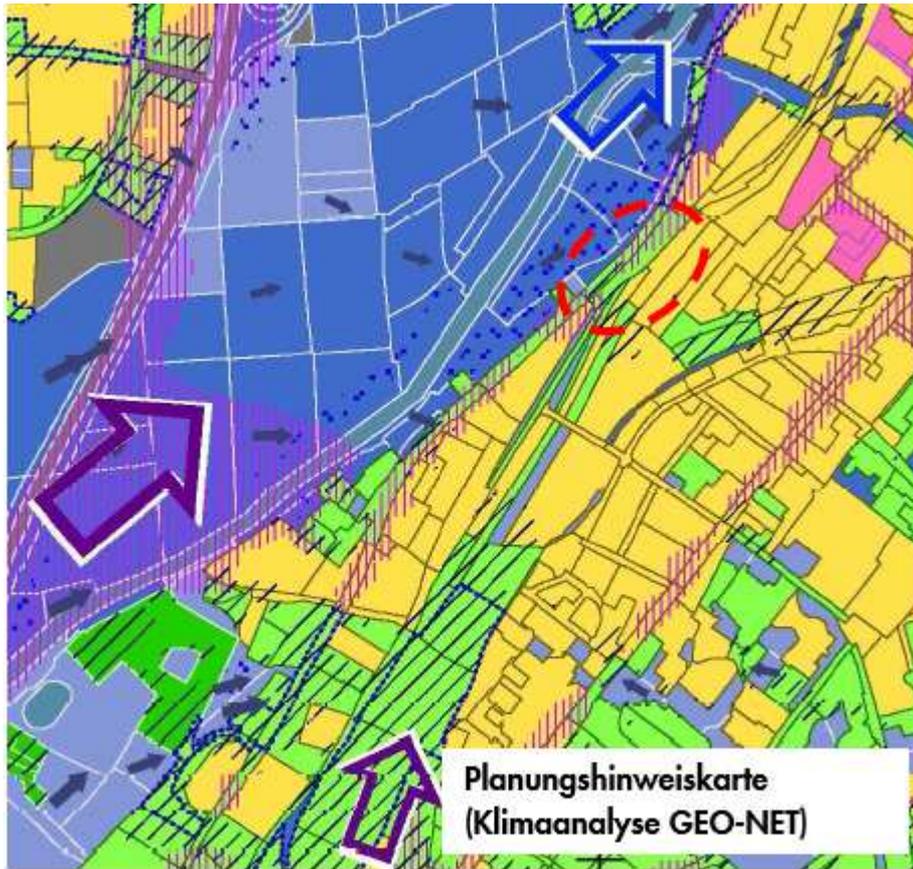
Der im Oktober 2004 durch die Obere Naturschutzbehörde anerkannte Landschaftsplan der Universitätsstadt Gießen charakterisiert das Plangebiet als Teil des Biotopbereichs „Ortslage Gießen“ und damit als stark verarmte, überformte Landschaft. Sie liegt an der Grenze zum Biotopbereich „Lahnaue östlich Westtangente“, der als verarmt charakterisiert wird, aber als wichtiger Grünzug definiert ist.

Der Landschaftsplan sieht für das Plangebiet keine konkreten Schutz- oder Entwicklungsmaßnahmen vor. Allgemein wird für bebaute Grundstücke die Entsiegelung von Asphaltflächen, die Anpflanzung von Laubbäumen und -sträuchern sowie Fassadenbegrünung empfohlen. Der benachbarte Landschaftsraum „Lahnaue östlich Westtangente“ ist ein Schwerpunktbereich für Maßnahmen der Biotopentwicklung und soll u.a. durch extensive Grünlandpflege und Renaturierungsmaßnahmen an der Lahn aufgewertet werden. Die Wiesenflächen zwischen Plangebiet und Lahn sind als „schutzwürdiger Lebensraum im Siedlungsgebiet“ zu erhalten.

5.1.10 Klimaanalyse

Mit der 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Klimaanalyse (GEO-NET 2014, u.a. mit der Klimafunktionskarte und der Planungshinweiskarte Klima/Luft) liegt eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse der klimatischen Situation in der Stadt und in den angrenzenden Bereichen vor. Neben den spezifischen kleinräumigen Ausprägungen im Stadtgebiet werden ebenso die Wirkungszusammenhänge zwischen Siedlungsbereich und Umland aufgezeigt. Die Ergebnisse und Empfehlungen der „Klimafunktionskarte und Planungshinweiskarte Klima/Luft“ sind bei Planungen und Bauprojekten hinsichtlich ihrer klimatischen Wirkungen zu berücksichtigen.

Das betrachtete Plangebiet wird in der Klimaanalyse als Siedlungsraum mit geringer bis mäßiger humanbioklimatischer Belastung dargestellt (siehe Planungshinweiskarte, Signatur hellgrün). Das Gebiet profitiert von den Lahnwiesen als direkt benachbarte Frisch- und Kaltluftleitbahn und den dort angesiedelten Flächen mit hoher Kaltluftproduktivität.



Siedlungsräume

- Hohe bis sehr hohe bioklimatische Belastung*
- Mäßige bis hohe bioklimatische Belastung*
- Geringe bis mäßige bioklimatische Belastung*
- Keine oder geringe bioklimatische Belastung*

Grün- und Freiflächen

- Sehr hohe bioklimatische Bedeutung*
- Hohe bioklimatische Bedeutung*
- Mittlere bioklimatische Bedeutung*

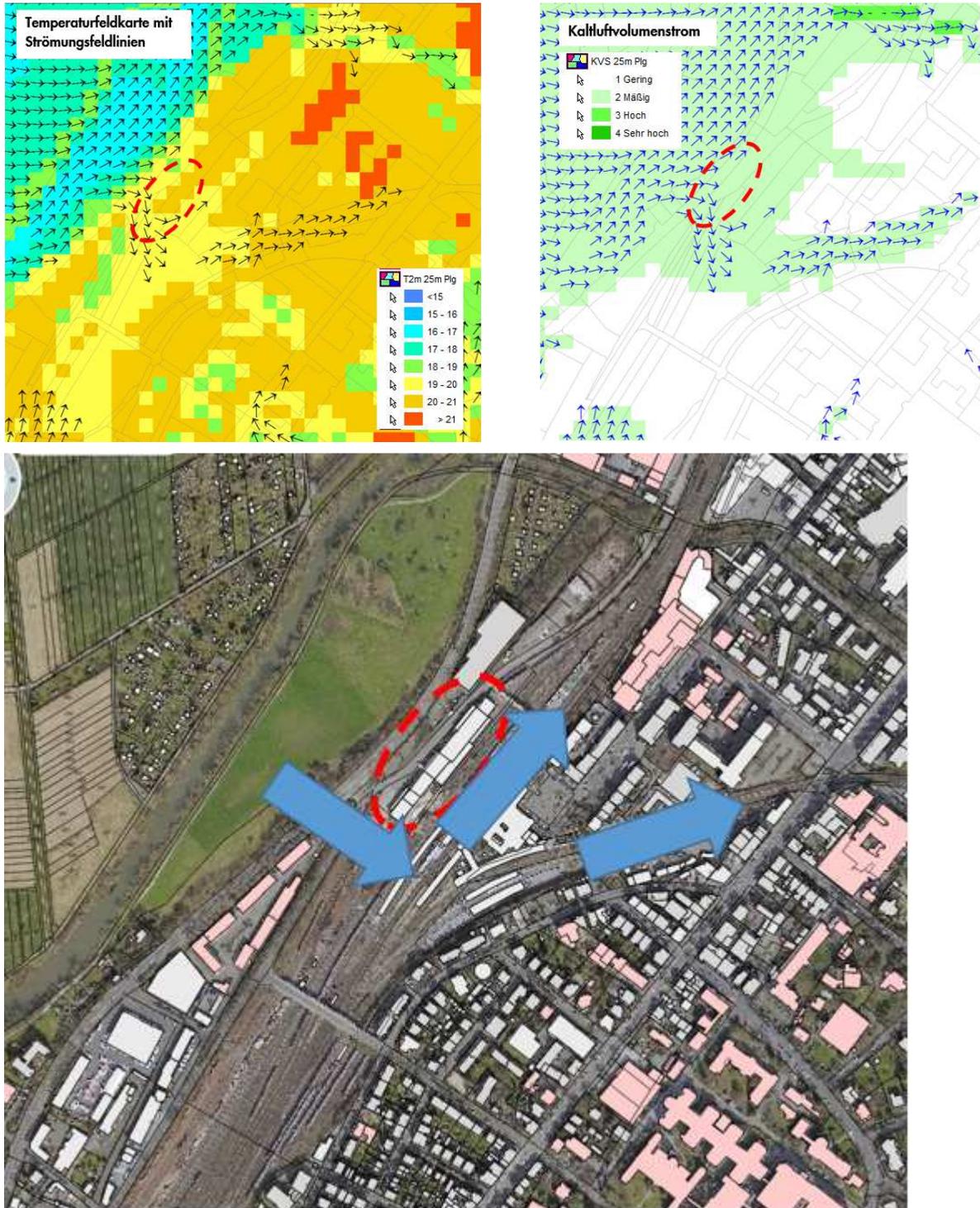
**** *Bebautes Gebiet mit klimarelevanten Funktionen (Gunstwirkung)*

Übergeordnete Luftaustauschbereiche

- Lufthygienisch unbelastet*
- Lufthygienisch belastet*
- Vorherrschende Strömungsrichtung und mittlere Strömungsgeschwindigkeit (m/s)*

- Fläche hoher Kaltluftproduktivität*
- Hohe verkehrsbedingte Luftbelastung*
- Einwirkungsbereich der Kaltluftströmung innerhalb der Bebauung*
- Plangebiet Güterbahnhof II*

Die Gestaltung des Gebietes (roter Kreis) hat eine entscheidende Funktion bei der Weiterleitung von Frisch- und Kaltluft in benachbarte belastete Siedlungsbereiche. Dies ist deutlich an den Detailkarten zum Temperaturfeld und zum Kaltluftvolumenstrom zu erkennen.



Die Detailkarten zeigen deutlich, dass die zurzeit bestehende, eher niedrige Bebauung als Riegel wirkt und die Durchlüftung und Nutzung des Kalt- und Frischluftpotential der Lahnwiesen behindert. Der Kaltluftstrom kann nur die bestehende Lücke am Fuße der Auffahrt Margaretenhütte als Durchtrittsstelle nutzen. Eine Verbesserung wäre nur durch eine Lückenbebauung erreichbar. Entscheidend ist dabei eine ausreichende Breite der Lücken, die 50 m nicht unterschreiten sollte. Eine möglichst geringe Versiegelung unterstützt ein positives Stadtklima noch zusätzlich.

Weitere Maßnahmenempfehlungen:

- Gestaltung von Stellplätze: Stellplätze sind möglichst mit offenporigen und begrünungsfähigen Bodenbefestigungssystemen herzustellen (Rasenwaben). Asphaltierte und mit Betonsteinen gepflasterte Flächen erwärmen die überströmenden Luftmassen und wirken als bremsender Faktor auf die Kaltluftdynamik. Eine offenporige Flächenbefestigung würde die nächtliche Abkühlung (Nutzung der Verdunstungskapazität - Verdunstungskälte) erhöhen und zur Durchlüftung beitragen.
- Gestaltung von Parkhäusern: Durch eine offene begrünte Gestaltung, die eine Durchlüftung ermöglicht, könnte eine Barrierewirkung vermindert werden.



Beispiel Begrünung Parkdeck

5.1.11 Schutzgebiete

Das Plangebiet liegt außerhalb der europäischen „Natura 2000“-Schutzgebiete (FFH-/ Vogel-schutzgebiete) und hat keinerlei Wechselwirkungen mit ihnen. Weitere Schutzgebiete oder -objekte, wie z. B. Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Trinkwasserschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop etc. sind ebenfalls nicht von der Planung betroffen.

5.1.12 Altlasten und Kampfmittelvorbelastung

Die Flurstücke im Plangebiet, die auf Grund der vorherigen und/oder gegenwärtigen Nutzung als altlastenrelevant einzustufen sind, sind in folgender Tabelle zusammengestellt.

	Adresse/ Lage	Aktenzeichen Land Hessen	Aktenzeichen Umweltamt	altlastenrelevante Nutzung	Gemarkung Gießen, Flur 6 Flurstücke
A	Am Güterbahnhof 21 - 31	531.005.047-001.031	39.47.08.0211	Bahnhof Außenanlagen, Spedition, Güterumschlag und Lagerservice	126/24 126/25
B	Am Güterbahnhof 10	531.005.019-001.007	39.47.08.0211	Durchführung von Speditions- und Transportgeschäften, Tanklager	129/24
C	Lahnstraße/ Wieseckmündung	531.005.000-000.035	39.40.07.0014 (AA 14)	Altablagerung	126/24 126/25 126/26 126/28 126/29
D	Am Güterbahnhof o. Nr., Bahnhof Gießen	531.005.018-001.022	39.47.08.0211	Bahnhof Außenanlagen	129/25 129/37 (tlw.)

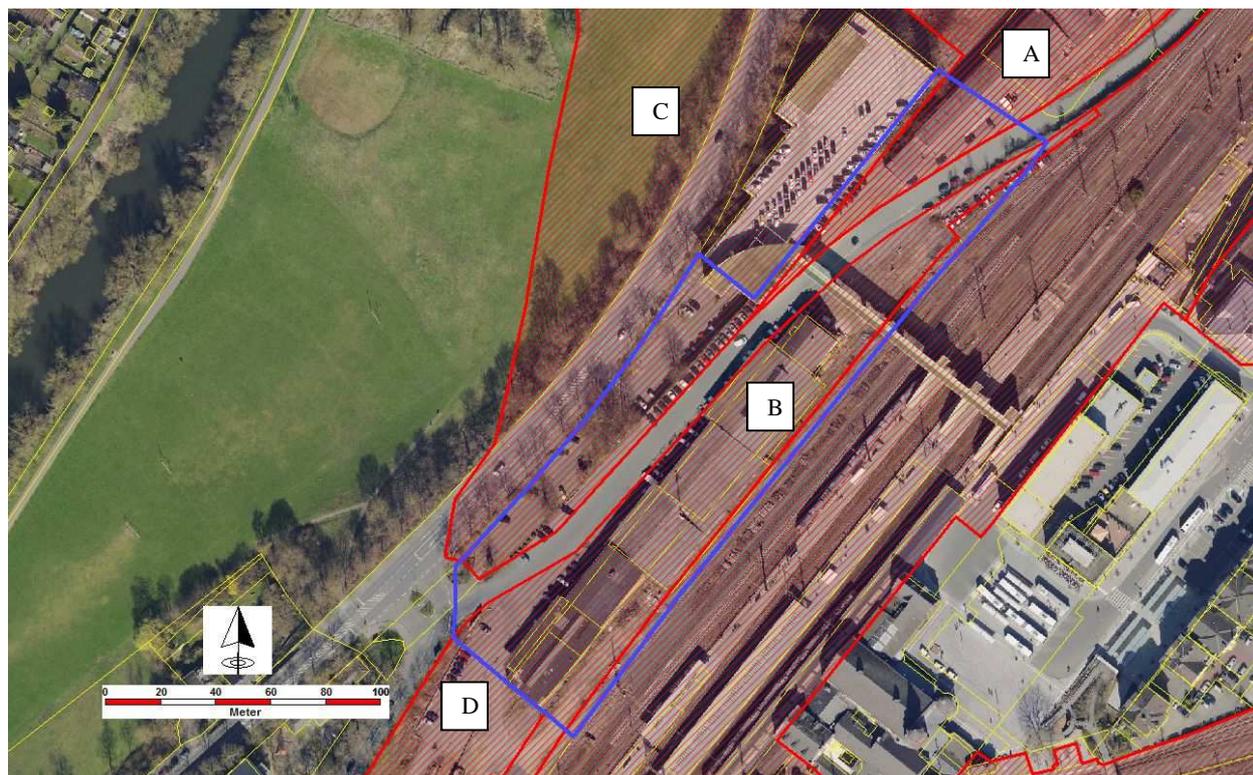
Am Güterbahnhof 21 – 31 (siehe Kennzeichnung A in folgender Abbildung):

Das Grundstück ist wegen der ehemaligen gewerblichen Nutzung als Altstandort unter dem Az. 531.005.047-001.031 in der Altflächendatei des Landes Hessen erfasst. Gleichzeitig liegt es im Bereich der Altablagerung AA 14 (s.u.). Auf der ursprünglich mit Gleisen erschlossenen Fläche befanden sich überwiegend Speditionen und Lagerbetriebe. Seitens des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) wird das Gefährdungspotential, das die Wahrscheinlichkeit einer - aus den bisherigen Nutzungen resultierenden – Umweltbeeinträchtigung beschreibt, als „hoch“ eingeschätzt.

Im Rahmen der „Detailuntersuchung – Stufe IIa“ wurden auf der Fläche vier Sondierungen niedergebracht. Bei der Analyse von Bodenproben auf Mineralölkohlenwasserstoffe wurden keine relevanten Konzentrationen festgestellt, so dass die Gutachter umwelt-technisch keinen weiteren Handlungsbedarf sehen. Beim fachgutachterlich begleiteten Ausbau eines Erdtanks auf der Fläche wurden ebenfalls keinerlei Auffälligkeiten festgestellt, die auf einen nutzungsbedingten Eintrag von Mineralölkohlenwasserstoffen schließen lassen.

Eine Analyse auf weitere Schadstoffe wurde nicht durchgeführt, jedoch wurden bei den Sondierungen Auffüllungsmächtigkeiten von mehr 9,0 m festgestellt.

Für diese Fläche liegen Gutachten vor.



Betroffene Altflächen (rot)

Am Güterbahnhof 10, Az.: 531.005.019-001.007 (siehe Kennzeichnung B):

Auf dem Grundstück befinden sich ehemalige Lagerschuppen der Deutschen Bahn, die in den letzten Jahren zum Teil ebenfalls als Lager, aber auch zur Durchführung von Speditions- und Transportgeschäften genutzt wurden. Sie stehen nun leer und sollen zeitnah abgerissen werden. In den Jahren von 1936 bis 1968 soll sich dort ein Tanklager der „Deutsche Gasolin Nitag AG“ befunden haben. Nähere Hinweise hierzu konnten auch im Archiv des Bauordnungsamtes nicht gefunden werden. Wegen der bisherigen Nutzungen wird hier die Wahrscheinlichkeit einer Untergrundbeeinträchtigung als „sehr hoch“ angesehen.

Gutachten zu dieser Fläche liegen nicht vor. Der Abriss ist durch eine altlastenfachliche Baubegleitung zu überwachen. Weitere altlastenfachliche Untersuchungen sind ggf. erforderlich.

AA 14 Park & Ride Wieseck Mündung, Az.: 531.005.000-000.035 (siehe Kennzeichnung C):

Bei der Altablagerung handelt es sich um die Verfüllung ehemaliger Gewässerläufe und Senken. Die Ende der 1960er Jahre vorgenommene Auffüllung ist bis zu 9 Meter mächtig und setzt sich überwiegend aus Bodenaushub mit Bauschuttbeimengungen zusammen. Im Zuge der Gründungsarbeiten für des P & R-Parkhaus an der Lahnstraße wurde beim Aushub der östlichen Fundamente ein auffälliges „weißes Material“ angetroffen. Nach genauerer Bodenuntersuchung und chemischen Analysen wurde das Material aufgrund seines hohen Aluminiumgehaltes als Hochofenschlacke einer ehemaligen Gießerei eingestuft.

Das Regierungspräsidium Gießen bezeichnet das „weiße Material“ am 01.03.1991 als Erdaushub mit Einschränkungen und verfügt, dass das noch vor Ort verbliebene Material einzukapseln ist und vor weiteren Baumaßnahmen vertiefende Altablagerungsuntersuchungen durchzuführen sind. Da sich mittlerweile sowohl die Werte als auch die Kriterien für die abfall- und umwelttechnische Einstufung von Materialien geändert haben, ist – für den Fall, dass bei zukünftigen Baumaßnahmen „weißes Material“ angetroffen wird - eine Neubewertung vorzunehmen.

Auf der Altablagerung „AA 14 Park & Ride Wieseck Mündung“ befinden bzw. befanden sich einzelne Altstandorte. Neben dem o.g. Altstandort „Am Güterbahnhof 21 – 31“ wurde z.B. im Rahmen des Parkhausneubaus die Betriebstankstelle einer hier ehemals ansässigen Spedition altlastenfachlich untersucht und zurückgebaut.

Für diese Fläche liegen zahlreiche Gutachten vor (Liste siehe S. 37).

Bahnhof Gießen, Außenanlagen, Az.: 531.005.018-001.022 (siehe Kennzeichnung D):

Die südliche Fläche des Plangeltungsbereiches grenzt an die Außenanlagen des Bahnhofs Gießen. Wegen der bisherigen Nutzungen wird hier die Wahrscheinlichkeit einer Untergrundbeeinträchtigung seitens des HLUG als „hoch“ angesehen.

Sondierungen auf diesen Flächen wurden im Rahmen der Detailuntersuchung Stufe IIa Standort 4075 (Gießen) (Öko-Consult Glock AG vom 07.03.2001) nicht niedergebracht.

Kampfmittel:

Der Plangeltungsbereich liegt innerhalb eines Bombenabwurfgebietes. In den Bebauungsplan ist deshalb ein Hinweis auf das Vorhandensein von Kampfmitteln enthalten. Von Kampfmitteln im Untergrund bis 5 m Tiefe muss grundsätzlich ausgegangen werden, soweit nicht Teilflächen bereits auf Kampfmittel hin untersucht und ggf. geräumt wurden.

Die Eigentümer dieser Flächen sind im Zuge der Vorbereitung von bodeneingreifenden Baumaßnahmen zur den Anforderungen der Kampfmittlräumung entsprechenden Sondierung verpflichtet. Die „Allgemeinen Bestimmungen zur Kampfmittlräumung im Lande Hessen“ sind zu beachten. Eine Überprüfung muss auf dem neuesten Stand der Technik von einer geeigneten Fachfirma durchgeführt werden.

5.1.13 Eisenbahnflächen

Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) gewidmete Bahnflächen sind der Planungshoheit der Gemeinde nach § 38 Satz 1 BauGB zwar nicht völlig entzogen, aber es können für diese nur Festsetzungen getroffen werden, die nicht deren Zweckbestimmung als Bahnanlage widersprechen und keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen des Bahnbetriebes verursachen, da das Fachplanungsrecht der Bahn Vorrang genießt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden für diese Flächen erst nach Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wirksam.

Das Flurstück Nr. 129/39 ist noch als Bahnanlage gewidmet, aber bereits an den Investor mittel-hessische wohnen verkauft. Die eisenbahnrechtliche Entwidmung dieser Fläche wurde bereits be-tragt, die Genehmigung steht aber noch aus.

Auf dem noch nicht entwidmeten und im Eigentum der DB Netz befindlichem Flurstück Nr. 126/29 befinden sich das städtische Parkhaus an der Lahnstraße und die vorgelagerten P+R-Stellplätze. Diese Nutzungen entsprechen den Festsetzungen des seit 1989 rechtskräftigen Bebauungsplanes Gl 01/04 "Bahnhofsvorplatz", welcher hier eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit dem Nutzungszweck „Park & Ride Anlage“ und einem Baufenster für ein dreigeschossiges Parckdeck festsetzte. Nur ein schmaler Streifen zwischen der „Park & Ride Anlage“ und der Straße Am Güterbahnhof, welcher im Bestand einen provisorisch angelegten Parkplatzstreifen in Gegen-lage zu den Güterschuppen beherbergt, welcher in Teilen in die Straßenverkehrsfläche hineinragt, war als Bahnanlage dargestellt. Erst mit der am 11.10.2014 rechtskräftig gewordenen 4. Ände-rung/Teilaufhebung des Bebauungsplanes Gl 01/04 "Bahnhofsvorplatz" wurden diese Festsetzun-gen aufgehoben.

Entsprechend der Festsetzungen des alten Bebauungsplanes „Bahnhofsvorplatz“, setzt auch die-ser Bebauungsplan im Bereich des Flurstücks Nr. 126/29 eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung fest, allerdings mit der Zweckbestimmung Fernbusbahnhof und nicht mehr „Park & Ride Anlage“.

Die Deutsche Bundesbahn hat 1993 der Stadt Gießen die für die Anlage der P+R-Stellplätze und den Bau des Parkhauses erforderlichen Grundstücksflächen für die unbegrenzte Dauer dieser Nut-zung überlassen. Es ist zu prüfen, ob diesbezüglich tatsächlich noch eine unmittelbare Eisenbahn-betriebszugehörigkeit besteht, auch wenn sich die städtischen Anlagen auf Bahngelände befin-den. Eine beabsichtigte Wiederaufnahme einer bahnbetriebsbezogenen Nutzung ist nicht bekannt. Selbst wenn diese Fläche noch als Bahnanlage gewidmet ist, so ist die im Bebauungs-plan festgesetzte Nutzung „Fernbusbahnhof“ nicht widmungsfremd und steht den Bahnbetriebs-zwecken nicht entgegen. Wirtschaftliche Verwertungsinteressen der Eigentümer der Bahnanlagen rechtfertigen keinen Erhalt des Sonderstatus Bahnanlagen nach § 18 Abs. 1 Satz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

5.2 Städtebaulicher Bestand

Das Plangebiet liegt auf Höhe des Gießener Hauptbahnhofs zwischen den Gleisanlagen und der Lahnstraße sowie im Übergang zu der Lahnaue. Es ist geprägt durch seine ehemalige Funktion als Güterbahnhof. Trotz seiner verkehrlichen Lagegunst ist das Plangebiet in erheblichem Maße unter-genutzt.

Im Südosten des Plangebietes stehen entlang der Gleisanlagen momentan noch die zum Abbruch bestimmten Güterschuppen, denen auf ungeordneten und ungestalteten Flächen Stellplätze und die städtische Verkehrsfläche „Am Güterbahnhof“ vorgelagert sind. Die Zu- und Abfahrt zu diesem Bereich erfolgt von Süden über die Straße Margaretenhütte. Sie wird auch für die Erschließung der südlich an das Plangebiet angrenzenden Holzverladung von LKW auf die Bahn genutzt.

Im Westen schließt bis zur Lahnstraße die eingegrünte Park+Ride-Anlage an, in welche im nördlichen Teil die Zufahrt zum, schon außerhalb des Plangebietes liegenden, Parkhaus integriert ist.

Den Abschluss des Plangebietes zum Landschaftsraum „Lahnaue“ bildet an der Lahnstraße die vorhandene, stadtbildprägende Baumreihe.

Blick auf die Güterschuppen von Südwesten und Südosten



Blick auf die zur Baustelleneinrichtung genutzte Fläche zwischen Parkhaus und Bahnanlagen, vom und mit dem Fußgängersteg

Der nördliche Teil des Plangebietes wird von der, nach dem Abriss der hier zuvor stehenden Lagerhäuser und -schuppen, un bebauten Fläche zwischen dem bestehenden Parkhaus und den Bahnanlagen eingenommen. Im Norden schließt an das Plangebiet mit zwei großformatigen, sechsgeschossigen Apartmenthäusern das neu entstehende Wohngebiet an. Die vorhandene Fußgängerüberführung zwischen Parkhaus, Bahnsteigen und Bahnhof grenzt diesen Bereich zum südlichen Teil des Plangebietes ab. Neben dem Wieseckuferweg wird das Plangebiet derzeit nur über diesen Fußgängersteg an den Bahnhof und den Bahnhofsvorplatz mit dem zentralen Busbahnhof angeschlossen.

5.3 Naturräumlicher Bestand

Das Plangebiet gehört zum Gießener Lahntal. Es liegt direkt am Rand der Lahnaue, wo die flache Auenlandschaft im Westen relativ steil auf die hochgelegene Talterrasse im Osten führt. Das natürliche Relief ist allerdings durch wasserbauliche Maßnahmen an Lahn und Wieseck sowie den Bau der Bahnstrecke und der Lahnstraße vollständig anthropogen überprägt. Sowohl Gleiskörper und Güterbahnhofsgelände als auch die Lahnstraße sind bis zu 10 Meter mit Bauschutt und anderen Materialien aufgeschüttet; natürlicher Boden steht nicht an.

Die Grundwasser- und Untergrundverhältnisse sind durch diese starke anthropogene Überprägung beeinflusst. Bis Ende der 1960er-Jahre floss die Lahn noch durch das Plangebiet. Dann folgten die Begradigung der Lahn, die mit einer Verlegung nach Westen einherging, und die flächige Aufschüttung der dadurch frei gewordenen Flächen. Das Grundwasser bewegt sich jetzt in den Talriesen und Talsanden in rund 3 Meter Tiefe unter dieser Auffüllung, wobei der Grundwasserstand sowohl vom Lahn- als auch vom Wieseck-Wasserspiegel beeinflusst wird.

Die klimatische Situation wurde schon im Kapitel 5.1.10 dargestellt.

Hinsichtlich der Grünstruktur weist das Plangebiet derzeit starke Defizite auf. Prägend ist die Großbaumreihe entlang der Lahnstraße, die den Siedlungsrand zur freien Landschaft hin eingrünt. Davon abgesehen ist „Grün“ derzeit auf kleine Restflächen ohne Zusammenhang und Konzept reduziert. 2012 wurde das Gebiet vom Büro Regioplan floristisch und faunistisch untersucht. Folgende Biotoptypen wurden festgestellt:



Biotoptypen im Plangebiet (Stand 2012)

Kürzel	Beschreibung	Vorkommen im Plangebiet
Gehölze		
BA	Platanenallee	an der Lahnstraße
SRv	spontane Gebüsche und Hecken, sträucherbetont (Holunder, Rosen, Hartriegel- und häufig Brombeerarten, Sommerflieder), auch mit einzelnen Bäumen, auf mittleren Standorten	am Güterbahnhofsgebäude
SPv	Flächenhaft von Brombeere dominierte Bestände	kleinflächig an der Straße Margarethenhütte
SBv	Baumhecke, mehrschichtig, aber artenarm, auf Pflanzung zurückgehend	Parkplatzbegrünung
Ruderal- und Therophytenfluren („Unkrautbestände“)		
NT	<p>Wärmeliebende Therophytenfluren („einjährige Pflanzen“), überwiegend auf Schotter oder in Pflasterfugen, deutlich reduzierter Habitatfunktion durch Verinselung und geringe Entwicklungszeit.</p> <p>Typische Arten: Trespen-Federschwingel (<i>Vulpia bromoides</i>), Kahles Bruchkraut (<i>Herniaria glabra</i>), Dreifinger-Steinbrech (<i>Saxifraga tridactylites</i>), Klebriges Kreuzkraut (<i>Senecio viscosus</i>), Quendelblättriges Sandkraut (<i>Arenaria serpyllifolia</i>), Fuchsrote Borstenhirse (<i>Setaria pumila</i>), Bleiches Hornkraut (<i>Cerastium pallens</i>).</p> <p>Häufige begleitende und trockenheitsverträgliche Stauden sind z.B.: Einjähriger Feinstrahl (<i>Erigeron annuus</i>), Natternkopf (<i>Echium vulgare</i>), Gewöhnlicher Beifuß (<i>Artemisia vulgare</i>), Plattalmrispengras (<i>Poa compressa</i>), Schmalblättriges Greiskraut (<i>Senecio inaequidens</i>), Kanadisches Berufkraut (<i>Conyza canadensis</i>), Wilde Möhre (<i>Daucus carota</i>), Gewöhnliche Nachtkerze (<i>Oenothera biennis</i>)</p>	Schotter der Bahnanlagen, Flächen neben den Güterschuppen
HT	<p>Wärmeliebende ausdauernde Ruderalfluren auf Schotter oder in Pflasterfugen, mit Störungen.</p> <p>Typische Arten: Wilde Möhre (<i>Daucus carota</i>), Natternkopf (<i>Echium vulgare</i>), Kleinblütige Königskerze (<i>Verbascum thapsus</i>), Jakobskreuzkraut (<i>Senecio jacobaea</i>), Weißer Steinklee (<i>Melilotus albus</i>), Echtes Johanniskraut (<i>Hypericum perforatum</i>), Sommerflieder (<i>Buddleja davidii</i>), Gewöhnliche Kratzdistel (<i>Cirsium vulgare</i>), Stinkstorchschnabel (<i>Geranium robertianum</i>), Gewöhnliche Nachtkerze (<i>Oenothera biennis</i>), Ackerkerbel (<i>Torilis arvensis</i>), Kleinköpfige Rispenflockenblume (<i>Centaurea stoebe ssp. micranthos</i>)</p>	Schotter der Bahnanlagen in Kombination mit NT
HF	<p>Ausdauernde Ruderalflur betont frischer bis mäßig feuchter Ausprägung, verinselt, artenarm.</p> <p>Typische Arten: Große Brennnessel (<i>Urtica dioica</i>), Gewöhnliche Quecke (<i>Elymus repens</i>), Glatthafer (<i>Arrhenatherum elatius</i>), Wiesen-Schwingel (<i>Festuca pratensis</i>)</p>	eine kleine Fläche an der Zufahrt zum Güterbahnhof
Vegetationsarme und -freie Flächen		
T	Versiegelte Flächen (Ortbeton, Asphalt, Fundamente), vegetationsfrei	Straßen, Parkplätze
TP	Pflaster), weitgehend vegetationsfrei	Fußwege, Teilflächen vor den Gebäuden
S	Schotter- und Kieswege und -Flächen, weitgehend unbewachsen	Bahngleise, Lagerflächen
D	Dachfläche nicht begrünt	Gebäude, Abriss geplant
Grünflächen		
HR	Straßenränder intensiv gepflegt, artenarm, Grünlandfragmente	Verkehrinseln, Parkplatzbegrünung

Durch den Baubetrieb im nördlich angrenzenden Wohngebiet sind die nördlichen Flächen gegenüber des dargestellten Bestands verändert (u.a. Abriss der Gebäude direkt am bestehenden Parkhaus). Grundsätzliche Veränderungen der Biotopstruktur des Plangebiets sind dadurch aber nicht erfolgt. Die Biotope und Vegetationsstrukturen waren und sind durchgängig geprägt von menschlichen Eingriffen und Standortveränderungen. Die Gehölzbestände, auch die spontan angesiedelten, sind durch zahlreiche Störungen und fehlende Entwicklung aus Nachbarbeständen weitgehend artenarm und wenig naturnah. Alle Biotope verlieren aufgrund des Siedlungseinflusses, ihrer Nähe zu Verkehrsstrassen oder wegen Verinselung und damit eingeschränkter ökologischer Funktion an Wert. Hiervon sind die Flächen mit Therophyten („kurzlebige/einjährige“ Pflanzen, NT) ausgenommen, da diese auf den mageren und flachgründigen Standorten vergleichsweise artenreich ausgebildet sind und von nachbarlichen Gebäude- und Gesteinsflächen mikroklimatisch zusätzlich profitieren. Besonders schutzwürdig sind sie aber auch nicht.

Folgende Vogelarten wurden 2012 im Plangebiet vorgefunden:

- Brutvogelarten: Amsel, Bachstelze, Hausrotschwanz
- Nahrungsgäste: Bluthänfling, Straßentaube

Der Haussperling wurde an den Güterbahnhofsgebäuden erstaunlicherweise nicht nachgewiesen.

Alle nachgewiesenen Brutvogelarten sind zwar besonders geschützt, haben aber einen günstigen Erhaltungszustand. Einen ungünstigen Erhaltungszustand weist der Bluthänfling auf, dieser ist aber nur Nahrungsgast.

Zauneidechsen wurden nur auf den Gleisflächen südlich des Plangebietes gefunden.

Die Artengruppe der Fledermäuse wurde im Plangebiet 2013 ebenfalls vom Büro Regioplan kartiert. Dabei wurden Zwergfledermäuse und Großer Abendsegler, entlang der nahen Wieseck auch ein Abendsegler ohne Artbestimmung sowie Wasserfledermäuse auf Jagdflügen nachgewiesen. Die Tiere orientierten sich stark an Leitstrukturen wie den Gebäude- und Gehölzkanten und der Wieseck. Quartiersnachweise gelangen nicht, dennoch ist davon auszugehen, dass die spaltenreichen Güterbahnhofsgebäude als Tagesquartiere für Zwergfledermäuse dienen. Ebenso wurde 2014 ein ehemals bekanntes Abendseglerquartier in der benachbarten Lahnaue untersucht – es existiert leider nicht mehr.

Die nachgewiesenen Tierarten sind allesamt typisch für die Biotopstrukturen im Plangebiet, es sind störungsunempfindliche Kulturfolger. Der Verlust der Brutplätze (hier überwiegend Halbhöhlenbrüter) und Tagesquartiere der Fledermäuse ist allerdings aus Artenschutzgründen zu kompensieren.

5.4 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird durch die Lahnstraße und die Straße Margarethenhütte an das örtliche und überörtliche Straßennetz angebunden.

Bestandteil der Rahmenplanung des Büros HJP Architekten war ein verkehrsplanerischer Fachbeitrag, der die verkehrlichen Aspekte der Planung unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz des unmittelbaren Umfeldes (Lahnstraße, Querung Klinikstraße, Knotenpunkt Heuchelheimer Straße/Gabelsberger Straße/Lahnstraße, Knotenpunkt Lahnstraße/Frankfurter Straße), der bestehenden gewerblichen Nutzungen des Güterbahnhofes (Holzverladung etc.) sowie die Belange der Radfahrer und Fußgänger betrachtet. Dieser wurde 2014 im Auftrag des Stadtplanungsamtes von dem Ingenieurbüro Durth&Roos Consulting GmbH/Darmstadt erarbeitet. Dabei wurden die Ansiedlung eines Fernbusbahnhofs, die Erweiterung des P+R-Angebotes durch einen Parkhausneubau sowie die Schaffung neuer städtebaulicher Strukturen mit den an die Wiebeck anschließenden Wohnnutzungen im nördlichen Teil und Büro, Boardinghouse, Reisebedarf bezogener Einzelhandel und Dienstleistungen im südlichen Teil des Güterbahnhofareals mit ihren verkehrlichen Auswirkungen bereits berücksichtigt. Auf Grundlage der Rahmenplanung wurde das zukünftige zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Die Studie kam zu folgendem Ergebnis:

„Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der „Äußeren Erschließung“ zeigen, dass die Ausbaustände fast aller Knotenpunkte am Rande des Untersuchungsgebietes auch künftig den verkehrlichen Anforderungen entsprechen; ein Umbau der Knotenpunkte ist daher nicht als erforderlich zu erachten.

Eine Ausnahme bildet der Knotenpunkt Heuchelheimer Straße/Gabelsberger Straße/Lahnstraße. Dieser Knotenpunkt ist bereits heute am Rande seiner Kapazitätsgrenze betrieben. Die Situation nach der Umsetzung des neuen Nutzungskonzeptes im Güterbahnhof verschlechtert den Zustand zusätzlich.

Eine kurz- bzw. mittelfristige Lösung könnte die Implementierung eines zusätzlichen Linksabbiegestreifens von der Gabelsberger Straße kommend und auf die Lahnstraße einfahrend sein.

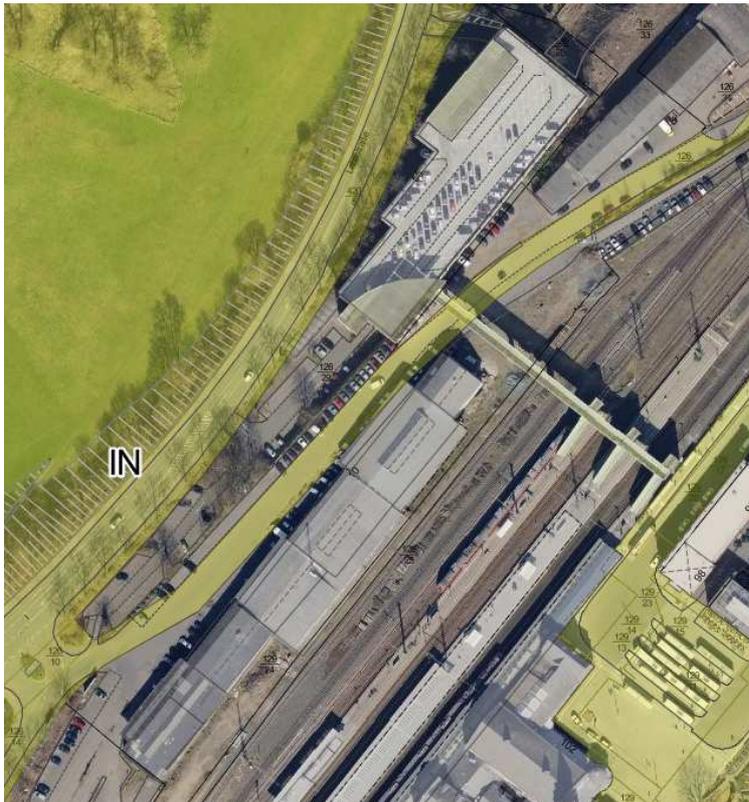
Mit dieser baulichen Änderung würde der Knotenpunkt eine Verbesserung der Qualitätsstufe am Vormittag auf D und am Nachmittag auf die Qualitätsstufe C erreichen. Aufgrund der baulichen Randbedingungen, wie z.B. dem Eingriff in den Stadtwerke-Parkplatz wird die Umsetzung allerdings als schwierig eingeschätzt.

Eine wesentlich effektivere und nachhaltige Lösung stellt die aktuelle Planung der Stadt Gießen für einen Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke dar. Der Ausbau der Brücke und die gleichzeitige Verdopplung der Fahrstreifenanzahl auf der Heuchelheimer Straße wirken sich leistungssteigernd auf die Situation am Knotenpunkt aus. Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben eine Qualitätsstufenverbesserung vormittags und nachmittags auf B.

Im Zuge der einzelnen Baumaßnahmen bis zur endgültigen Realisierung der neuen Nutzungen und dem Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke wird von schrittweise erhöhten Verkehrsbelastungen ausgegangen. Allerdings werden erfahrungsgemäß kurzfristig auftretende Rückstaus von ortskundigen Verkehrsteilnehmern umfahren, so dass mit mittelfristigen Entspannungen während der einzelnen Bauzustände zu rechnen ist.

Der Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke wird jedoch als notwendig betrachtet, um die derzeitige Situation an dem Knotenpunkt signifikant zu verbessern und den Knotenpunkt für zukünftige Belastungen nachhaltig zu gestalten.“ (Verkehrsplanerischer Fachbeitrag, Durth&Roos Consulting GmbH, 2014)

Auch wenn in der Rahmenplanung mit einer Stellplatzanzahl von 680 von einem wesentlich größeren Parkhausneubau ausgegangen wurde, als das aktuell mit rund 430 Stellplätzen geplante, und die am Fernbusbahnhof projektierten Neubauten etwas kleiner als im Bebauungsplanentwurf geplant prognostiziert wurden, ist davon auszugehen, dass die äußere verkehrliche Erschließung des Plangebietes im Bestand bereits ausreichend gegeben ist.



Luftbild 2014 mit städtischen Verkehrsflächen

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt im Bestand durch die städtische Verkehrsfläche „Am Güterbahnhof“ (in nebenstehender Abbildung gelb hinterlegt), welche ursprünglich als Sackgasse bis zur Wieseck führte, im nördlichen Abschnitt aber bereits im Zuge der Baumaßnahmen für die Wohnungsneubauten aufgegeben wurde.

Diese Verkehrsfläche ist derzeit nicht ausreichend als öffentliche Straße gefasst und gestaltet und wird in ihrer jetzigen Lage auch nicht erhalten werden, da der Parkhausneubau auf dieser Fläche errichtet werden wird und der geplante Fernbusbahnhof eine geänderte Straßenführung verlangt.

Zur Sicherung der Zuwegungen zu den angrenzenden Bahnanlagen hat die Bahn beim Verkauf der entwidmeten Bahnfläche Flurstück Nr. 129/24 an die mittelhessische wohnen GmbH ein Wegerecht für die Eigentümer der angrenzenden Bahnanlagen (Flurstück Nr. 129/37) als Dienstbarkeit eingetragen.

Im nördlich anschließenden Bereich des geplanten Parkhauses wird zwar die jetzige Straßenverkehrsfläche mit dem Parkhaus überbaut werden, aber über den zwischen Parkhaus und Bahnanlagen festgesetzten 3,6 m breiten Radweg, der als Feuerwehrumfahrt ausreichend befestigt werden muss, ist auch künftig eine Anfahrt der Bahnanlagen möglich. Entsprechende Regelungen werden vertraglich zwischen der Stadt und dem Investor, der mittelhessischen wohnen GmbH, als auch abschließend in der Umlegung getroffen werden.

Ausgewiesene Fuß- oder Radwege sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden. Der Radverkehr wird derzeit über die Lahnstraße geführt, wo sich im Eingangsbereich des Parkhauses auch Abstellanlagen für die Fahrräder befinden. Eine Linienbushaltestelle befindet sich im südlichen Anschluss an der Lahnstraße. Fußgänger können nur umwegig durch das Parkhaus und über dessen oberste Ebene auf den Fußgängersteg zum Bahnhof und zu den Bussen auf dem Bahnhofsvorplatz gelangen.

5.5 Ver- und Entsorgung

Wasserversorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Trink- und Löschwasser erfolgt bereits durch Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz.

Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebietes oder eines entsprechenden raumordnerisch zu beachtenden Bereiches.

Abwasserentsorgung

Die Entsorgung des im Plangebiet anfallenden Niederschlags- und Schmutzwassers erfolgt durch Anschluss an das bestehende Entsorgungsnetz. Die Abwassersatzung der Stadt Gießen ist zu beachten. Der in Teilen des Plangebietes verlaufende Hauptsammler ist – auch bei Überbauung – zu erhalten und die erforderlichen Zugänge über Schächte sind zu erhalten oder zu verlegen.

Niederschlagswasser

Zur Entlastung der Abwasseranlagen, Vermeidung von Überschwemmungsgefahren und zur Schonung des Wasserhaushaltes ist es gemäß den wasserrechtlichen Vorgaben (WHG, HWG, städtische Abwassersatzung) erforderlich, Niederschlagswasser zu sammeln, im Rahmen eines Bewirtschaftungsplanes zu nutzen und in geeigneten Fällen zu versickern. Durch eine Kombination aus Regenwassernutzungsanlage und Versickerung des Überlaufwassers oder durch Brauchwassernutzung kann ein Großteil des anfallenden Niederschlagswassers genutzt bzw. versickert werden. Das Einleiten von Grund- und Quellwasser in die Abwasseranlage über Drainagen ist gem. § 11 Abs. 5 der Abwassersatzung unzulässig.

Über diese Maßnahmen zur Sammlung und Verwendung des Regenwassers hinaus sollen Flächen soweit wie möglich in wasserdurchlässiger Form hergestellt werden.

Energie- und Wärmeversorgung

Das Plangebiet ist bereits an die Strom- und Gasversorgung der Stadtwerke Gießen angebunden. Die Gasleitungen werden im Rahmen der Neuordnung und Neubebauung des Gebietes verlegt werden müssen.

Fernwärmeleitungen der Stadtwerke verlaufen bereits in der angrenzenden Lahnstraße.

Telekommunikationslinien

Das Plangebiet wird von Richtfunktrassen überzogen, die die maximale Bebauungshöhe einschränken. Die Richtfunktrassen gehen von dem benachbarten, deutlich höheren Gebäude des Fernmeldeamtes aus, so dass mit Beschränkungen der Bauhöhen für das geplante Vorhaben nicht zu rechnen ist.

Im Plangebiet befinden sich zum Teil hochwertige Telekommunikationslinien der Telekom. Die das Gebiet querende Leitungstrasse vom Bahnhof zur Lahnstraße versteht sich als "Haupttrasse", d.h. sie beinhaltet verschiedene Glasfasertrassen, welche in größerer Tiefenlage die Gleisanlage unterquert. Mit dem Verkauf der ehemaligen Bahngrundstücke an die mittelhessische wohnen GmbH sind die grundbuchliche Belastungen dieser Flächen an die neuen Eigentümer weitergegeben worden, so auch die Duldung der bestehenden Telekommunikationsanlagen. Diese müssen erhalten werden oder, falls dies aufgrund von Baumaßnahmen nicht möglich ist, muss die Verlegung der Leitungen durch den Grundstückseigentümer erfolgen. Die Telekom wurde von der mittelhessischen wohnen bereits frühzeitig an ihren (Tiefbau-)Planungen beteiligt.

Im Vorfeld der beabsichtigten Baumaßnahmen im Plangebiet wird im Auftrag der Grundstückseigentümers mittelhessische wohnen GmbH von einem Fachbüro ein Leitungssummenplan erstellt. Zur genauen Ortung der kreuzenden Telekomleitung (Versorgung Hessen West) werden Suchschachtungen im Bereich der künftigen Baufelder vorgenommen. Bis in 4 m Tiefe wurde bisher keine Leitungstrasse angetroffen. Es scheint, dass die Telekomleitung sich in einer ausreichenden Tiefenlage befindet und nicht durch die Bauvorhaben berührt werden wird.

Der Investor mittelhessische wohnen GmbH sieht im Rahmen des Neubaus eines zentralen Gießener Jobcenters auch dessen Breitbandversorgung vor.

Abfallentsorgung und Straßenreinigung

Das Plangebiet ist im Bestand über die Lahnstraße und die Straße Margarethenhütte an das innerstädtische Straßennetz angeschlossen und ist daher für die städtischen Müll- und Straßenreinigungsfahrzeuge erreichbar. In der dem Bebauungsplan nachfolgenden Entwurfsplanung für den Fernbusbahnhof sowie in den Planungen der anstehenden Hochbauprojekte sind die Belange der Müllentsorgung und der Straßenreinigung ausreichend zu berücksichtigen, Diesbezüglich sind die städtische Abfallsatzung und die Satzung über die Reinigung der Straßen und Plätze in der Universitätsstadt Gießen in ihrer jeweilig gültigen Fassung zu beachten.

5.6 Immissionsschutz

Belange des Immissionsschutzes sind bei der Bebauungsplanaufstellung im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB entsprechend zu würdigen. Nach den Vorgaben des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine

bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auch sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Aufgrund der zentralen Lage und der direkten Nachbarschaft zentraler verkehrlicher Infrastrukturen von überörtlicher Bedeutung, wie Bahnhof, Bahnanlagen, Parkhaus und die stark befahrene Lahnstraße ist das Plangebiet durch die einwirkenden Verkehrslärmimmissionen stark vorbelastet, so dass eine Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 bzw. auch der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten ist. Diese Verkehrslärmimmissionen können weder vermieden noch durch aktive Schallschutzmaßnahmen vermindert werden, weil solche – wie z.B. Lärmschutzwände - angesichts der exponierten Lage hier stadtgestalterisch und aufgrund ihrer Trennwirkung auch funktional nicht vertretbar wären. Daher sind zum Schutz von Personen, die sich in den Gebäuden aufhalten, die Auswirkungen durch passive Schallschutzmaßnahmen zu reduzieren, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Für das geplante Jobcenter wurde 2017 vom Büro für Schallschutz Steinert ein Immissionsgutachten (Nr. 1681/II) mit dem Ziel erstellt, die für das Vorhaben erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu ermitteln. Das Gutachten wird den Bebauungsplan-Unterlagen beigelegt. Es wurden allerdings nur die Tagwerte ermittelt, da das geplante Jobcenter nur tagsüber genutzt wird. Die Lärmbelastung wurde berechnet anhand

- von Unterlagen der Deutschen Bahn AG zur Streckenbelegung der Bahnstrecke im Bereich des Bahnhofes Gießen als Prognose für das Jahr 2025,
- einer Verkehrszählung der Stadt Gießen an der Lahnstraße aus dem Jahre 2008 und einer entsprechenden Prognose der Verkehrszunahme bis 2025,
- prognostizierten An- und Abfahrten von 200 bzw. 213 Pkw pro Ein- und Ausfahrt bei den beiden Parkhäusern,
- 10 prognostizierten Fahrten pro Stunde vom Busbahnhof.

Es ergeben sich an den Immissionsorten am Jobcenter folgende Tag-Beurteilungspegel:

- Südostseite (zur Bahn hin): $L_rT = 64$ bis 69 dB(A)
- Nordwestseite (zum Busbahnhof hin): $L_rT = 60$ bis 64 dB(A)
- Innenhof Nordwestseite: $L_rT = 58$ bis 63 dB(A)
- nordöstliche Schmalseite: $L_rT = 63$ bis 65 dB(A)
- südwestliche Schmalseite: $L_rT = 63$ bis 66 dB(A)

Als Beurteilungsgrundlage ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ heranzuziehen. Für Gewerbegebiete sieht die Anlage zur DIN 18005 hinsichtlich Verkehrslärm Orientierungswerte von

65 dB(A) tags (6:00 bis 22:00 Uhr) und 55 dB(A) nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) vor. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist anzustreben, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung an angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Da die Beurteilungspegel höher liegen, müssen bauliche Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden. Die Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm ergeben sich aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau - Anforderungen und Nachweise“ (Ausgabe November 1989, Deutsches Institut für Normung (Hrsg.), Beuth Verlag GmbH Berlin).

Die den Schienenanlagen zugewandten Ostseiten der Gebäude liegen im Lärmpegelbereich V. Der Hof zum Busbahnhof hin und der Eingangsbereich im Erdgeschoss liegt im Lärmpegelbereich III. Alle weiteren Seiten des Gebäudes liegen im Lärmpegelbereich IV. Gemäß o.g. DIN 4109 ergeben sich für die ermittelten Lärmpegelbereiche folgende erforderliche bewertete resultierende Schalldämmmaße der Außenbauteile:

Lärmpegelbereich III erf. $R'_{w,res} = 30$ dB
IV erf. $R'_{w,res} = 35$ dB
V erf. $R'_{w,res} = 40$ dB

Für nächtliche Nutzungen, beispielsweise bei einer Hotelansiedlung, sind höhere Schutzanforderungen zu stellen und im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Nach mündlicher Auskunft des Büro für Schallschutz, Winfried Steinert, Solms vom 5. Dezember 2016 an das Architekturbüro Feldmann, welches mit der Hochbauplanung für Neubauten im Güterbahnhof beauftragt ist, sind nächtliche Beurteilungspegel (LrN) von bis zu 70 dB(A) zu erwarten, in der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Gießen zum Bebauungsplanentwurf werden von der für Immissionsschutz zuständigen Abteilung sogar 71 dB(A) erwartet. Es ist davon auszugehen, dass die Außenbauteile, einschließlich der Fenster von Schlafräumen, auf den zu den Bahnanlagen hin ausgerichteten Seiten im Lärmpegelbereich V liegen und nach DIN 4109 ein bewertetes Luftschalldämmmaß $R'_{w,res}$ von 45 dB aufweisen müssen und dass Fenster von Schlafräumen in den o. g. Fassaden mit schalldämmenden Lüftungseinrichtungen zu versehen sind. Die Belüftung ist auch bei geschlossenen Fenstern sicher zu stellen.

Inwieweit die saisonal hohe Lärmbelastung durch die Holzverladestation im Süden weitere Schallschutzmaßnahmen nach sich ziehen müssen, ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu klären.

Für den Betrieb des geplanten Parkhausneubaus ist ebenfalls im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, dass eine Gebietsverträglichkeit gegeben ist, insbesondere hinsichtlich möglicher Lärmbelastungen für das nördlich anschließende Gebiet mit Wohnnutzung.

Von dem Schalltechnischen Büro, A. Pfeifer wurde 2014 geprüft, ob durch die hohen Neubauten im nördlich angrenzenden Bereich „Güterbahnhof I“ Reflexionen auftreten könnten, die an gegenüber der Bahnstrecke stehenden Gebäuden zu einer relevanten Pegelerhöhung führen würden; dieses konnte ausgeschlossen werden. Dies ist auf die Neubauten im vorliegenden Plangebiet übertragbar.

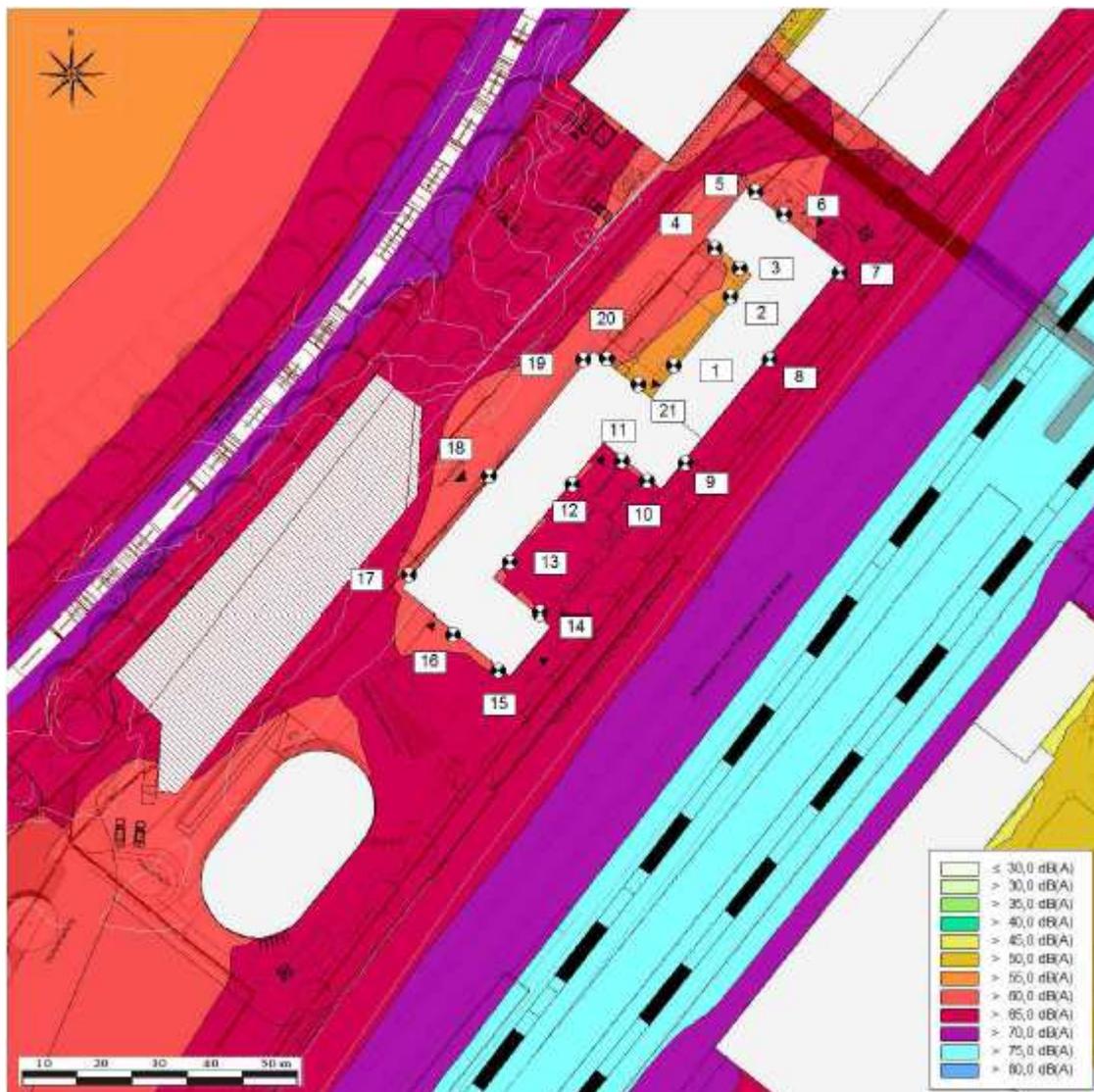


Abb. 1: Lärmkarte der Beurteilungspegel – Bahn und Straße - Tagzeit – das am schwächsten belastete Erdgeschoss (Büro für Schallschutz Steinert, Immissionsgutachten Nr. 1681/II, Solms 20.06.2017)



Abb. 2 : Lärmkarte der Beurteilungspegel – Bahn und Straße - Tagzeit – das am stärksten belastete IV. Obergeschoss (Büro für Schallschutz Steinert, Immissionsgutachten Nr. 1681/II, Solms 20.06.2017)

6 STÄDTEBAULICHE UND GRÜNORDNERISCHE KONZEPTION

6.1 Städtebaukonzept

Im Teilräumlichen Entwicklungskonzept Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ werden der Funktionsverlust des ehemaligen Güterbahnhofs und die daraus folgende Mindernutzung des Areals als städtebauliche Mängel beschrieben, die durch eine städtebauliche Entwicklung überwunden werden sollen. Das Gebiet bedarf dazu sowohl einer funktionalen als auch gestalterischen Aufwertung sowie der Einbindung in den Stadtkörper. Durch die Entwicklung dieses innerstädtischen Gebietes wird auch einer weiteren Inanspruchnahme von Freiflächen am Stadtrand entgegenwirkt.

Damit das Gebiet seiner räumlichen Verbindungsfunktion zwischen Lahnaue und Innenstadt gerecht werden kann, ist die Trennwirkung der Bahnanlagen durch die Neugestaltung des Wieseckuferweges, die Sanierung des Fußgängerstegs zum Parkhaus und die Weiterführung der Personenunterführung im südlichen Bereich des Bahnhofes abzumildern. Die geplante Verlängerung der Personenunterführung ist zudem eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung und Erschließung des Güterbahnhofsareals. Neben der verbesserten Zugänglichkeit des Bahnhofes von der Lahnstraße, soll dies auch der Entlastung der Bahnhofstraße dienen, die derzeit den einzigen Zugang zum Bahnhof darstellt.

Entsprechend den Zielen der Rahmenplanung sollen im Plangebiet, aufgrund seiner Zentralität und Gegenlage zum Gießener Hauptbahnhof, Nutzungen des ÖPNV angesiedelt und ausgebaut werden. Kernpunkt ist die Anlage eines Fernbusbahnhofs an der Lahnstraße. Am Bahnhofsvorplatz bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Die Verkehrsdichte des öffentlichen Verkehrs erfordert langfristig eine Entlastung der Bahnhofstraße. Der geplante Fernbusbahnhof ermöglicht eine leistungsfähige Anbindung der Fernbuslinien über die Lahnstraße an das überörtliche Verkehrsnetz sowie an die Bahn und die Linienbusse. Der Gestaltung des Fernbusbahnhofs als attraktiven Stadtplatz kommt dabei eine erhebliche Bedeutung zu.

Zur Stärkung des ÖPNVs dient aber auch die Erweiterung des Stellplatzangebotes für Bahnkunden durch ein Parkhausneubau neben dem Bestandsparkhaus. Der Parkhausneubau nimmt in etwa die Kubatur des alten Parkhauses auf. Neben P+R-Stellplätzen dient es auch dem teilweisen Stellplatznachweis für die Wohnungsneubauten im nördlichen Teil des Güterbahnhofs sowie der Bedarfsdeckung für die im südlichen Güterbahnhof geplante Neubebauung. Von der Lahnaue aus gesehen wird es kaum sichtbar, da es hinter das alte Parkhaus rückt und kaum höher als das Flugdach auf dem Bestandsparkhaus sein wird. Der Parkhausneubau rückt möglichst nah an das Bestandsparkhaus heran, so dass auch eine bauliche Verbindung und gemeinsamer Betrieb beider Häuser möglich werden kann. Zudem sollen zusätzliche Fahrradabstellanlagen im Plangebiet geschaffen werden.

In der Rahmenplanung wurde ausgeführt, dass der geplante Fernbusbahnhof als neuer Bahnhofsvorplatz durch eine mehrgeschossige Bebauung zur Bahn hin abgeschirmt und räumlich gefasst werden soll. Durch einen niedrigeren Bauriegel im südlichen Anschluss an den Parkhausneubau, bestehend aus einem Baukörper mit vier Vollgeschossen und einem mit fünf Vollgeschossen, wird die Neubebauung des Güterbahnhofsareals fortgeführt. Abgeschlossen wird diese Bebauung im Süden durch ein kompaktes, hohes Gebäude mit sieben Vollgeschossen, welches als städtebauliche Dominante den neuen „Lahnbahnhof“ markiert. Aufgrund der starken Immissionen, die der verkehrlichen Lagegunst des Gebietes geschuldet sind, und den funktionalen Entwicklungszielen ist hier nur die Ausweisung eines Gewerbegebietes sinnvoll.

6.2 Grünordnungskonzept

Da die Erhaltung und Pflanzung von Bäumen die leistungsfähigste Maßnahme hinsichtlich Stadtgestaltung und Verbesserung des Stadtklimas ist, liegt der Schwerpunkt des Grünordnungskonzepts auf der Erhaltung und Anpflanzung von Laubgehölzen. Die prägende Baumreihe entlang der Lahnstraße ist weitgehend zu erhalten, da sie die neu entstehende Stadtkante eingrünnt. Sie wird ergänzt

durch eine weitere Baumreihe entlang der Grundstücksgrenze zu den Gleisanlagen, durch eine „grüne Zäsur“ zwischen den geplanten Gebäuden und dem Busbahnhof sowie vier Solitärbäumen. Über einen (wenn auch geringen) festgelegten Mindestgrünanteil, über Dachbegrünung und Fassadenbegrünung sollen weitere Grünstrukturen im ansonsten sehr städtisch/baulich geprägten Plangebiet entstehen.

6.3 Berücksichtigung von Natur und Landschaft

Die Darstellungen des naturräumlichen Bestandes zeigt ein stark anthropogen überformtes und vorbelastetes Gebiet. Bei den Schutzgut Wasser, Boden und Luft sind keine Beeinträchtigungen, eher im Zuge von Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen Verbesserungen zu erwarten.

Zur Nutzung des Lüftungspotentials der Lahnwiesen ist ein 25 m breiter Abstand zwischen den beiden Gebäuden (Jobcenter und Hotel) vorgesehen. Der im Rahmen der Klimaanalyse geforderten optimalen Breite von 50 m kann damit nicht gefolgt werden. Die klimatischen Folgen der Reduktion auf 25 m werden durch den Erhalt des Großbaumbestandes im Bereich des vorgesehenen Fernbusbahnhofs gemindert. Zurzeit wirkt die im Kapitel 5.1.10 dargestellte Durchtrittsstelle im Auffahrtsbereich zur Margaretenhütte als Lüftungskorridor in Richtung Innenstadt. Durch die Bebauungsplanung ergibt sich keine weitere Einschränkung der Belüftungsfunktion.

7 ERLÄUTERUNG DER PLANFESTSETZUNGEN

7.1 Art der baulichen Nutzung

Das Güterbahnhofsareal eignet sich aufgrund der umgebenden dichten Verkehrsinfrastrukturen und der daraus resultierenden starken Immissionsbelastung, trotz seiner innenstadtnahen Grenzlage am Natur- und Erholungsraum Lahnaue, nur bedingt für Wohnnutzungen.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst den südlichen Abschnitt des Güterbahnhofsareals, welchem sich im weiteren Verlauf zwischen Margaretenhütte und Lahnstraße ein großflächiges Gewerbegebiet anschließt, in welches als Wohnnutzung nur die Erstaufnahmeeinrichtung des Landes Hessen eingeschlossen ist. Straßen- und insbesondere auch Schwerlastverkehre wirken nicht nur von der Lahnstraße, sondern auch über die Straße Margaretenhütte und insbesondere durch die Holzverladung im Süden auf das Plangebiet ein. Zudem ist davon auszugehen, dass der Betrieb des Fernbusbahnhofs sich auch auf Nachtstunden und Sonn- bzw. Feiertage erstrecken wird. Daher ist es städtebaulich sinnvoll, an diesem gut erschlossenen und gleichzeitig einer relativ hohen Immissionsbelastung unterliegenden Standort ein Gewerbegebiet auszuweisen, in dem insbesondere Einrichtungen und Nutzungen realisiert werden sollen, die von der Lagegunst in besonderem Maße profitieren. Hierzu gehören Büro- und Dienstleistungsnutzungen mit hoher Arbeitsplatzdichte genauso wie beispielsweise ein Hotel.

Gewerbegebiet

Bereits in dem fast 30 Jahre alten Bebauungsplan G 01/04 „Bahnhofsvorplatz“ wurde für die an die Bahnanlagen angrenzenden Flächen des Güterbahnhofes im Norden des Bestandsparkhauses ein Gewerbegebiet festgesetzt. Die Güterschuppen im Bereich dieses Plangebietes waren noch als Bahnanlagen dargestellt und als solche gewidmet. Mit diesem Bebauungsplan wird hier ein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO festgesetzt.

Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben (§ 8 Abs. 1 BauNVO). Zulässig sollen gemäß § 8 Abs. 1 BauNVO Gewerbebetriebe aller Art und öffentliche Betriebe, Geschäfts- Büro und Verwaltungsgebäude sein. Davon ausgenommen sind jedoch Lagerhäuser, Lagerplätze und Tankstellen, Vergnügungsstätten und erotisches Gewerbe (siehe folgende Ausführungen).

Ausnahmsweise können nach § 8 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet sind und deren Geschossfläche dem Gesamtbetrieb untergeordnet ist, sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke.

Freiberufliche Tätigkeiten, wie beispielsweise Anwaltskanzleien und Arztpraxen, sind nach § 13 BauNVO zulässig. Hotels sind als Beherbergungsbetriebe ebenfalls zulässig.

Einzelhandelsbetriebe

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Gießen. Das beschlossene Gutachten zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen (GMA Oktober 2011) ist gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen, u.a. hinsichtlich der Einzelhandelsentwicklungsziele, der Gießener Sortimentsliste und der Zentren- und Standortstruktur. Auch dient es zur Beurteilung von Bauanträgen und Standortanfragen des Einzelhandels. Um die Erhaltung und Entwicklung der bestehenden zentralen Nahversorgungsbereiche „Innenstadt“ und „Frankfurter Straße“ im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und der Innenentwicklung nicht zu gefährden, wird im Sinne des § 9 Abs. 2a BauGB die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben am Standort Güterbahnhof grundsätzlich ausgeschlossen.

Entsprechend den Empfehlungen des GMA-Konzeptes sollen nur ausnahmsweise und nur innerhalb der Erdgeschosszone Einzelhandelsbetriebe bis 200 m² Verkaufsfläche zulässig werden, um beispielsweise Angebote für Reisebedarf zu ermöglichen. Rund 74% der Einzelhandelsbetriebe in der Stadt Gießen haben eine Verkaufsflächengröße bis zu 200 m². Diese „Gießen-typische Ladengröße“ ist damit stadtbildprägend und typisch für Gießen. Deswegen fügen sich Geschäfte dieser Größenordnung grundsätzlich gut in Gießener Gebiete ein. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei der Ansiedlung von Läden in dieser Größenordnung, auch wenn mehrere nebeneinander liegen, keine negative Auswirkungen zu erwarten sind (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen, GMA Oktober 2011, S. 117-120)

Als Verkaufsfläche gilt der gesamte Teil der Geschäftsfläche, auf welcher der Verkauf abgewickelt wird und der der Kundschaft zugänglich ist.

Lagerhäuser, Lagerplätze und Tankstellen

Ausgeschlossen werden sollen gem. § 1 Abs. 5 BauNVO die im Gewerbegebiet nach § 8 (2) BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen Lagerhäuser, Lagerplätze und Tankstellen. Für diese ist das Plangebiet nach seiner Lage nicht geeignet.

Das Plangebiet liegt zwar zentral, aber die Machbarkeitsstudie zum Fernbusbahnhof hat gezeigt, dass eine konfliktarme Führung der Bus-, Park- und Lieferverkehre sowie der Fußgänger- und Radfahrer innerhalb des relativ kleinen Gebietes und der wenigen Gebietszufahrten schon schwierig ist. Zu- und Abfahrten zu den Parkhäusern sollen nicht behindert werden, um Rückstaus in die Lahnstraße und auf den Busbahnhof zu vermeiden.

Lagerhäuser, Lagerplätze und Tankstellen würden dem städtebaulichen Ziel der Schaffung einer baulichen Raumkante als auch einer funktionalen Aufwertung des Gebietes widersprechen.

Vergnügungsstätten und erotisches Gewerbe

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

Wie in anderen, bereits rechtskräftigen Bebauungsplänen innerhalb des Stadtumbaugebietes „Bahnhofsumfeld“, soll auch hier nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO die Ansiedlung von Vergnügungsstätten ausgeschlossen werden, welche nach § 8 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise im Gewerbegebiet zulässig wären.

„Vergnügungsstätten sind besondere Gewerbebetriebe, die in unterschiedlicher Weise unter Ansprache des Geselligkeitsbedürfnisses, des Spiel- oder Sexualtriebs der kommerziellen Freizeitgestaltung und der Zerstreuung dienen (vgl. Roeser in König/Roeser/Stock, BauNVO, 3. Aufl. 2014, § 7 Rn. 16).“¹ Vergnügungsstätten (beispielsweise Nachtlokale jeglicher Art, Diskotheken sowie Spiel- und Automatenhallen) vertragen sich aufgrund ihrer häufig negativen Auswirkungen nicht mit Wohnnutzungen, insbesondere unter Immissionsgesichtspunkten (Öffnungszeiten in den späten Abend- bis in die frühen Morgenstunden, Verweilen größerer Menschengruppen im Außenbereich). Die zumeist mit Vergnügungsstätten verbundenen Störungen sollen auf jeden Fall vermieden werden.

¹VG Ansbach, Urteil vom 30. April 2015 – AN 9 K13.02100 –, juris

Auch in gestalterischer Hinsicht gehen von Vergnügungsstätten oft Beeinträchtigungen des Straßenbildes aus, die auch auf die benachbarten Bebauungen ausstrahlen. Bereits im Stadtumbau formuliertes Ziel ist es aber, das Güterbahnhofsareal nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch aufzuwerten. Der vorgelagerte Fernbusbahnhof soll ein attraktiver Stadtplatz werden.

Durch Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetriebe mit einem erotischen Warensortiment sowie alle Arten von Einrichtungen und Betrieben, die auf Darbietungen oder Handlungen mit sexuellem Inhalt ausgerichtet sind, sind gerade im traditionell anfälligen Bahnhofsumfeld, neben negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft, Verdrängungen anderer gewerblicher Nutzungen zu befürchten, da für ihre Unterbringung oft höhere Mieten gezahlt werden als beispielsweise für Gaststätten, Einzelhandelsnutzungen, Büro- und Praxisräume. Einem solch möglichen Abwertungsprozess soll von vornherein entgegen gewirkt werden. Daher sind Vergnügungsstätten und erotisches Gewerbe im Plangebiet generell nicht gewünscht, auch keine Wettbüros oder Spielhallen, denen am ehesten eine Wohnverträglichkeit zugesprochen werden könnte. Das Stadtgebiet verfügt über andere Standorte, an denen Vergnügungsstätten laut beschlossenen städtischen Vergnügungsstättenkonzept (GMA, 2011) grundsätzlich möglich und umsetzbar sind. Es ist anzunehmen, dass an diesem Standort die Ansiedlung anderer, verträglicher und dem Ziel der Stärkung des Bahnhofumfeldes zuträglicherer Nutzungen auch wirtschaftlich möglich ist.

Um die angestrebten städtebaulichen Funktionen des Plangebietes, insbesondere durch eine Häufung von Vergnügungsstätten, nicht zu gefährden oder zu erschweren, werden Vergnügungsstätten im Plangebiet gem. gemäß § 9 Abs. 2b BauGB ausgeschlossen. Der Ausschluss von Vergnügungsstätten und von Einzelhandelsbetrieben mit einem erotischen Warensortiment sowie alle Arten von Einrichtungen und Betrieben, die auf Darbietungen oder Handlungen mit sexuellem Inhalt ausgerichtet sind, ist aufgrund der ebenda angeführten Gründe im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB für die hier im Stadtumbaugebiet angestrebte städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung sind gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO stets die Grundflächenzahl oder die Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen und die Zahl der Vollgeschosse oder die Höhe baulicher Anlagen zu bestimmen, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können. Durch Festsetzung der Größe der Gebäudegrundflächen, der Gebäudehöhen und Anzahl der Vollgeschosse wird in diesem Bebauungsplan das zulässige Maß der baulichen Nutzung definiert.

Größe der Grundflächen

Die sonst übliche Festlegung einer Grundflächenzahl (GRZ) nach § 19 BauNVO, die angibt, wie viel m² bebauter Grundfläche je m² Grundstücksfläche i.S.d. § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind, ist in diesem Bebauungsplan nicht zielführend, da noch nicht absehbar ist, wie die Grundstücke künftig zugeschnitten und aufgeteilt werden. Für die Umsetzung der Bebauungsplaninhalte wird eine Bodenordnung (Baulandumlegung) erforderlich werden.

Festgesetzt werden die maximal zulässigen Grundflächen je Baufenster, die jeweils innerhalb des festgesetzten Baufensters gemäß § 19 BauNVO von baulichen Anlagen überdeckt werden dürfen. Damit kann die städtebaulich angestrebte Begrenzung der Grundflächen wirksam gesteuert werden.

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO sind bei der Ermittlung der Grundflächen die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, von Nebenanlagen und von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, mitzurechnen. Allerdings darf durch diese einzurechnenden Anlagen die festgesetzte Grundfläche bis zu 50% überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8. Aufgrund der Größe des festgesetzten Gewerbegebietes und der begrenzten Grundflächen für bauliche Anlagen ist davon auszugehen, dass bei der Realisierung des Gewerbegebietes die Obergrenzen nach § 17 BauNVO für die GRZ in Gewerbegebieten von 0,8 eingehalten werden kann.

Anzahl der Vollgeschosse

In der Hessische Bauordnung (HBO) werden Vollgeschosse wie folgt definiert:

„Geschosse sind oberirdische Geschosse, wenn ihre Deckenoberkanten im Mittel mehr als 1,40 m über die Geländeoberfläche hinausragen, sonst sind sie Kellergeschosse. Hohlräume zwischen der obersten Decke und der Bedachung, in denen Aufenthaltsräume nicht möglich sind, sind keine Geschosse. Vollgeschosse sind oberirdische Geschosse, die eine Höhe von mindestens 2,30 m haben. Ein gegenüber mindestens einer Außenwand des Gebäudes zurückgesetztes oberstes Geschoss (Staffelgeschoss) und ein Geschoss mit mindestens einer geneigten Dachfläche ist ein Vollgeschoss, wenn es diese Höhe über mehr als drei Viertel der Brutto-Grundfläche des darunter liegenden Geschosses hat. Die Höhe der Geschosse wird von Oberkante Rohfußboden bis Oberkante Rohfußboden der darüber liegenden Decke, bei Geschossen mit Dachflächen bis Oberkante der Tragkonstruktion gemessen. Untergeordnete Aufbauten über Dach und untergeordnete Unterkellerungen zur Unterbringung von maschinentechnischen Anlagen für die Gebäude sind keine Vollgeschosse. Dachgeschosse sind Geschosse mit mindestens einer geneigten Dachfläche.“

Um eine wirksame räumliche Einfassung und Abschirmung des neuen Bahnhofplatzes zu den Bahnanlagen hin zu sichern, wird die Anzahl der Mindestgeschosse für das Baugebiet mit 3 Vollgeschossen festgesetzt.

Die Höchstzahl der festgesetzten Vollgeschosse staffelt sich im Übergang von Parkhaus und nördlicher Wohnbebauung von vier über fünf Vollgeschosse bis zum südlichen markanten Abschluss der Bebauung mit sieben Vollgeschossen.

Durch die Anzahl der Vollgeschosse wird, in Verbindung mit der Festsetzung der Grundflächengröße, auch die Größe der jeweils im Baufenster erreichbaren Geschossfläche begrenzt. Es ist davon auszugehen, dass die sich im Zusammenhang mit der späteren Baugrundstücksgröße ergebende Geschossflächenzahl (GFZ) zumindest im Bereich des siebengeschossigen Neubaus, der als Landmarke Anfang bzw. Ende einer sich entlang des östlichen Lahnufers erstreckenden Reihe von höheren Punkthäusern (Klinkel'sche Mühle, „Lahntower“, SWG-Gebäude, Wohn-Riegel am

Güterbahnhof) definieren soll, die die nach § 17 BauNVO festgesetzten Obergrenzen überschreiten wird.

Die GFZ gibt an, wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 zulässig sind. Die in § 17 BauNVO festgelegte Obergrenze für ein Gewerbegebiet ist mit 2,4 bestimmt. Gemäß § 17 (2) BauNVO ist eine Überschreitung der Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen und unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Erforderlich ist diese Überschreitung hier aufgrund des besonderen Umstandes, dass eine stadtbildprägende Raumkante entwickelt werden soll, die der angestrebten Funktion des Gebietes entspricht. Die intensive bauliche Ausnutzung trägt auch der zentralen Lage und den Standortvorteilen der direkten Nähe zum Hauptbahnhof und der Anbindung an das regionale Straßennetz Rechnung. Durch die verdichtete innerstädtische Bebauung werden Flächenressourcen im Außenbereich geschont.

Eine Überschreitung der Obergrenzen des § 17 (2) BauNVO muss, neben ihrem Erfordernis aus städtebaulichen Gründen, auch durch Umstände ausgeglichen sein oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden.

Da die festgesetzten Bauflächen beidseitig durch unbebaute Verkehrsflächen umgeben sind, tritt keine räumliche Enge auf, die den Anforderungen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder bauordnungsrechtlicher Abstände entgegenstehen könnte. Die Anforderungen an ausreichende Belichtung und Belüftung sind ebenfalls gewahrt. Mit der zulässigen Überschreitung sind keine maßgeblichen Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens verbunden.

Die bestehende äußere Verkehrserschließung wurde für diese Neubebauung bereits in der vorhergehenden Rahmenplanung auf ihre Tragfähigkeit hin untersucht. Ausreichende Stellplätze können im Parkhausneubau zur Verfügung gestellt werden.

Es sind keine öffentlichen Belange bekannt, die einer möglichen Überschreitung der Obergrenze der GFZ entgegenstehen könnten.

Gebäudehöhen

Da gerade in Gewerbebauten die Geschosshöhen stark variieren und von üblichen Raumhöhen abweichen können, ist es zur Sicherung der Einhaltung städtebaulich verträglicher Gebäudehöhen notwendig, neben der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse auch die jeweils zulässige Gebäudehöhe nach § 16 Abs. 2 BauNVO festzusetzen.

Diese maximalen Höhen der Gebäude dürfen nur durch untergeordnete technische Aufbauten, wie z.B. Aufzugsüberfahrten oder Lüftungsanlagen um höchstens 4,00 m auf höchstens 10% der jeweiligen Dachflächen überschritten werden, wenn der Abstand von den Gebäudefassaden mindestens

dem 1,5-fachen der maximalen Höhe der Aufbauten oberhalb der Dachfläche entspricht. Um insbesondere im Parkhaus durch eine Anordnung der Treppenhäuser an den Außenwänden eine sinnvolle Erschließung mit kurzen Zu- und Abgängen zu ermöglichen, sind Treppenhäuser mit einer Höhenüberschreitung von höchstens 2,00 m ausnahmsweise auch ohne Abstand von Gebäudefasaden zulässig.

Die zulässigen Gebäudehöhen werden zur Erreichung der städtebaulichen Ziele und unter Berücksichtigung der topografischen Situation (im Zuge der Errichtung des Fernbusbahnhofes sind erhebliche Veränderungen der Geländehöhen erforderlich) durch die Festsetzung eines absoluten Höhenmaßes über Normalnull begrenzt.

Es werden für die im Gewerbegebiet angestrebten Nutzungen (Büro-, Verwaltungs- und/oder Dienstleistungsgebäude, Hotel) übliche Geschosshöhen zwischen 3,5 m und 4,0 m angenommen und noch mit einem städtebaulich vertretbaren Spielraum, für beispielsweise Technik und höhere, repräsentative Höhen in den Erdgeschosebenen, versehen. Daraus folgend ergibt sich für den viergeschossigen Teilbereich eine maximale Gebäudehöhe von rund 16,5 m, beim fünfgeschossigen Teilbereich von ca. 20 m sowie beim Hotel-Teilbereich von rund 26,5 m (etwa Hochhaus-Grenze) über dem Gelände stehendes Gebäude ermöglicht wird.

Die entsprechend festgesetzten Gebäudehöhen ergeben sich im Bereich des vorgesehenen Jobcenter-Neubaus aus konstruktiven Anforderungen des Systembaus, der als einziger baukonzeptioneller Lösungsansatz angesichts der Ausschreibungsanforderungen der Bundesagentur für Arbeit die Einhaltung der vorgegebenen Baufristen gewährleistet. Die Gebäudehöhen werden angesichts der abgetrennten Lage ohne Berücksichtigungserfordernis von Nachbarbelangen, gleichartigen Bauformen und -höhen in der näheren Umgebung des Bahnhofsumfeldes (Neue und Alte Post, Fernmeldeamt, SWG-Gebäude) sowie der oben beschriebenen stadtgestalterischen Planungsziele als vertretbar eingestuft.

Die zwingend festgesetzte Gebäudehöhe beim geplanten zweiten Parkdeck gleicht sich der Höhe des Flugdaches des Bestandsparkhauses an und berücksichtigt die geplante Unterbringung der erforderlichen Stellplätze für die benachbarten Nutzungen sowie eines ausreichenden Angebotes zusätzlicher P+R-Parkplätze und die dafür unbedingt erforderlichen neun, gegeneinander versetzten Parkebenen. Die konkrete Höheneinstellung ist bedingt durch die Notwendigkeit, dass der Parkhausneubau an den vorhandenen Fußgängersteg angeschlossen werden soll, um den Parkhaus- und Bahnkunden einen direkten Zugang zu den Bahnsteigen zu ermöglichen.

7.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche

Bauweise

Für das Plangebiet wird eine Bauweise festgesetzt, bei der die Gebäude entsprechend der offenen Bauweise Grenzabstände einhalten müssen, aber länger als die gemäß § 22 Abs. 2 BauNVO in der offenen Bauweise festgelegte maximale Gebäudelänge von 50,00 m sein dürfen. Dadurch

wird ein ausreichender Abstand der Gebäude zueinander gesichert und die Bildung einer wirksamen Gebäudekante ermöglicht.

Baulinie und Baugrenzen

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt durch Baulinien und –grenzen.

Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden. Ein Vor- und Zurücktreten kann im geringfügigen Ausmaß zugelassen werden (§ 23 Abs. 2 BauNVO). Baulinien werden nur für die beiden Seiten des Parkhausneubaus festgesetzt, die dem Bestandsparkhaus und den Fußgängersteg gegenüberliegen. An diesen Stellen ist es notwendig, die nach der Hessischen Bauordnung vorgeschriebenen Abstände zu unterschreiten, um für einen gemeinsamen Betrieb beider Häuser bauliche Anschlüsse des neuen Parkhaus an das bestehende Parkhaus und an den Fußgängersteg zu ermöglichen. Mit einem festgesetzten Abstand des Parkhausneubaus von 2,50 m zur Grundstücksgrenze und dem daraus folgendem festgesetzten Abstand von 6,26 m zwischen beiden Häusern, werden Brandschutzvorgaben ausreichend berücksichtigt, ohne dass eine geschlossene Brandwand erforderlich wird, welche den Zwischenraum übermäßig verdunkeln und die Möglichkeit eines späteren baulichen Verbunds und einer gemeinsamen Bewirtschaftung beider Häuser ausschließen würde. Ein Abstandsflächennachweis für diese Gebäudeseiten ist nicht erforderlich.

Ein geringfügiges Zurücktreten von der Baulinie bis zu einer Tiefe von 2,50 m und bis zu einer Länge von insgesamt höchstens 5,00 m zulässig, um ausreichend flexible Baulösungen zu ermöglichen.

Baugrenzen dürfen von Gebäuden und Gebäudeteilen nicht überschritten werden. Ein Übertreten der Baugrenze kann im geringfügigen Ausmaß zugelassen werden (§ 23 Abs. 3 BauNVO).

Für die Nordseite des Parkhausneubaus wird eine Baugrenze festgesetzt, die die Kante des bestehenden Parkhauses aufnimmt. Mit der Festsetzung der Baugrenze für die Ostseite des Parkhauses wird ein ausreichend großer Abstand zu den Bahnanlagen hin gesichert, innerhalb dessen sowohl eine ausreichende Begrünung als auch die Führung einer Radwegeverbindung festgesetzt ist.

Für die Neubebauung im Gewerbegebiet werden ausschließlich Baugrenzen festgesetzt. Durch diese werden zur Verkehrsfläche für die Anlage des Fernbusbahnhofs und rückwärtig zu den Bahnanlagen sowie seitlich ausreichend große Abstände der Neubauten gewährleistet.

Geringfügige Übertretungen der Baugrenze, beispielsweise für Erker oder Eingangsbereiche, sind bis zu einer Tiefe von 2,00 m und einer Länge von 5,00 m ausnahmsweise möglich.

Nebenanlagen

Um auch außerhalb der festgesetzten Baufenster den Bau von Nebenanlagen steuern zu können, wird festgesetzt dass Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen gemäß § 6 Abs. 9 u. 10 HBO in Form von Gebäuden außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nur zulässig sind, wenn deren Höhe 3,50 m nicht überschreitet. Damit wird verhindert, dass durch

die Einstellung zu hoher Nebenanlagen das Erscheinungsbild gestört und die angestrebte Attraktivität beeinträchtigt werden könnte.

Ermöglicht wird aber beispielsweise die Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen auch außerhalb der festgesetzten Baufenster.

7.4 Mit Geh- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

In der Plankarte des Bebauungsplanes werden Geh- und Leitungsrechte nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB festgesetzt, die unabhängig von der Eigentümerschaft der jeweils betroffenen Grundstücke den angeführten Nutznießern, meist der Allgemeinheit, zu gewähren sind.

Gehrechte

Wie in Kapitel 6.1 vorgehend beschrieben, ist die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung und Erschließung des Güterbahnhofsareals, die zudem auch der Entlastung der Bahnhofstraße und des Bahnhofvorplatzes dienen soll.

Die Personenunterführung ist bisher nur vom Bahnhof bis zum letzten, für die Personenbeförderung genutzten Bahnsteig ausgebaut. Um sie auch von der Lahnstraße und dem neuen Busbahnhof aus erreichbar zu machen, muss sie unter den Bahnanlagen und durch das festgesetzte Gewerbegebiet bis zum Fernbusbahnhof hin verlängert werden. Mögliche Form und Ausmaß der Unterführung wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht. Entsprechend des ermittelten Raumbedarfs wird eine Fläche „G1“ festgesetzt, die mit einem Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit zu belasten ist. Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Stadt Gießen, eine allgemein zugängliche, bis zu 16,00 m breite Personenunterführung (einschließlich der erforderlichen Ausgänge und Stützbauwerke) im Anschluss an die bereits zwischen den Bahnsteigen bestehende Fußgängerunterführung herzustellen und zu unterhalten. Bei der Begründung eines Gehrechtes können geringfügige Abweichungen von der in der Planzeichnung festgesetzten Fläche G1 bis zu einem Maß von 2,00 m zugelassen werden.

Eines der Ziele der Güterbahnhofentwicklung ist es, den Radverkehr durch ein verbessertes Wegeangebot zu stärken. Zusätzlich zur Lahnstraße soll es künftig eine Radwegeverbindung von der Wieseck über das neue Wohnungsbaugesamt und weiter zwischen dem Parkhausneubau und den Bahnanlagen bis zu neuen Fahrradabstellanlagen am Fernbusbahnhof geben. Dafür wird eine mit „G2“ gekennzeichnete Fläche in einer Breite von 3,60 m zu Gunsten der Allgemeinheit mit einem Gehrecht für Fußverkehr und einem Fahrrecht für Radverkehr belastet. Über diese Fläche ist es auch möglich, für den Bahnbetrieb und den Erhalt der Bahnanlagen notwendige Fahrzeuge fahren zu lassen.

Der vorhandene Fußgängersteg vom Bahnhof zum Parkhaus an der Lahnstraße wird ebenfalls durch ein Gehrecht dauerhaft gesichert. Dazu wird die Fläche „G 3“ mit einem Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit zu belastet. Das festgesetzte Gehrecht umfasst den Erhalt, den Ersatz und den Betrieb des vorhandenen Fußgängerstegs, einschließlich der notwendigen Stützbauwerke,

mit einer Höhe von mindestens 170 m ü.NN. und einer lichten Höhe von mindestens 4,00 m über geplantem Gelände sowie einer Breite von höchstens 4,50m, für dessen jeweiligen Eigentümer.

Leitungsrecht

In Teilen des Plangebietes verläuft ein wichtiger Kanal, der als Hauptsammler der Mittelhessischen Wasserbetriebe (MWB) dauerhaft zu erhalten und zu unterhalten ist. Dies muss auch im Fall seiner Überbauung durch das geplante Parkhaus gesichert werden. Deswegen wird für die Kanaltrasse ein Leitungsrecht zu Gunsten der Mittelhessischen Wasserbetriebe als Betreiber und deren Rechtsnachfolgern gesichert.

7.5 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Für die künftige Herstellung der geplanten Verkehrsanlagen werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die konkrete Aufteilung der Verkehrsflächen, beispielsweise in Bushaldebuchten, Fahrspuren und Wartebereiche, ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes. Diese wird erst später in der Fachplanung für den Ausbau festgelegt. Auch die Zuweisung öffentlicher und privater Flächen erfolgt erst in der, für die Umsetzung der Bebauungsplanung erforderlichen, Bodenneuordnung.

Festgesetzt wird für den Parkhausneubau eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“. Innerhalb des festgesetzten Baufensters kann hier ein Parkhaus mit mindestens 8 und höchstens 9 hälftigen und gegeneinander halbgeschossig versetzten Parkebenen („Split Levels“) gebaut werden. Die Realisierungsmöglichkeit eines solchen Parkhauses wurde durch eine Hochbaustudie des Architekturbüros Feldmann im Auftrag des Investors nachgewiesen. Für die Anlage des Fernbusbahnhofes müssen die derzeit dort vorhandenen Park+Ride-Stellplätze aufgegeben werden. Diese sollen ersatzweise zwingend in dem Parkhausneubau hergestellt und für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus ist es geplant, zusätzliche überdachte Fahrradstellplätze und Serviceeinrichtungen für den Radverkehr in diesem Bereich zu schaffen.

Wie in der Rahmenplanung vorgeschlagen, soll die Zu- und Abfahrt zu dem Parkhausneubau über die Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Busbahnhof in/aus Richtung Lahnstraße erfolgen. Wenn im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen wird, dass die schallrechtlichen Anforderungen der benachbarten Wohnnutzung eingehalten werden, kann die Parkhaus-Ausfahrt auch über die nördlich angrenzende Sieboldstraße zugelassen werden. Bis zur Realisierung des Fernbusbahnhofes kann und soll die vorhandene städtische Straßenparzelle mit Anbindung am Einmündungsbereich Margaretenhütte/Lahnstraße als Zu- und Ausfahrt des Parkhauses genutzt werden.

Die Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Busbahnhof“ dient vorrangig der Anlage eines Fernbusbahnhofes. Die erforderliche Größe und Lage dieser Fläche wurde in einer Machbarkeitsstudie für die Anlage eines Fernbusbahnhofes im Auftrag des Stadtplanungsamtes ermittelt. Halteanlagen und Einrichtungen eines Fernbusbahnhofes, ausnahmsweise auch des Linienverkehrs und

für Sonderverkehre mit Bussen, sind zulässig. Die Zu- und Ausfahrt des Busverkehrs erfolgt ausschließlich über die innerhalb der Verkehrsfläche festgesetzten Einfahrtsbereiche an Lahnstraße und Margaretenhütte. Darüber hinaus wird in den textlichen Festsetzungen abgesichert, dass diese Verkehrsfläche auch zur Überfahrt für die Andienung des benachbarten neuen Parkhauses sowie zur Andienung des Gewerbegebietes dient, soweit der Busbetrieb nicht beeinträchtigt wird. Diese vorsorgliche Regelung erfolgt, da der Planungsstand für den Fernbusbahnhof noch keine genaue Flächenaufteilung für die verschiedenen Verkehrsfunktionen zulässt.

Die Hauptandienung des Gewerbegebietes sowie die einzige Zu- und Ausfahrt zur Holzverladung und anderen Nutzungen auf dem südlich angrenzenden DB-Gelände erfolgt über eine festgesetzte Straßenverkehrsfläche. Deren Trägerschaft (öffentlich oder privat) wird im Rahmen der Baulandumlegung festgelegt.

7.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Um trotz der hohen Bebauungsdichte der bioklimatischen Belastung im Plangebiet entgegenzuwirken, eine gestalterische Aufwertung zu erreichen und zumindest rudimentäre Biotope für wildlebende Tiere zu bieten, werden im Bebauungsplan geeignete Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB vorgesehen. Die Pflanzgebote gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB, die ebenfalls diesen Zielen dienen, sind im nächsten Kapitel beschrieben.

Dachbegrünung

Dächer bis zu einer Dachneigung von 5° (alte Teilung) sind zu begrünen, soweit (nutzungs-)technisch (Dachterrassen, haustechnische Aufbauten, Solarkollektoren, Photovoltaikanlagen, Oberlichter etc.) nichts dagegen spricht. Die Aufbaustärke ist in einer Höhe von mindestens 8 cm vorzunehmen. Nur dies sichert eine dauerhaft stabile Begrünung auch in Zeiten zunehmend heißer und trockener werdender Sommer.

Fassadenbegrünung

Aufgrund der hohen Nutzungsdichte steht Fläche für gärtnerische Gestaltung insbesondere im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nur begrenzt zur Verfügung. Daher sollen die Seitenwände des Parkhauses zur Begrünung genutzt werden. Dies dient auch der Eingrünung und damit Verschönerung dieses Zweckbaus. Die Westfassade muss leider vegetationsfrei bleiben, da diese durch das benachbarte Parkhaus komplett verschattet ist und daher für eine Vegetation keine angemessenen Lebensbedingungen herrschen.

Beschränkung der Oberflächenversiegelung

Angesichts des extrem hohen Versiegelungsgrades im Gebiet wird festgesetzt, dass Stellplätze und Wege sowie Hof- und Lagerflächen in einer Bauweise herzustellen sind, die eine Versickerung von

Niederschlagswasser ermöglicht. Durch eine offenporige Oberflächengestaltung kann neben einer Versickerung auch über eine hohe kühlende Verdunstungskapazität eine Temperaturreduzierung erreicht werden. Dies gelingt besonders gut bei begrünten Oberflächenbefestigungssystemen (Rasenwaben).

Mindestgrünanteil

Auf den nicht überbaubare Flächen müssen viele Funktionen untergebracht werden: Feuerwehr- und Anlieferungs- und Taxiumfahrten, Stellplätze, Müllplätze, Zugänge u.a. Gärtnerisch gestaltete Flächen entfallen dabei schnell; sie haben keinen „konkreten Nutzen“, sondern bedeuten im Gegenteil zusätzlichen Pflegeaufwand. Aber nur mit einem Mindestanteil an begrünten Flächen lässt sich auch in der verdichteten Stadt eine ökologische, kleinklimatische und gestalterische Mindestqualität erhalten. Daher wird dieser auf den Gewergrundstücken mit mindestens 10% festgesetzt. Der Anteil kann bei Anlage einer Dachbegrünung (diese ist flächenmäßig zu 50% anrechenbar) auf 5% reduziert werden, um die notwendigen vielfältigen Nebenanlagen unterzubringen. Die Grünflächen sind zu gestalten, zu pflegen und dauerhaft zu unterhalten.

Artenschutz

Durch den Abriss des Gebäudes verlieren ein Hausrotschwanzpaar seinen Brutplatz und vermutlich einige Zwergfledermäuse ihre Sommerquartiere. Zum Ausgleich dazu sind an den Neubauten künstliche Nisthilfen anzubringen.

7.7 Erhaltung und Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Die Erhaltung und Pflanzung von Bäumen ist die leistungsfähigste Maßnahme hinsichtlich Stadtgestaltung und Verbesserung des Stadtklimas. Je nach Baumart profitiert – nach einigen Jahren des Wachstums - auch die heimische Tierwelt erheblich von Bäumen.

Daher ist die Baumreihe an der Lahnstraße vordringlich zu erhalten. Sie sorgt für eine Eingrünung der neu entstehenden Stadtkante.

Entlang der Grundstücksgrenze zu den Gleisanlagen soll eine weitere Baumreihe in einem durchgehenden Pflanzstreifen stehen (Anpflanzgebot A). Aus nachbarrechtlichen Gründen werden keine großkronigen Bäume festgesetzt, hier sind aber solche zu wünschen, insbesondere da es in diesem Abschnitt des Bahnhofs keine Probleme mit Oberleitungen gibt (Abstimmung mit DB Station und Service nötig).

Zwischen den geplanten Gebäuden und dem Busbahnhof sollen zwei kurze Baumreihen für eine grüne Zäsur sorgen (Anpflanzgebot B). Da hier leider nur wenig Platz ist, ist die Verwendung von kleinkronigen oder säulenförmigen Bäumen notwendig. Alternativ ist die Entwicklung von durch Schnitt gezogenen „grünen Wänden“ möglich, wie sie die Machbarkeitsstudie zum Fernbusbahnhof angedacht hat (z.B. mit schnittverträglichen Hainbuchen, Linden oder Platanen).

Ansonsten lässt der Plan noch Platz für vier Solitäre (Anpflanzgebot C): einen zentral an den Bussteigen, jeweils einen in den Höfen des Bürogebäudes und einen an der Mündung des Radweges am Parkhaus. Hier sind großkronige Laubbäume vorgeschrieben, denn diese Bäume können und sollen in 20-30 Jahren an diesen Stellen stadtbildprägende Wirkung entfalten.

Unter dem Hinweis C 10 in den textlichen Festsetzungen findet sich eine Liste von Baumarten, die mit den extremen Boden- und Klimaverhältnissen (Aufschüttungen im Untergrund, hohe Versiegelung) gut zurechtkommen.

8 BAUORDNUNGSRECHTLICHE GESTALTUNGSVORSCHRIFTEN

Für das Güterbahnhofsareal wird nicht nur eine funktionale, sondern auch eine gestalterische Verbesserung und Qualitätssicherung angestrebt. Es befindet sich in exponierter, stadtbildprägender Lage, die mit der Anlage eines Fernbusbahnhofs weitere Prominenz erhalten wird. Daher sind besondere stadtgestalterische Anforderungen an eine Bebauung zu stellen. Über die bereits erläuterten planungsrechtlichen Festsetzungen hinaus, sind weitere bauordnungsrechtliche Festsetzungen zur Gestaltung der Hochbauten und Außenanlagen notwendig. Auf der Grundlage der Ermächtigung des § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 81 HBO werden bauordnungsrechtliche Gestaltungsvorschriften in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese sind Festsetzungen zur Dachgestaltung, zur Gestaltung von Fassaden, Werbeanlagen, Einfriedungen sowie von Abfall- und Wertstoffbehältern.

8.1 Gestaltung von Fassaden, Dächern und Dachaufbauten

Die Gebäude im Gewerbegebiet werden die neue Stadtkante zur Lahnaue hin bilden und haben damit erhebliche Fernwirkung. Insofern ist es gewünscht, dass sich die Fassadengestaltung harmonisch in die Stadtsilhouette einfügt. Daher werden helle, gedeckte Farben festgesetzt. Die Fassaden von Gebäuden, die im Westen und Süden zum Landschaftsraum der Lahnaue hin wirken, sollen in einem hellen Farbsegment in Anlehnung an das RAL-Farbspektrum Nr. 7035 Lichtgrau bzw. 9002 Grauweiß und mit einem Reflexionsgrad $< 25\%$, gestaltet werden.

Die Verwendung von glänzenden Materialien mit einem Reflexionsgrad von $> 50\%$ ist für die Dacheindeckung auf stärker als 15° (alter Teilung) geneigten Dächern unzulässig, weil sich sonst diese spiegelnden und stark reflektierenden Dacheindeckungen störend auf die Dachlandschaft und das Stadtbild wirken würden. Davon ausgenommen sind, aus Gründen des Vorrangs der Nutzung erneuerbarer Energien, Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie.

Anlagen zur Nutzung der Solarenergie sind zulässig, wenn die Anlagen nicht außerhalb der Dachflächen liegen und die Solarmodule die gleiche Neigung und Ausrichtung wie die darunter liegenden Dachflächen aufweisen. Bei Anlagen auf Flachdächern sind Anlagen mit aufgeständerten Solarmodulen nur zulässig, wenn der Abstand von den Gebäudefassaden mindestens dem 1,5-fachen der maximalen Höhe der Anlage oberhalb der Dachfläche entspricht. Damit wird eine potentielle Störung durch glänzende Materialien auf ein verträgliches Maß beschränkt und es wird verhindert, dass diese im Straßenbild prägend in Erscheinung treten.

8.2 Werbeanlagen

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs der Gießener Werbeanlagensatzung. Daher sind zu deren Ordnung Festsetzungen erforderlich, um eventuellen Beeinträchtigungen des Stadtbildes, insbesondere durch eine Häufung von Werbeanlagen oder deren aufdringliche Gestaltung, vorzugreifen.

Werbeanlagen sind nur innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. An Gebäuden sind sie nur innerhalb der Flächen der Gebäudefassaden bis zu 2,00 m unterhalb der Traufkante bzw. Attika zulässig. An Fassaden, die zum angrenzenden Landschaftsraum Wiesenecke und Vogelschutzgebiet wirken, sind Werbeanlagen unzulässig.

Die Werbeanlagen an einem Gebäude sind in Gestaltung, Farbe und Größe aufeinander abzustimmen. Anlagen mit grellem, wechselndem oder bewegtem Licht sowie Projektionen und akustische Werbeanlagen sind unzulässig.

Die Gesamtfläche der Werbeanlagen an Gebäuden darf 8 % der Wandfläche, an der sie angebracht sind, nicht überschreiten. Bei Schriftzügen aus Einzelbuchstaben ist die Fläche nach den Außenmaßen zu ermitteln.

Werbepylone sind unzulässig. Es sind höchstens drei Werbefahnen je Grundstück zulässig. Fahnenmasten dürfen in ihrem höchsten Punkt nicht höher als 8,00 m über der Geländeoberfläche sein.

8.3 Einfriedungen

Einfriedungen dienen der Dokumentation von Grundstücksgrenzen und der Eigentumsverhältnisse. Sie können allerdings auch unerwünschte Trennwirkungen begründen und das Ortsbild beeinträchtigen. Um dies auszuschließen, wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass zum öffentlichen Straßenraum hin Grundstückseinfriedungen nur in Form von Mauern, Hecken und Zäunen bis zu einer Höhe von maximal 1,50 m zulässig sind. Zaunanlagen sind mit einheimischen Laubgehölzen oder Kletterpflanzen zu begrünen.

9 HINWEISE UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

9.1 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren

Wie in Kapitel 5.6 dargelegt, ist es aufgrund der hohen Vorbelastung des Gebietes durch Verkehrslärmimmissionen und der Unmöglichkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, an den geplanten Gebäuden passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Für nur tagsüber genutzte Büro- und Dienstleistungsgebäude beträgt der maximal ermittelte Beurteilungspegel $L_{rT} = 69 \text{ dB(A)}$. Die den Schienenanlagen zugewandten Ostseiten der Gebäude liegen damit im Lärmpegelbereich V. Die Außenbauteile, einschließlich der Fenster von Aufenthalts-

räumen, müssen nach DIN 4109 (Ausgabe November 1989, Schallschutz im Hochbau - Anforderungen und Nachweise, Deutsches Institut für Normung (Hrsg.), Beuth Verlag GmbH Berlin) auf den zu den Bahnanlagen hin ausgerichteten Seiten ein bewertetes Luftschalldämmmaß $R'_{w,res}$ von mindestens 40 dB aufweisen.

Für nächtliche Nutzungen, beispielsweise bei einer Hotelansiedlung, sind entsprechend höhere Schutzanforderungen zu stellen und im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Bei einem vermuteten Nacht-Beurteilungspegel von bis zu 71 dB(A) müssen die Außenbauteile, einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen und von Schlafräumen, nach o.a. DIN 4109 auf den zu den Bahnanlagen hin ausgerichteten Seiten ein bewertetes Luftschalldämmmaß $R'_{w,res}$ von 45 dB aufweisen. Die Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen und von Schlafräumen müssen in den o. g. Fassaden mit schalldämmenden Lüftungseinrichtungen versehen werden, die die Schalldämmung nicht verringern. Die Belüftung ist auch bei geschlossenen Fenstern sicher zu stellen.

Eine Minderung der genannten Schalldämmmaße ist gegen Nachweis möglich.

Auch für die nicht den Bahnanlagen zugewandten Gebäudeseiten sind - aufgrund der Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr, den zu erwartenden Busbetrieb auf dem geplanten Fernbahnhof und die saisonalen Schwerlastverkehre - zum Schutz vor Außenlärm passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die voraussichtlich den bahnseitig erforderlichen Maßnahmen entsprechen und im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen sind.

9.2 Denkmalschutz

Wer Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und Fundgegenstände, z. B. Scherben, Steingeräte, Skelettreste entdeckt, hat dies gemäß § 21 HDSchG unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege, HessenArchäologie, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. In diesen Fällen kann für die weitere Fortführung des Vorhabens eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 16 HDSchG erforderlich werden. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige im unveränderten Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise vor Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen.

9.3 Wasserwirtschaft

Gemäß § 3 (5) der städtischen Abwassersatzung (2013) ist von den Dachflächen mit einer Größe von mehr als 20 m² abfließendes Niederschlagswasser in nach dem jeweiligen Ertrag und Bedarf zu bemessenden Regenwassernutzungsanlagen zu sammeln. Ausgenommen hiervon sind vor dem 01.04.2013 vorhandene Gebäude, deren Entwässerung nicht wesentlich geändert wird sowie unbeabsichtigte Härtefälle unter Berücksichtigung öffentlicher Belange.

9.4 Entwässerungsanlagen

Bei der Herstellung der Einrichtungen zur Niederschlagsentwässerung sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere das Arbeitsblatt DWA-A 138 'Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser', April 2005, der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA), die DIN 1986 'Entwässerungsanlagen für

Gebäude und Grundstücke' und DIN 1989 'Regenwassernutzung', die Euronormen EN 12056 und EN 752 sowie die Abwassersatzung der Stadt Gießen zu beachten.

9.5 Abfallentsorgung

Bei Bauvorhaben sind die baulichen Voraussetzungen für die Abfall- und Wertstoffeffassung in der Stadt Gießen gemäß der städtischen Abfallsatzung zu beachten.

9.6 Kampfmittelbelastung

Das Plangebiet befindet sich innerhalb eines ehemaligen Bombenabwurfgebietes. In den Bebauungsplan ist deshalb ein Hinweis auf das Vorhandensein von Kampfmitteln enthalten. Vom Vorhandensein von Kampfmitteln auf solchen Flächen muss grundsätzlich ausgegangen werden.

In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mindestens 5 m durchgeführt wurden, sowie bei Abbrucharbeiten sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.

Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Sofern die Fläche nicht sondierfähig sein sollte (z.B. wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich.

Die Eigentümer dieser Flächen sind im Zuge der Vorbereitung von bodeneingreifenden Baumaßnahmen zu den Anforderungen der Kampfmittelräumung entsprechenden Sondierung verpflichtet. Die „Allgemeinen Bestimmungen zur Kampfmittelräumung im Lande Hessen“ sind zu beachten. Eine Überprüfung muss auf dem neuesten Stand der Technik von einer geeigneten Fachfirma durchgeführt werden.

9.7 Altlasten

Das gesamte Plangebiet ist wegen der ehemaligen Nutzung als Gewerbefläche bzw. Bahnfläche sowie wegen der Auffüllungen als Altstandort unter den Az. 531.005.047-001.031, 531.005.019-001.007, 531.005.000-000.035 und 531.005.018-001.022 in der Altflächen-datei des Landes Hessen registriert. Grundsätzlich besteht aus altlastenfachlicher Sicht gegen die derzeitigen und geplanten Nutzungen der Grundstücke keine Bedenken, jedoch sind im gesamten Plangebiet weitere bisher unbekannte Bodenbelastungen bzw. Verunreinigungen der Umweltmedien Boden, Bodenluft und/oder Grundwasser nicht auszuschließen. Abhängig von der Art und Lage der konkreten zukünftigen Nutzung des Altstandortes, können gegebenenfalls zusätzliche umwelttechnische Untersuchungen notwendig werden, um weitere eventuell vorhandene Verunreinigungen zu erkunden.

Im Baugenehmigungsverfahren sowie bei baugenehmigungsfreien Bauvorhaben auf den gekennzeichneten Flächen sollen das Amt für Umwelt und Natur der Stadt Gießen und gegebenenfalls das Regierungspräsidium Gießen, Abteilung Umwelt, rechtzeitig eingebunden werden. (§§ 4, 7

und 9 BBodSchG, Bauvorlagenerlass vom 02.08.2012). Im Rahmen von Abbruch- und Bauvorhaben im Plangebiet ist das Merkblatt der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel, Abteilungen Umwelt, zur „Entsorgung von Bauabfällen“ (Baumerkblatt) in der jeweils neuesten Fassung zu beachten.

9.8 Brandschutz

Für bauliche Anlagen ist gemäß §§ 13 und 38 HBO sowie § 3 Hessisches Brand- und Katastrophenschutzgesetz als Grundschutz eine Löschwasserversorgung von mindestens 96 m³/h über einen Zeitraum von 2 Stunden vorzusehen und sicherzustellen. Bei Bedarf ist über die Bereitstellung aus der Trinkwasserleitung hinaus für den Grundschutz der Löschwasserversorgung ein entsprechender zusätzlicher Objektschutz vorzunehmen.

Zufahrten und Bewegungsflächen sind nach DIN 14090 für den Einsatz der Feuerwehr vorzusehen und auszubilden.

9.9 Bahnanlagen

Zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsmasten sind die Abstände gemäß den Vorschriften der DIN VDE 0105 – Teil 103: 1999: Betrieb von elektrischen Anlagen, Zusatzfestlegungen für Bahnen (VDE-Verlag) und nachstehender Konzernrichtlinien der DB AG (KoRil 132.0123, Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen und an Betriebsmitteln, 1.1.2005 und KoRil 997.0101, Oberleitungsanlagen, Allgemeine Grundsätze, 1.1.2001) einzuhalten.

Grundstücke sind im Interesse der Sicherheit zu den Bahnanlagen hin derart einzufrieden, dass ein Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird.

Parkplätze und Zufahrten müssen auf ganzer Länge zur Bahnseite hin mit Schutzplanken abgesichert werden, damit ein unbeabsichtigtes Abrollen zum Bahngelände verhindert wird.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen können Immissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug usw.) entstehen. Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen dem Bahngelände nicht zugeleitet werden. Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn ist darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Bei der Bepflanzung des Grundstücks zur Bahnseite hin, sind die Belange der Sicherheit des Bahnbetriebes zu beachten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen.

Weitere Hinweise sind im Anhang aufgeführt.

9.10 Leitungen und Baumstandorte

Hinsichtlich der Baumpflanzungen ist die DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen beim Baumaßnahmen“ des Deutschen Instituts für Normung (Ausgabe 2014-07), die RAS-LP 4 „Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren beim Baumaßnahmen“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Ausgabe 1999) und die „Empfehlungen für Baumpflanzungen – Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterungen, Bauweisen und Substrate“ der Forschungs-gesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL, 2. Ausgabe 2010) zu beachten.

9.11 Empfehlungen für Baumarten

Der Bereich des Bebauungsplans ist für Bäume ein Extremstandort: kein natürlicher Boden, Bauschutt im Untergrund, Trockenheit, hohe Versiegelung und damit stärkere Belastung bei Hitze. Folgende Baumarten kommen mit derartigen extremen Standortbedingungen zurecht; dies sind neben der heimischen Birke und Traubeneiche durchgängig nichtheimische, an Trockenheit angepasste Arten. Aber auch diese benötigen eine ausreichend große und qualitativ hochwertig hergerichtete Pflanzgrube.

Japanischer Perlschnurbaum	<i>Sophora japonica</i> „Regent“
Gleditschie (dornlose Sorte)	<i>Gleditsia triacanthos f. inermis</i>
Baum-Felsenbirne	<i>Amelanchier arborea</i> „Robin Hill“
Birke	<i>Betula pendula</i>
Südlicher Zürgelbaum	<i>Celtis australis</i>
Amerikanischer Zürgelbaum	<i>Celtis occidentalis</i>
Blasenese	<i>Koelreuteria paniculata</i>
Zerr-Eiche	<i>Quercus cerris</i>
Trauben-Eiche	<i>Quercus petraea</i>
Spanische Eiche	<i>Quercus x hispanica</i>

9.12 Artenschutz

Über die Festsetzung von künstlichen Nisthilfen hinaus (vgl. Kap. 7.6) soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass vor Abriss oder Sanierung von Gebäuden zu prüfen ist, ob hiervon geschützte Arten betroffen sind und gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG eintreten.

10 BERÜCKSICHTIGUNG UMWELTSCHÜTZENDER BELANGE

Im Bebauungsplanverfahren sollten die Belange des Umweltschutzes eigentlich in Form eines Umweltberichtes systematisch zusammengetragen und bewertet werden. Für Bebauungspläne, die unter Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden, bietet das Baugesetzbuch allerdings die Möglichkeit, auf einen Umweltbericht zu verzichten. Das beschleunigte Verfahren kann angewandt werden, wenn es der Wiedernutzbarmachung innerstädtischer

Flächen, Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient, die Größe der Grundfläche unterhalb von 20.000 m² bleibt, keine Vorhaben, welche nach dem UVPG oder Landesrecht UVP-pflichtig sind, vorbereitet werden und darüber hinaus keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von FFH-Gebieten oder Vogelschutzgebieten bestehen. Dies ist alles gegeben.

Außerdem wurden im Rahmen der 4. Änderung zur Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. Gl 01/04 "Bahnhofsvorplatz" für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes auf Grundlage der „Rahmenplanung Güterbahnhof“ ein detaillierter Umweltbericht erstellt, der auch das Gebiet und die Ziele dieses Bebauungsplanverfahrens behandelte und zeigt, dass keinen erheblichen Umweltbeeinträchtigungen durch diese Planung zu erwarten sind.

Dennoch sind die Umweltbelange in die Abwägung mit einzubeziehen. In Kap. 5.1.10 ist die lokalklimatische Situation beschrieben worden, in Kap. 5.3 wurden die derzeit vorhandenen Merkmale von Natur und Landschaft dargestellt, in Kap. 5.6 wurden die Immissionen ausführlich behandelt, und Kap. 6.2. stellt das geplante Grünordnungskonzept dar. Dabei ist deutlich geworden, dass es sich um einen durch menschliche Tätigkeiten stark veränderten und vorbelasteten Standort handelt. Durch die Planung kommt es aber zu keiner relevanten Verschlechterung der Umweltsituation. Durch folgende Festsetzungen wird die Umweltsituation bei zukünftigen Umbauvorhaben berücksichtigt:

- das Anpflanzgebot von Bäumen,
- die Festlegung offenerporiger Befestigungssysteme für Stellplätze und Wege,
- extensive Dachbegrünung auf Flachdachflächen,
- die Festsetzung eines Mindest-Grünflächenanteils,
- Berücksichtigung des Artenschutzes an Gebäuden (Ersatz der potentiellen Fledermausquartiere und der Hausrotschwanz-Brutstätte durch künstliche Quartiere/Nisthilfen).

Hinsichtlich des Klimas ist zu hoffen, dass auch der 25 m breite Abstand zwischen den beiden Gebäuden eine Verbesserung der Leitfunktion für Kaltluft ergibt, obwohl er unterhalb der von der Klimaanalyse geforderten 50 m Breite liegt. Wenn nicht, so ergibt sich durch die Planung immerhin keine weitere Belastung, da die derzeitigen Luftleitbahnen weiterhin freigehalten werden.

Zusammengenommen ist der Verzicht auf einen förmlichen Umweltbericht auch fachlich gerechtfertigt.

Eingriffsregelung

Da der vorliegende Bebauungsplan deutlich unterhalb des unteren Schwellenwertes von 20.000 m² liegt (vgl. § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB), gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB regelt, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig waren. Eine auf der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung fußende Eingriffs-/Ausgleichsplanung wird daher nicht erforderlich.

11 ALTERNATIVEN UND AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANES

11.1 Prüfung der Alternativen des Bebauungsplanes

Bereits 2009 fand auf Einladung des Stadtplanungsamtes eine Planwerkstatt mit drei renommierten Architektur- und Stadtplanungsbüros statt, um Ideen zur Entwicklung der aufgegebenen Bahnflächen am Güterbahnhof zu entwickeln. Es wurde eine große Bandbreite an städtebaulichen Vorstellungen und Varianten aufgezeigt.



Ergebnisse der Planwerkstatt von links: Frauenfeld Stüben Architekten, Netzwerkarchitekten und Trojan, Trojan + Partner

Aufgrund des guten Anschlusses an das übergeordnete Straßennetz und der Lage des Plangebietes an der Bahn und Bahnhof sowie der Vorrägung durch das P+R-Parkhaus und Parkplatz, war die Bildung eines neuen Bahnhofplatzes an der Lahnstraße, die Vergrößerung des Stellplatzangebotes für Bahnreisende und die Ansiedlung eines Fernbusbahnhofs schon früh Gegenstand der planerischen Überlegungen und Inhalt der Ziele des Stadtumbaus. Neben der angestrebten Verlängerung der Personenunterführung sind diese Ziele alternativlos in die Bebauungsplanung übernommen worden.

Im Zuge der Erstellung der Rahmenplanung „Güterbahnhof“ wurden unterschiedliche städtebauliche Konzeptionen und Verkehrslösungen für die Entwicklung des Güterbahnhofareals erarbeitet und hinsichtlich ihres Nutzwertes verglichen und analysiert. Die Nutzwertanalyse basierte auf Kriterien wie beispielsweise Anbindung an die Innenstadt, Soziale Sicherheit, Quartiersbildung und –image, Silhouette / Höhenstaffelung und Maßstäblichkeit der Bebauung aber auch Nutzungszuordnung, Integration des Retentionsraumes Wieseck und Orientierung. Aus diesem Variantenvergleich ging eindeutig die als Rahmenplanung von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Variante hervor (siehe Kap.5.1.5).

Basierend auf dieser Rahmenplanung wurde in einer Machbarkeitsstudie die Anlage eines Fernbusbahnhofs von einer Arbeitsgemeinschaft von Fachingenieurbüros untersucht. Es wurden in dieser Studie abermals Varianten untersucht und dokumentiert, die letztlich zu der in Kap. 3 abgebildeten Lösung führten, die von der Rahmenplanung abweicht und Grundlage dieses Bebauungsplanentwurfes ist.

11.2 Beschreibung der Auswirkungen des Bebauungsplanes

Städtebauliche Auswirkungen

Mit diesem Bebauungsplanverfahren soll an Stelle der aufgegebenen Güterbahnhofnutzung und brachliegender oder nur noch rudimentär genutzter Güterschuppen zukünftig eine der Lagegunst entsprechende, städtebaulich sinnvolle bauliche und Flächennutzung gesichert und vorrangig die öffentliche Verkehrsinfrastruktur verbessert werden.

Neben der Anlage eines Fernbusbahnhofes wird mit der Verlängerung der Fußgängerunterführung eine neue fußläufige Querung der Bahnanlagen und öffentliche Durchwegung des Plangebietes angestrebt. Die äußere Erschließung ist bereits durch das bestehende Straßennetz gegeben. Im Zusammenhang mit der Rahmenplanung Güterbahnhof wurde die verkehrliche Verträglichkeit dieser Planung gutachterlich nachgewiesen.

Die Bebauungsplanung bereitet den weiteren Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes mit Schaffung zusätzlicher Kapazitäten bei den Fahrradabstellanlagen vor. Ferner vergrößert sich deutlich das künftige Angebot an Park+Ride-Parkplätzen.

Die gewerblichen Einrichtungen werden zur Sicherung vorhandener Arbeitsplätze im Stadtgebiet und Ansiedlung zusätzlicher Beschäftigungsmöglichkeiten sowie auch Dienstleistungsangebote, hier insbesondere Hotel, führen.

Für die Umsetzung der Planung wird eine Bodenordnung erforderlich sein.

Ohne die notwendige Schaffung von neuem Planungsrecht wird parallel zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes für das übrige Güterbahnhofareal weiterhin die Fertigstellung der Wohnbebauung mit Grünanlagen, Wieseckuferweg und Straßenneubauten südlich der und die Sanierung des zugehörigen Fußgängerstegs vorangebracht, um die 2014 beschlossene Rahmenplanung in Gänze zu realisieren.

Auswirkung auf zentrale Versorgungsbereiche

Das Plangebiet liegt außerhalb zentraler Versorgungsbereiche. Durch den weitgehenden Ausschluss von Einzelhandel im ist eine Beeinträchtigung der (Nah-)Versorgungsstrukturen in der Stadt Gießen oder der benachbarter Gemeinden ausgeschlossen. Es werden keine städtebaulich schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche durch die Planfestsetzungen in ihrer Funktions- und Entwicklungsfähigkeit gefährdet.

Auswirkung Verkehr

Durch die Planfestsetzungen wird zwar Verkehr im Plangebiet verursacht, aber die vorhandene äußere Erschließungssituation wird unverändert beibehalten und Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen wurde gutachterlich geprüft und wird nach Sanierung und Umbau der Konrad-Adenauer-Brücke, auch künftig ausreichend, sodass hinsichtlich leistungssteigernder Maßnahmen im Straßennetz kein Handlungsbedarf besteht.

Auswirkungen auf die sonstige Erschließung

Wasserversorgung

Die Versorgung mit Trink- und Löschwasser ist bereits Bestand und kann aufgrund der Lage des Plangebietes innerhalb des Bebauungszusammenhangs und bestehender Leitungen auch weiterhin gesichert werden.

Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung des Plangebietes ist bereits Bestand und entsprechend gesichert. Im Zuge der vorliegenden Planung ergeben sich diesbezüglich keine Änderungen.

Sonstige Versorgung

Der Anschluss an die sonstigen Versorgungsanlagen (Fernwärme, Strom, Telekommunikation) ist bereits Bestand und kann aufgrund der Lage des Plangebietes und bestehender Leitungen auch weiterhin gesichert werden.

Auswirkung auf Umweltbelange

Wie in Kap. 10 dargestellt, kommt es durch die Planung zu keiner Verschlechterung, sondern eher zu einer Verbesserung der Umweltsituation.

Landschafts- und Ortsbild

Durch die Festsetzungen zur Dach- und Fassadengestaltung, durch die Erhaltung und Neuanpflanzung von Bäumen und durch die zurückhaltende Farbgestaltung der Fassaden sind keine negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten.

Immissionsschutz

Der starken Vorbelastung des Plangebietes durch Verkehrslärm wird durch entsprechende Festsetzungen zum passiven Schallschutz Rechnung getragen. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird die Immissionsbelastung nicht erheblich verstärkt.

Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima

Aufgrund der bestehenden anthropogenen Überformung des Plangebietes sind keine negativen Auswirkungen auf die Aspekte Boden, Wasser und Luft zu erwarten.

Die verloren gehenden Hausrotschwanz-Brutplätze und potentiellen Fledermausquartiere werden ersetzt.

Hinsichtlich des Klimas ist zu hoffen, dass auch der 25 m breite Abstand zwischen den beiden Gebäuden eine Verbesserung der Leitfunktion für Kaltluft ergibt, obwohl er unterhalb der von der Klimaanalyse geforderten 50 m Breite liegt. Wenn nicht, so ergibt sich durch die Planung immerhin keine weitere Belastung, da die derzeitigen Luftleitbahnen weiterhin freigehalten werden.

Altlasten

Das gesamte Plangebiet ist im Altflächenkataster des Landes Hessen bzw. der Altflächendatei der Stadt Gießen erfasst. Gegen die geplante Bebauung spricht allerdings nichts. Dennoch sind die Bauarbeiten mit den für Altlasten zuständigen Behörden abzustimmen.

Betroffenheit von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung und des Europäischen Vogelschutzes

Das Plangebiet ist nicht Teil eines Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebiets, auch reichen mögliche nachteilige Wirkungen nicht bis in den Bereich entsprechender Schutzgebiete.

12 VERFAHRENSABLAUF UND KONFLIKTBEWÄLTIGUNG

Die Einordnung des Verfahrens in die Vorgaben des BauGB wurde in Kap. 4 vorgenommen. Im Folgenden sind die wichtigsten Daten zum Aufstellungsverfahren zusammengefasst:

Aufstellungsbeschluss:	29.09.2016
Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss:	03.12.2016
Bekanntmachung der Unterrichtung der Öffentlichkeit:	03.12.2016
Unterrichtung der Öffentlichkeit:	05.12.2016 – 16.12.2016
Entwurfsbeschluss:	18.05.2017
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung:	20.05.2017
Offenlage Entwurf und Gelegenheit zur Stellungnahme:	30. 05.2017 - 30.06.2017
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:	30. 05.2017 - 30.06.2017
Erneute Beteiligung nach § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB	07.07.2017-25.07.2017
Satzungsbeschluss:	
Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses:	
Rechtskraft:	

Von den in der Abwägung zu behandelnden insgesamt 10 Stellungnahmen beziehen sich die meisten abwägungspflichtigen Anregungen auf Sachverhalte, die entweder außerhalb des Plangebietes oder außerhalb der Regelungsinhalte dieses Bebauungsplanverfahrens liegen und daher nicht berücksichtigt werden können. Es wurden keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Inhalte des Bebauungsplanes geäußert.

So betreffen die meisten Anregungen, insbesondere die konkreten Vorschläge des ADFC und des VCD sowie der Straßenverkehrsbehörde zur Ausbildung und Gestaltung des Fernbusbahnhofes, die dem Bebauungsplan erst nachfolgende Entwurfsplanung. Im Bebauungsplan selbst wird lediglich eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit dem Nutzungszweck Fernbusbahnhof festgesetzt, die die spätere Umsetzung verschiedenster Varianten erlaubt.

Die vom ADFC, VCD, dem Nahverkehr-Service der Stadtwerke, dem Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e. V. (BSBH) sowie dem Handelsverband Hessen-Süd angeregte Änderung des städtischen Buslinienetzes und damit einhergehend die Forderung, im Fernbusbahnhof auch Buslinienverkehr aufzunehmen, wurde gefolgt. Buslinienverkehr wird als Ausnahme durch die

Festsetzungen des Bebauungsplanes zur Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fernbusbahnhof“ ausdrücklich gestattet.

Nicht gefolgt wurde der Anregung der Straßenverkehrsbehörde, das Radfahren auch auf dem Fußgängersteg und innerhalb der Personenunterführung zu gestatten.

Die Hinweise der Telekom betreffen infrastrukturtechnische Ansprüche, die überwiegend bereits grundbuchrechtlich gesichert sind und privatrechtlich mit dem Investor als betroffenem Grundstückseigentümer zu regeln sind.

Die Anregungen des Amtes für Umwelt und Natur beziehen sich vorrangig auf redaktionelle Änderungen zum besseren Verständnis, denen weitgehend entsprochen werden konnte.

Die Stellungnahme der Deutsche Bahn AG - DB Immobilien enthält neben Hinweisen, die an die zuständigen und betroffenen Stellen weitergeleitet werden oder in der Planbegründung und den Hinweisen innerhalb der textlichen Festsetzungen ergänzt werden, einige Forderungen, denen nicht gefolgt werden kann. Diese beziehen sich vorrangig auf das Einräumen von Fahrrechten, die bereits privatrechtlich durch die eingetragenen Dienstbarkeiten geregelt sind oder erst im Rahmen der Umlegung geregelt werden sowie Vorbehalte bezüglich der noch bestehenden Flächenwidmung als Bahnanlage.

Die einzige zur Entwurfsoffenlage eingegangene Stellungnahme aus der Öffentlichkeit enthält vielfältige Anregungen zum Verkehr, zur sozialen Anbindung des Wohngebietes Margaretenhütte, für die Fußgänger und zur Hotelplanung, die zur Kenntnis genommen werden können, aber sich auf außerhalb des Geltungsbereiches liegende Vorschläge und nicht vom Bebauungsplan geregelte Maßnahmen beziehen. Die in der Stellungnahme geäußerten Bedenken zum „Verkehrs-Abfluss“ wegen eines zu erwarteten erhöhten Verkehrsaufkommens durch die Anlage des Fernbusbahnhofs, können durch die diversen Verkehrsgutachten aufgelöst werden, die die verkehrliche Verträglichkeit der geplanten Entwicklung auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal nachweisen. Lediglich der Knotenpunkt Lahnstraße / Heuchelheimer Straße - Gabelsberger Straße ist nahezu ausgelastet. Die noch bestehenden Reserven reichen jedoch aus, um die anstehenden ersten Bauabschnitte zu realisieren. Die Gesamtrealisation der Güterbahnhofsentwicklung erfordert jedoch den Ausbau des Kreuzungsbereichs Lahnstraße/Heuchelheimer Straße. Dieser Ausbau ist im Zuge der dringend anstehenden Sanierung und des Umbaus der Konrad-Adenauer-Brücke geplant. Es ist davon auszugehen, dass vor der Fertigstellung des Fernbusbahnhofs der Knotenausbau abgeschlossen sein wird.

Nicht gefolgt werden kann auch der Anregung, für gute Luft eine niedrigere Bebauung als im Bebauungsplan vorgesehen festzusetzen. Um eine wirksame räumliche Einfassung und Abschirmung

des neuen Bahnhofplatzes zu den Bahnanlagen hin zu sichern, wird die Anzahl der Vollgeschosse für das Baugebiet auf mindestens drei bis fünf Vollgeschosse und für eine markanten Abschluss der Bebauung im Süden auf sieben Vollgeschosse festgesetzt. Durch die Planung kommt es zu keiner relevanten Verschlechterung der Umweltsituation, da die derzeitigen Luftleitbahnen weiterhin freigehalten werden.

13 RECHTSGRUNDLAGEN

- Baugesetzbuch (BauGB) i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548)
- Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) i.d.F. vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)
- Hessische Bauordnung (HBO) vom 15.01.2011 (GVBl. I S. 46, 180), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30.11.2015 (GVBl. S. 457)
- Hessisches Wassergesetz (HWG) vom 14.12.2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.09.2015 (GVBl. S. 338)
- Hessische Gemeindeordnung (HGO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.12.2015 (GVBl. S. 618)

14 UMSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANES

14.1 Umsetzungsperspektive

Mit der Realisierung der im Bebauungsplan festgesetzten privaten Neubauten wird voraussichtlich noch dieses Jahr begonnen werden. Sowohl für den Parkhausneubau als auch den Neubau des zentralen Gießener Jobcenters am Fernbusbahnhof bestehen konkrete Absichten einer zeitnahen Umsetzung, da das Jobcenter nach den Vorgaben der Bundesagentur für Arbeit bereits im Januar 2019 bezugsfertig sein soll.

Damit verbunden ist auch die Chance, die Verlängerung der Unterführung zu realisieren. Der Bau und die Kostenübernahme dieser Maßnahme sind noch zwischen dem Investor und Grundstückseigentümer des festgesetzten Gewerbegebietes, der Bahn und der Stadt abzustimmen.

Gleicher Abstimmungsbedarf besteht auch für die Anlage des Fernbusbahnhofes, welcher in einer Interimslösung zunächst auch provisorisch hergerichtet werden könnte.

14.2 Flächenbilanz und Bodenordnung

Für die Umsetzung der Planung sind bodenordnende Maßnahmen erforderlich. Es fanden bereits Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern und der Stadt statt. Eine einvernehmliche Bodenordnung wird von allen Beteiligten angestrebt; die Art des Verfahrens dazu ist noch nicht festgelegt.

14.3 Kosten

Mit dem Bebauungsplan wird u.a. Plan- und Baurecht für öffentliche Infrastrukturmaßnahmen, nämlich den Fernbusbahnhof und die Verlängerung der Unterführung, geschaffen. Die Neubaukosten für die Anlage des Fernbusbahnhofes wurden in der Machbarkeitsstudie grob auf 3,5 Millionen € geschätzt, zuzüglich rund 130.000 € Abbruchkosten. Eine Differenzierung der Kosten nach privaten und öffentlichen Anteilen kann erst nach Abschluss der Bodenordnung erfolgen, es ist aber davon auszugehen, dass die Flächen und damit die Kosten in etwa jeweils hälftig privat und öffentlich sein werden.

Für die Verlängerung der Personenunterführung ist eine Machbarkeitsstudie im Auftrag des Planungsamtes in Bearbeitung durch ein Fachingenieurbüro; erste Kostenschätzungen gehen auch hier von über 3 Millionen € aus.

Es ist davon beabsichtigt, für diese Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur GVFG-Fördermittel zu beantragen.

ANHANG: ALLGEMEINE AUFLAGEN UND HINWEISE DER DEUTSCHEN BAHN AG

5/9

Allgemeine Auflagen und Hinweise**Baudurchführungsvereinbarung (BDV)**

Vor Beginn der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB Netz AG unter nachfolgender Adresse eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, damit der Betrieb oder die Anlagen der DB Netz AG während der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt oder beschädigt werden. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern.

Bauarbeiten

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten. Ggf. muss der Nachweis erbracht werden, dass die betroffenen Bahnbetriebsanlagen durch das geplante Vorhaben auf keinen Fall in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.

Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten durchgeführt werden.

Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/ Rammarbeiten durchgeführt werden.



6/9

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden.

Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Gesetzlichen Unfallversicherung GUV-V A1, GUV-V A3, GUV-V D6, GUV-V D30.1, GUV-V D33, GUV-R 2150, DV 462 und die DB Richtlinien 132.0118, 132.0123, 825 zu beachten.

Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB Netz AG vorzulegen. Die DB Netz AG legt die Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest, die dann bindend zu beachten sind.

Einfriedung

Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird. Die Einfriedung ist vom Bauherrn bzw. seinen Rechtsnachfolgern laufend instand zu halten und ggf. zu erneuern. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Art und Umfang der Einfriedung sind mit der DB Netz AG abzustimmen.

DB Netz AG
I.NP-MI-D-FFM (IF) - Herr Drechsel (Tel.: 0171-5526163)
I.NP-MI-D-FFM (IO) - Herr Flaman (Tel.: 0171-5683177)
Frankfurter Str. 20
35392 Gießen

Straßen, Parkflächen und Zufahrten in direkter Angrenzung zu Bahnanlagen

Da die Zufahrten teilweise in direkter Nachbarschaft / Parallellage zu den Gleisen geplant sind, könnte nach der Inbetriebnahme eine gewisse Gefahr durch von der Fahrbahn abkommende Straßenfahrzeuge und ihrer Ladung für die Bahnanlagen ausgehen. Zur Vermeidung des Abirens von Straßenfahrzeugen auf die Schienenstrecke von Straßen, die parallel zur Schiene verlaufen, sind daher Schutzvorkehrungen gemäß RPS und Merkblatt UIC 777-1 zu treffen, z.B. die Einrichtung von Stahlschutzplanken, Betonschutzwänden, Anpralldämpfern etc. Die Schutzvorrichtung ist vom Bauherrn oder dessen Rechtsnachfolger kostenpflichtig zu errichten und auf dessen Kosten laufend instand zu setzen und ggf. zu erneuern.

Bei Parallellage zwischen Straße und Bahngleise sind Sicherheitsabstände entsprechend DS 800.001 Anlage 11 einzuhalten.

Bepflanzung von Grundstücken zur Gleisseite

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Abstand und Art von Bepflanzungen müssen so gewählt werden, dass diese z. B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen



7/9

können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Wir bitten deshalb, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Bahnnähe von vornherein auszuschließen. Sofern nicht darauf verzichtet werden kann, ist nur Heckenbewuchs bis max. 3 m Höhe zulässig.

Vorhandene Kabel und Leitungen / Sicherung von Bahnanlagen und Leitungen

Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Eine Kabel- und Leitungsermittlung im Grenzbereich wurde seitens der DB AG nicht durchgeführt. Sollte dies gewünscht werden, so ist rechtzeitig -ca. 6 Wochen vor Baubeginn eine entsprechende Anfrage an DB Immobilien zu richten.

Oberleitung

Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hiermit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Bei Grabungen (und Rammarbeiten) in der Nähe von Oberleitungsmasten muss (auch zukünftig) ein Abstand von min. 5,00 m zur Vorderkante des Mastfundaments eingehalten werden (Standssicherheit). Muss dieser Bereich unterschritten werden ist ein Standssicherheitsnachweis zu erbringen und die Oberleitungsmaste ggf. zu sichern.

Eingesetzte Kräne (wenn durch den Schwenkbereich, unabhängig von einer Schwenkbegrenzung, die Möglichkeit besteht mit der Oberleitung in Berührung zu kommen) müssen bahngerecht werden. Hierzu ist dann eine Krananweisung mit DB Netz zu erstellen.

Wird gleisseitig „im Rissbereich der Oberleitung (4,00 m von Gleismitte)“ ein Gerüst aufgebaut, ist dies durch eine DB Netz zugelassene Fachfirma zu erden.

Zur Oberleitungsanlage ist bei Arbeiten ein Abstand von mindestens 5,00 m einzuhalten.

Bauwerke müssen einen Abstand von mindestens 5,00 m zur Oberleitungsanlage haben.

Mastfundamente sind in einen Abstand von 5,00 m um die Fundamentkante von einer Bebauung freizuhalten.

Der Oberleitungsrissbereich (4,00 m von Gleismitte) ist von einer Bebauung (auch Zaunanlagen) auszuschließen.

Bei Bauarbeiten in der Nähe von Oberleitungen / Oberleitungsanlagen sind die Veröffentlichungen der Gesetzlichen Unfallversicherung GUV-V A3, GUV-V D32 und DV 462 zu beachten.

DB Netz AG
I.NP-MI-D-FFM (IO)
Frankfurter Str. 20
35392 Gießen

Tel.: 0641 701-475 Herr Flaman
pierre.flamann@deutschebahn.com



8/9

Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

DB Netz AG
I.NP-MI-D-FFM (IO)
Frankfurter Str. 20
35392 Gießen

Tel.: 0641 701-475 Herr Flaman
pierre.flamann@deutschebahn.com

Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden. Die Vorflutverhältnisse dürfen durch Baumaßnahmen, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.

Kein widerrechtliches Betreten der Bahnanlagen

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

Keine Beschädigung und Verunreinigung der Bahnanlagen

Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.



9/9

Funknetzbeeinflussung

Da Baumaßnahmen in der Nähe von Bahnanlagen den GSM-R-Funk der DB Netz AG beeinflussen könnten, ist die Funknetzplanung der DB Netz AG zu beteiligen. Der Bauherr hat sich daher direkt an die folgende Adresse zu wenden:

DB Netz AG
I.NPS 213
Herr Rätz
Kleyerstr. 25
60326 Frankfurt
send-in.fieldrequests@deutschebahn.com

Immissionen

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Haftungspflicht des Planungsträgers

Für Schäden, die der Deutschen Bahn AG aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Planungsträger / Bauherr im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und gegebenenfalls in vollem Umfang.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

i. V.

Trobisch

i. A.

Fischer