



Integriertes Städtebauliches
Entwicklungskonzept
„Margaretenhütte/ südliche
Lahnstraße“

Stadt Gießen



Auftraggeber

Stadt Gießen

Stadtplanungsamt

Verfasser

NH | ProjektStadt

eine Marke der Nassauischen Heimstätte

Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH

Claus Schlindwein (Dipl. Geograf)

Martina Fendt (Dipl.-Ing. M.Sc. Landschaftsarchitektin, Wirtschaftsmediatorin (IHK))

Eberhard Röck (Dipl.-Ing. Raumplanung, Stadtplaner AKH)

Felix Dambach (M.Sc. Geografie)

Unter Mitarbeit von

Jenny Nußbaum, M.Sc. Stadt- und Regionalentwicklung

Philipp Anton B.A. Humangeografie

www.nh-projektstadt.de

Inhalt

| | |
|--|-----|
| 1 Einführung..... | 1 |
| 2 Bestandsaufnahme und Analyse - Gesamtstadt | 5 |
| 3 Bestandsaufnahme und Analyse - Fördergebiet..... | 13 |
| 3.1 Bestandskarten..... | 24 |
| 3.2 Wesentliche Entwicklungen im Umfeld des Stadtumbaugebiets „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“..... | 47 |
| 4 Zusammenfassende SWOT-Analyse..... | 54 |
| 4.1 Übergeordnete Faktoren..... | 54 |
| 4.2 Schwächen..... | 55 |
| 4.3 Stärken/ Bindungen..... | 62 |
| 4.4 Chancen..... | 62 |
| 5 Fördergebietszuschnitt..... | 65 |
| 6 Leitbilder, Ziele, Strategien..... | 68 |
| 7 Organisations- und Beteiligungsstruktur | 72 |
| 7.1 Organisationsstruktur..... | 72 |
| 7.2 Beteiligungsstruktur..... | 75 |
| 8 Maßnahmen und Instrumente..... | 80 |
| 9 Beschreibung der Einzelmaßnahmen | 86 |
| 10 Kosten und Finanzierungsplanung | 143 |
| 11 Zusammenfassung..... | 148 |
| 12 Quellenverzeichnis | 154 |



1 Einführung

Städte stehen zunehmend vor großen ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen und werden seit annähernd 50 Jahren von Bund und Ländern im Rahmen der Städtebauförderung unterstützt. Stichworte sind der demographische Wandel, die Herausforderungen des Klimawandels oder auch die Stärkung des sozialen Zusammenhalts. In den einzelnen Quartieren kommt der Umgang mit ökonomischen Rahmenbedingungen hinzu. Integrierte Stadtentwicklungsstrategien stellen die zentralen, fachübergreifend angelegten und abgestimmten Grundlagendokumente dar, die aufgrund der Komplexität der anstehenden Aufgaben als Orientierungshilfe für die Stadtentwicklung unverzichtbar und damit auch Voraussetzung für eine angestrebte Förderung durch Bund und Länder sind.

Der Magistrat der Stadt Giessen hat die NH|ProjektStadt im März 2017 beauftragt, im Rahmen des Städtebauförderprogramms Stadtumbau in Hessen ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das Stadtumbaugebiet Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße zu erarbeiten. Als strategisches Planungs- und Steuerungsinstrument der Stadtentwicklung soll das vorliegende Konzept sowohl ziel- und handlungsorientiert, als auch prozesshaft sein und als Handlungsrahmen für die städtebauliche Entwicklung der kommenden zehn Jahre fungieren. Es ergänzt somit die konkrete Bauleitplanung. Die Benennung und Erarbeitung von Handlungsfeldern, Maßnahmen und Projekten steht im Vordergrund. Die Leitbildbetrachtung wiederum basiert auf einer vorausgegangenen Stärken-Schwächen-Analyse.

Eine hohe Akzeptanz bei den beteiligten Akteuren aus Verwaltung, Politik und lokaler Wirtschaft sowie der Bürgerschaft muss als Voraussetzung für das Gelingen eines solchen Prozesses gesehen werden. Schließlich ist es das Ziel, das Konzept auf die lokalen Bedürfnisse auszurichten und das Profil eines spezifischen örtlichen Stadtumbaus zu definieren.

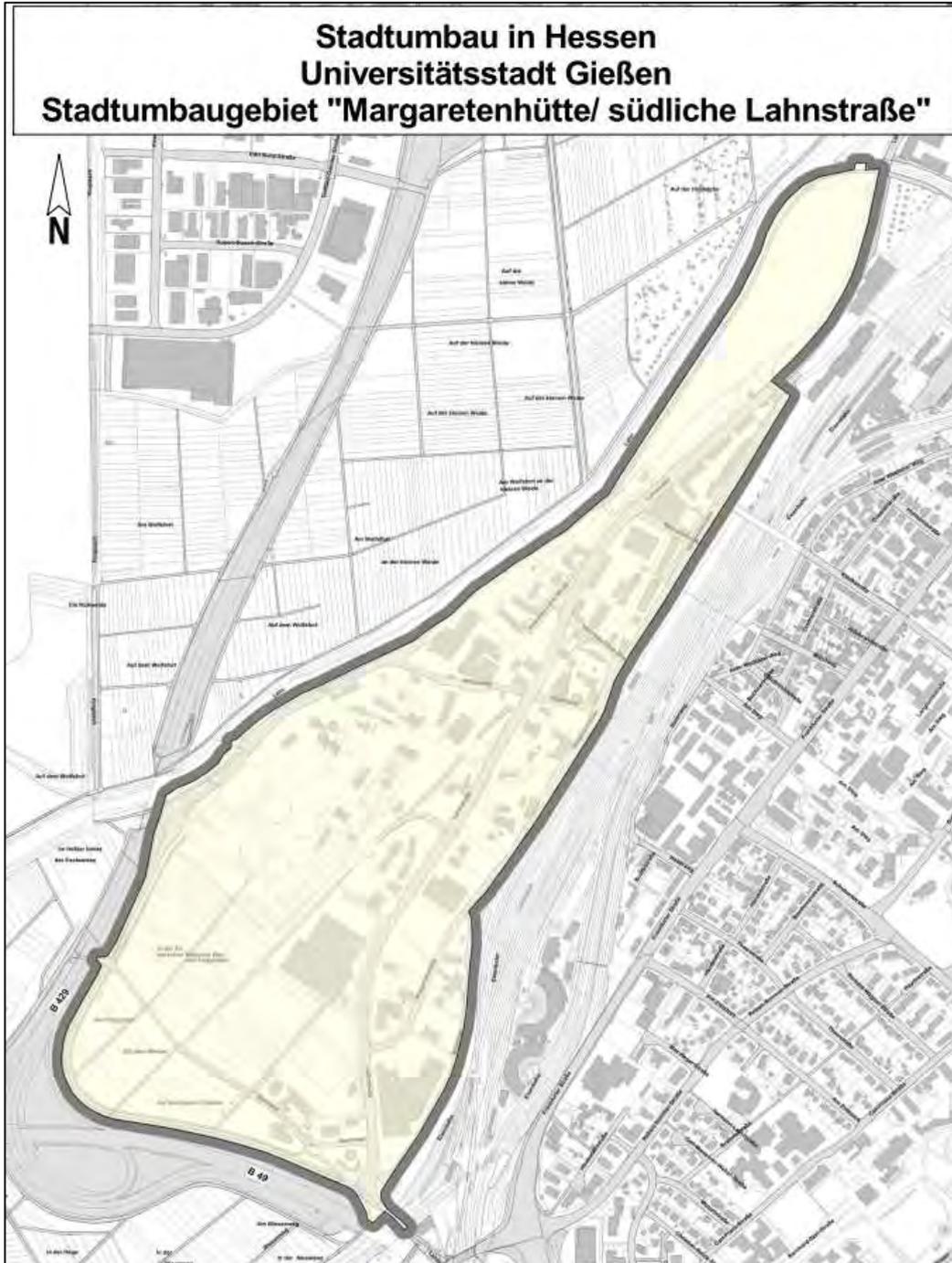
Förderprogramm Stadtumbau in Hessen

Nach der Definition des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz soll mit dem Bund-Länder-Programm Stadtumbau in Hessen „[...] die Anpassung der Städte und Gemeinden an die baulichen, infrastrukturellen und klimatischen Herausforderungen von Heute und Morgen [gelingen]. Ziel des Programms ist es, städtebauliche Maßnahmen zu Klimaschutz, Klimaanpassung sowie zur Anpassung an demografische und wirtschaftsstrukturelle Veränderungen in einem integrierten Ansatz zu vereinen.“¹ Während des zehnjährigen Förderzeitraums sollen die Kommunen bei der Anpassung von Stadt- und Siedlungsstrukturen unterstützt werden, um letztlich tatsächlich nachhaltigen Stadtumbau im Sinne der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ sowie den „Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der Nachhaltigen Stadtentwicklung – RiLiSE“ betreiben zu können. Der so genannten grünen und blauen Infrastruktur, also Grün- und Wasserflächen, kommt dank der neuen Schwerpunktsetzung in Zeiten steigender Durchschnittstemperaturen und Klimaveränderungen eine bedeutende Rolle zu. Das Stadtumbaugebiet Margaretenhütte/südliche Lahnstraße der Stadt Gießen wurde 2016 zusammen mit 19 anderen hessischen Gemeinden neu in das Stadtumbau-Programm aufgenommen.

Programmgebiet

Während des Antragsverfahrens für die Aufnahme in das Stadtumbauförderprogramm wurde ein Vorschlag zur Fördergebietsabgrenzung gemacht.

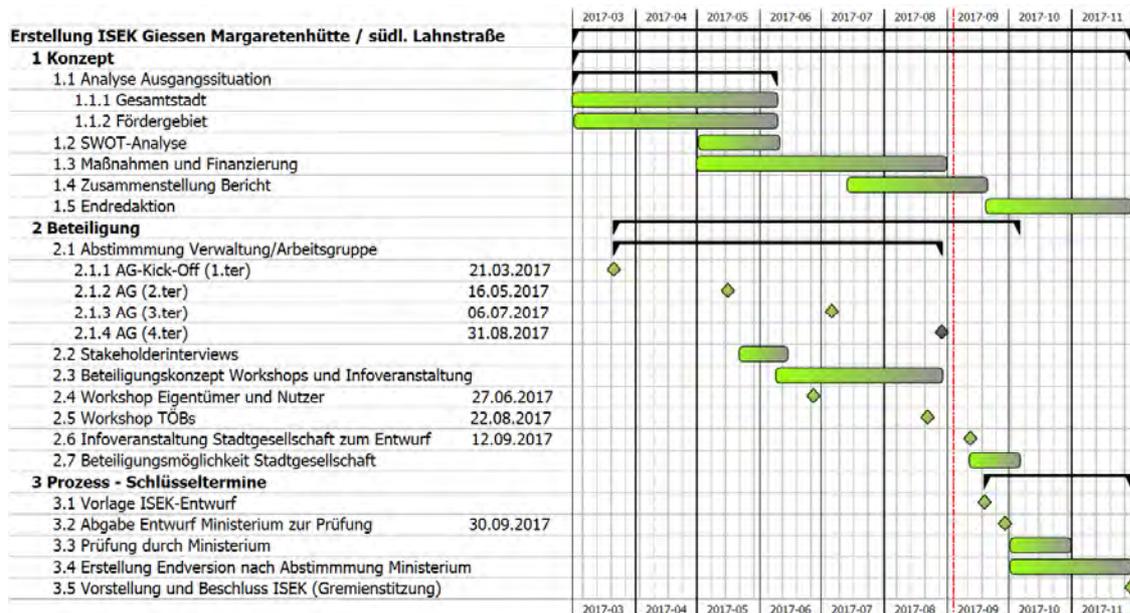
¹ <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/foerderprogramme/stadtumbau.html>



Abgrenzungsrahmen Fördergebiet (Antragsunterlagen Stadt Gießen, 2016)

Methodisches Vorgehen/Organisations- und Beteiligungsstruktur

Die Erarbeitung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes erfolgte von März bis November 2017. Durch die Möglichkeit der Beteiligung der BürgerInnen im Nachgang zur Bürgerinformationsveranstaltung am 12.09.2017 konnten entsprechende Hinweise und Anregungen noch im Oktober 2017 einfließen. Der Arbeitsprozess gliedert sich dabei in folgende Arbeitsschritte:



Eigene Darstellung



2 Bestandsaufnahme und Analyse - Gesamtstadt

Für das Förderprogramm Stadtumbau in Hessen gilt der zentrale Grundsatz einer integrierten Stadtentwicklung. Die Berücksichtigung

1. aller relevanten Handlungsfelder der Stadtentwicklung,
2. die Bündelung vorhandener Ressourcen und
3. die Vernetzung von Akteuren

spielen in der Umsetzung des integrierten Ansatzes eine wesentliche Rolle. Kommunikation und Kooperation sind entscheidende Voraussetzungen zur Verwirklichung dieser drei Zielsetzungen. Die Ergebnisse des Kommunikationsprozesses fließen als Grundlage des Stadtumbaus in das Integrierte kommunale Handlungskonzept ein.

Ziel des Programms Stadtumbau in Hessen ist es, städtebauliche Strukturen nachhaltig an die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse anzupassen und als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Lebensstandort zu sichern.

Gesamtstadt - Analyse der stadumbaurelevanten Handlungsfelder

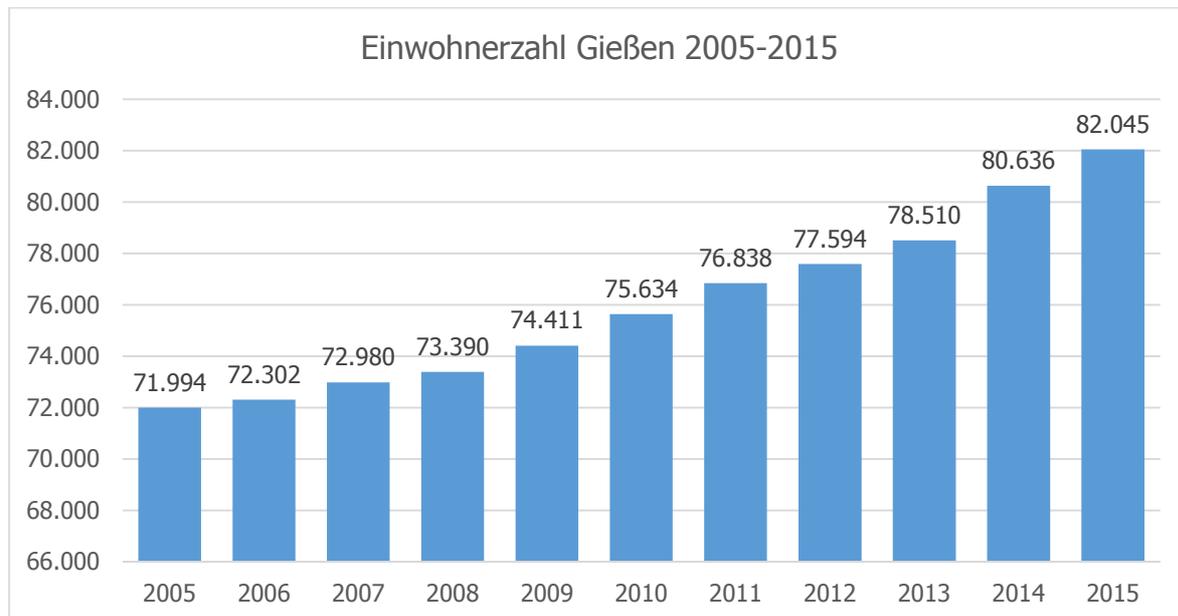
Wichtige Entwicklungen und Charakteristika der Gesamtstadt liefern den Hintergrund, vor dem sich die aktuelle Situation des Stadtumbaugebiets abbildet und vor dem städtebauliche Entwicklungen absehbar und denkbar sind.

Lage

Gießen liegt im Zentrum des Bundeslandes Hessen, zwischen den Ausläufern des Vogelsbergs, Taunus und Westerwalds und ist eingebettet in das Tal der Lahn. Ihre zentrale Lage macht die Universitäts-, Kultur- und Einkaufsstadt seit jeher zum Anziehungs- und Mittelpunkt vielfältiger Aktivitäten. Die Stadt Gießen ist als Oberzentrum im Verdichtungsraum im Regionalplan Mittelhessen 2010 eingestuft und liegt im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsverbindungen.

Bevölkerungsentwicklung seit 2005

Zum 31.12.2015 zählte die Universitätsstadt Gießen 84.455 Einwohner². In der Darstellung der InWIS GmbH aus dem Wohnraumversorgungskonzept der Universitätsstadt Gießen aus dem Jahr 2016 sind lediglich 82.045 Einwohner angegeben, da die Gesamteinwohnerzahl 2014 und 2015 um die Bewohner der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung (HEAE, 2.410 EW) „bereinigt“ wurde. Die Einwohnerzahl stieg demnach von 2005 bis 2015 um gut 12 % an.



Eigene Darstellung nach InWIS GmbH (2016): Wohnraumversorgungskonzept Universitätsstadt Gießen; Datenbasis: Einwohnermeldestatistik der Stadt Gießen (2014 und 2015 wurde die EW-Zahl um die Bewohner der HEAE „bereinigt“).

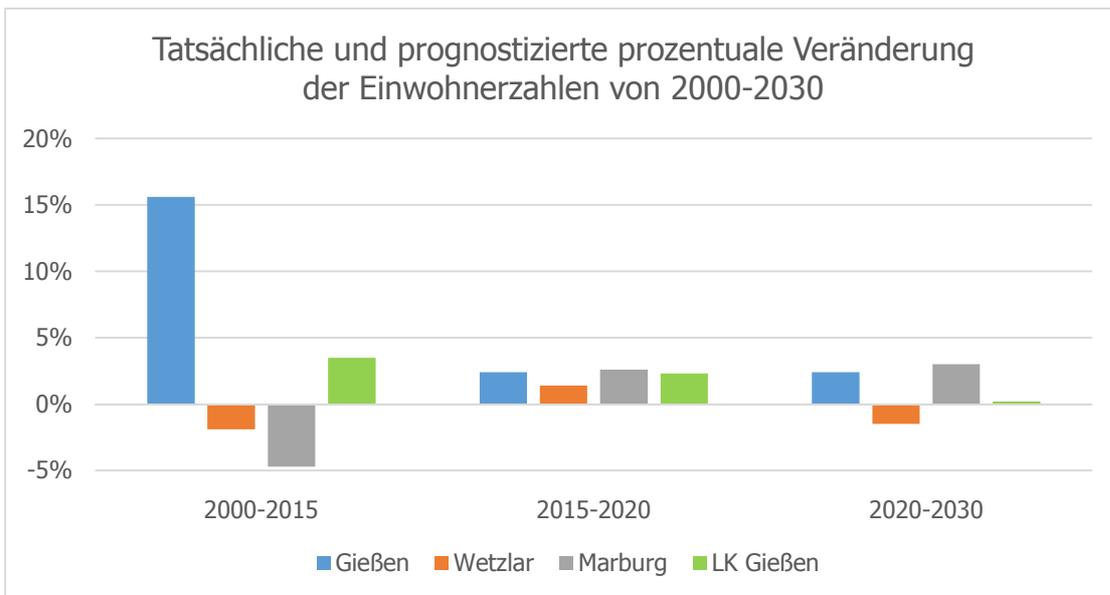
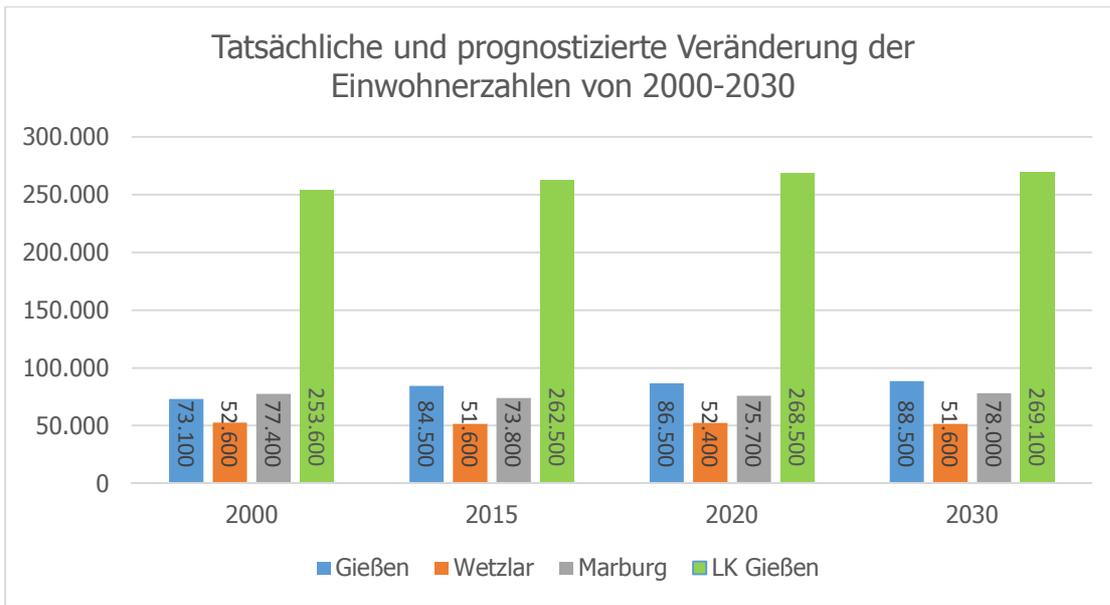
Bevölkerungsentwicklung bis 2030

Nach Daten der Hessen Agentur GmbH von 2015 wird sich die Einwohnerzahl Gießens von 2015 bis 2020 um 2,4 % von 84.500 auf 86.500 und von 2020 bis 2030 nochmals um 2,4 % auf 88.500 erhöhen. Von 2000 bis 2015 hatte bereits eine Erhöhung um 15,6 % von 73.100 auf 84.500 stattgefunden. In der Summe wird von 2000 bis 2030 also von einer Erhöhung der Einwohnerzahl um mehr als 21 % ausgegangen. Dahingegen ist der Trend in den Städten Wetzlar und Marburg sowie im Landkreis Gießen weniger eindeutig. Während die Einwohner-

² Hessisches Stat. Landesamt (2015)



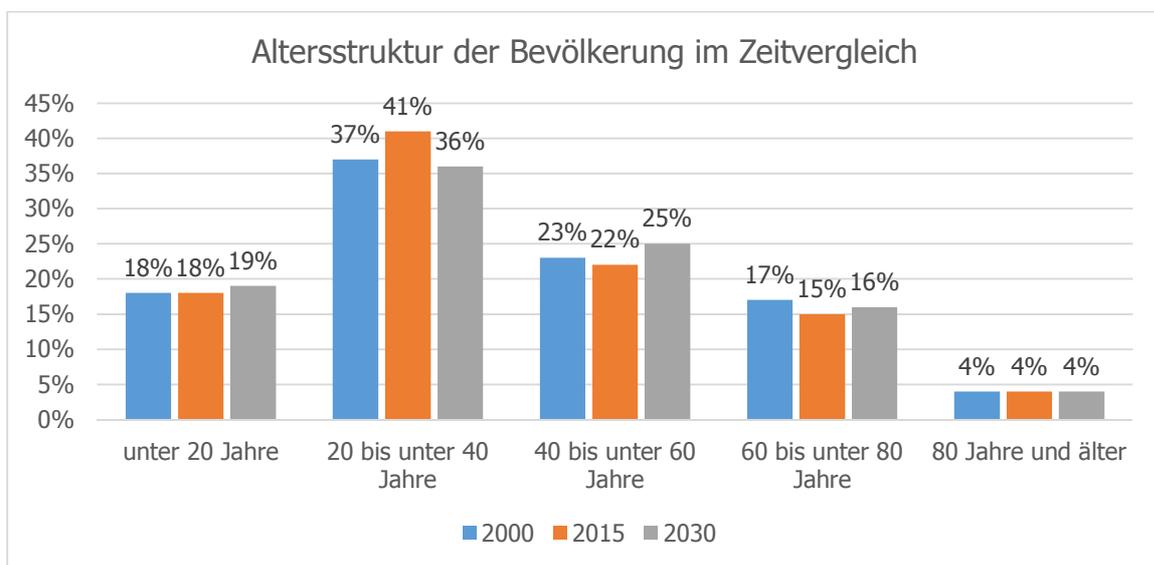
zahl im Landkreis Gießen von 2000 bis 2030 um insgesamt mehr als 6 % erhöhen wird, verzeichnet Wetzlar im selben Zeitraum sogar einen Bevölkerungsrückgang um -1,9 %, Marburg ein leichtes Plus von 0,8 %. Betrachtet man den Zeitraum 2015 bis 2030, so verzeichnet der Landkreis Gießen ein Plus von 2,5 %, Marburg von 5,7 %. Für Wetzlar zeichnet sich keine Veränderung des Status Quo ab.



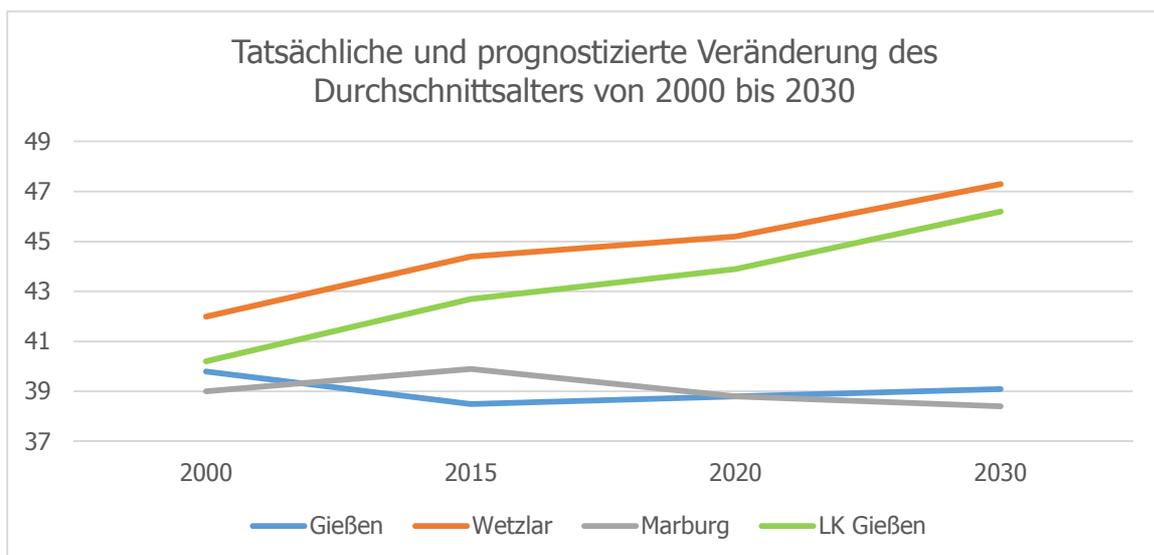
Eigene Darstellungen nach HA Hessen Agentur GmbH (2015): Gemeindedatenblätter Gießen, Wetzlar, Marburg

Altersstruktur

Nach einer Vorausschätzung der Hessen Agentur GmbH von 2015 wird sich die Altersstruktur der Bevölkerung Gießens von 2000 bis 2030 nur unwesentlich verändern. Das Durchschnittsalter wird sogar von 39,8 auf 39,1 Jahre zurückgehen. Grund dafür könnte u.a. die Universität sein, die immer wieder junge Studierende in die Stadt lockt. Ähnlich verhält es sich für die Stadt Marburg. Diesen Entwicklungen entgegen steht ein Anstieg des Durchschnittsalters in Wetzlar von 42,0 auf 47,2 Jahre sowie im gesamten Landkreis Gießen von 40,2 auf 46,2.



HA Hessen Agentur GmbH (2015): Gemeindedatenblätter Gießen



Eigene Darstellung nach HA Hessen Agentur GmbH (2015): Gemeindedatenblätter Gießen, Wetzlar, Marburg



Wirtschaft

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Gießen hat sich von 2000 bis 2015 um -0,4 % auf 44.799 verringert. Im Gegensatz dazu hat der Landkreis Gießen ein Plus von 6 %, der Regierungsbezirk Gießen gar ein Plus von 10 %, das Land Hessen von 10,8 % aufzuweisen. In Wetzlar hat sich die Zahl im selben Zeitraum um 13,2 % erhöht, in Marburg sogar um 19 %. Im regionalen Vergleich belegt Gießen unter diesem Aspekt also eher eine schwächere Position. Auch die Arbeitslosenzahlen liegen in Gießen höher als in Wetzlar, Marburg oder auf Landkreis-, Regierungsbezirk- und Landesebene.³ Im Juni 2016 betrug die Zahl der Arbeitslosen in Gießen 4.183⁴, im Vorjahr waren es noch 4.210 (Arbeitslosenquote 10 %), im Jahr 2014 4.171 (Arbeitslosenquote 10,2 %). Im Dezember des Jahres 2016 sank die Zahl der Arbeitslosen allerdings auf 3.830 (Arbeitslosenquote 8,8 %).⁵ Im Vergleich dazu lag die Arbeitslosenquote im Landkreis Gießen 2015 und 2014 bei je 6,6 %.⁶

Mitte des Jahres 2015 hatte die Stadt Gießen 32.492 Einpendler im Gegensatz zu nur 13.546 Auspendlern, also einen deutlichen Einpendlerüberschuss, aufzuweisen.⁷

Die Kaufkraftkennziffer für Gießen betrug 90,4 für das Jahr 2016, die Zentralitätskennziffer wies einen (konstant hohen) Wert von 192,7 auf.⁸

³ HA Hessen Agentur GmbH (2015): Gemeindedatenblätter Gießen, Wetzlar, Marburg

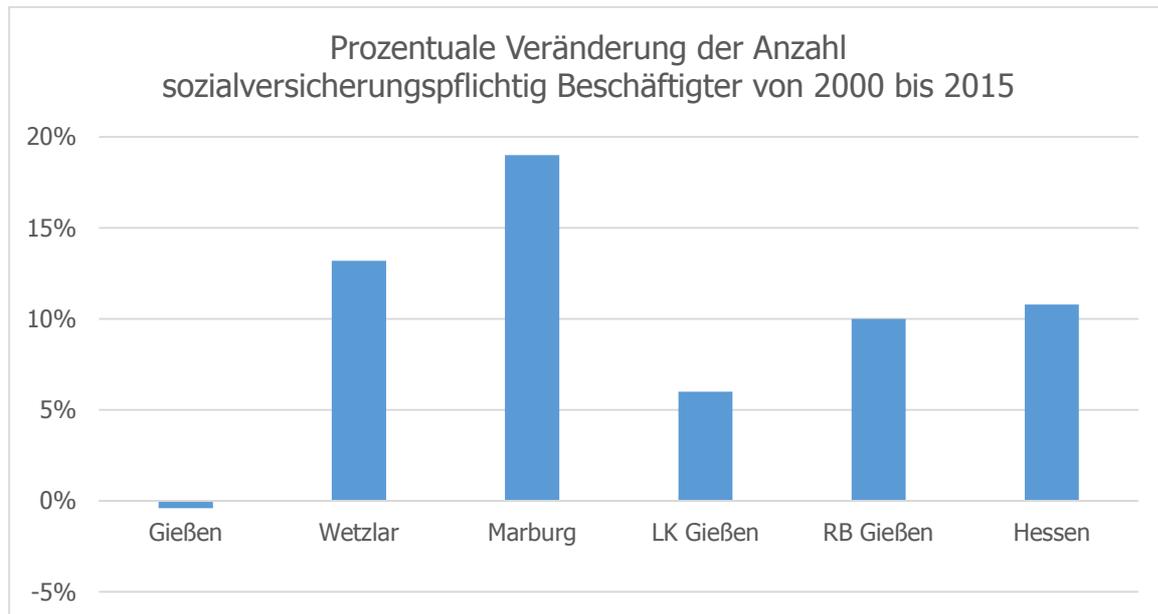
⁴ IHK Gießen-Friedberg (2016): Arbeitslosenzahlen 1991-2016

⁵ www.giessen.de/wirtschaft

⁶ Bundesagentur für Arbeit (2015): Der Arbeitsmarkt im Agenturbezirk Gießen

⁷ IHK Gießen-Friedberg (2016): Zahlen und Fakten im IHK-Bezirk im Jahr 2015/2016

⁸ www.giessen.de/wirtschaft



HA Hessen Agentur GmbH (2015): Eigene Darstellung nach Gemeindedatenblätter Gießen, Wetzlar, Marburg

Wohnraumentwicklung/-bedarf:

Ende des Jahres 2015 gab es in Gießen 44.100 Wohnungen. Das entspricht einem Plus von 9,7 % im Vergleich zum Jahr 2000. Im gesamten Landkreis Gießen war im selben Zeitraum ein Anstieg der Wohnungen um 9,4 % zu verzeichnen, in ganz Hessen um 9,2 %⁹. Die Stadt Gießen liegt hier also leicht oberhalb des regionalen Trends. Die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner beträgt in Gießen 41,4 m² (im Vergleich in Marburg 43,9 m²).¹⁰

Da die Stadt bis 2030 jedoch weiter wachsen und neue Einwohner hinzugewinnen wird, ist auch in Zukunft mit steigendem Wohnungsbedarf zu rechnen. Entsprechend der tatsächlichen demographischen Entwicklung in den kommenden Jahren ist auch dafür Sorge zu tragen, dass ausreichend zielgruppenspezifische, etwa barrierefreie Wohnungen für Ältere und Mobilitätseingeschränkte, aber auch Wohnungen im unteren und mittleren Preissegment (z.B. sozialer Mietwohnungsbau, dessen Angebot in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist), z.B. für die große Anzahl an Studierenden in der Universitätsstadt Gießen, aber auch andere Zielgruppen, geschaffen werden.¹¹

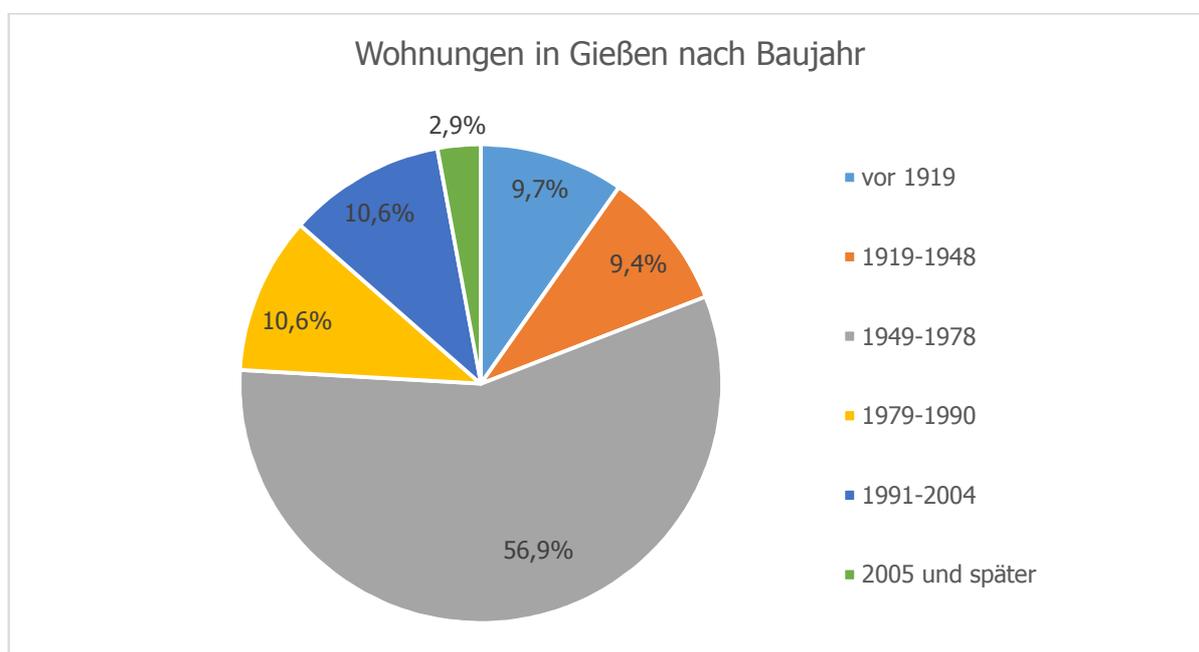
⁹ HA Hessen Agentur GmbH (2015): Gemeindedatenblatt Gießen

¹⁰ InWIS GmbH (2016): Wohnraumversorgungskonzept Universitätsstadt Gießen

¹¹ InWIS GmbH (2016): Wohnraumversorgungskonzept Universitätsstadt Gießen



Betrachtet man die Baualter-Gruppen der Wohnungen, so wird deutlich, dass mehr als die Hälfte aller Wohnungen in Giessen in der Nachkriegszeit zwischen 1949 und 1978 erbaut wurden. Fast 20 % der Wohnungen sind vor 1948 erbaut bzw. sogar rund einhundert Jahre alt oder älter. Nur knapp 3 % aller Wohnungen wurden nach 2005 erbaut¹². Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der großen Menge älterer Wohnungen zum Teil erheblicher Sanierungsbedarf an den Gebäuden und den Wohnungen selbst besteht. Es ist also sowohl im Bereich des Wohnungsneubaus, als auch in der Bestandsentwicklung Handlungsbedarf gegeben.



Eigene Darstellung nach InWIS GmbH (2016): Wohnraumversorgungskonzept Universitätsstadt Giessen

Demographie und Wohnen

Giessen ist eine wachsende Stadt. Die Universitätsstadt konnte in den letzten Jahren insbesondere von Zuzügen jüngerer Haushalte profitieren und sich als attraktiver Ausbildungs- und Arbeitsort sowie als Wohnstandort positionieren.

Besonders im Niedrigpreissegment lassen sich bereits heute deutliche Nachfrageüberhänge feststellen. Außerdem ist mit einer zunehmenden Diskrepanz zwischen sich verknappendem bezahlbaren Wohnraum und der Nachfrage einkommensschwacher Haushalte zu rechnen. Der

¹² InWIS GmbH (2016): Wohnraumversorgungskonzept Universitätsstadt Giessen

demografische Wandel erzeugt ergänzend zunehmende Bedarfe in Bezug auf Barrierefreiheit, Barrierearmut, altersgerechte Ausstattungen und betreute Wohnformen.¹³

Die Ergebnisse der Analyse der Gesamtstadt setzen die Rahmenbedingungen für das Stadtbaugebiet Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße. Hier vor allem zu nennen ist die Tatsache, dass sich durch die steigende Bevölkerungszahl Gießens ein Wohnraumbedarf ableiten lässt, aus dem sich möglicherweise Begehrlichkeiten und Entwicklungsszenarien auf das Stadtbaugebiet übertragen lassen könnten. Eine Wohnbebauung im ehemaligen nördlichen Güterbahnhofsbereich hat bereits stattgefunden.

Die Leitbilder und Ziele für das Gebiet nehmen die gesamtstädtische Entwicklung auf und spiegeln sie zum Teil wider. Es kann vorweggenommen werden, dass als Ziel ein Verdrängungsprozess der gewerblichen Nutzung zugunsten des Wohnens aber nicht verfolgt wird.

Die hohe Bedeutung des Gebiets für die Gesamtstadt lässt sich anhand der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse des Gebiets ableiten.

¹³ Wohnraumversorgungskonzept 2016, InWIS Forschung & Beratung GmbH, S. 7



3 Bestandsaufnahme und Analyse - Fördergebiet

Begrenzt durch die Lahn im Westen und die ausgeprägten Bahnanlagen im Osten hat sich das heutige Stadtumbaugebiet Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße südwestlich der Innenstadt über die Jahrzehnte als ein überwiegend gewerblich genutztes Stadtgebiet entwickelt, das sicherlich nur wenigen Einwohnern Gießens im Sinn ist und von den BürgerInnen wohl am ehesten einmal aufgesucht wird, wenn sie Dinge zu entsorgen haben, die nicht auf dem üblichen Wege abgeholt werden. Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von 76 ha.

Durchfährt man das Gebiet auf der parallel zur Bahn etwa in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsstraße, der Lahnstraße, ist der Bereich im Wesentlichen von Betrieben mit gewerblichen Hallenbauten und größeren Freiflächen geprägt, auf denen die Lagerung und Verwertung von Stoffen und Materialien in vielfältiger Form stattfinden.

Bei weiterer Betrachtung fallen auch andere, sehr heterogene Nutzungen ins Auge, wobei hier zuerst die kleine, direkt an der Lahn gelegene Wohnsiedlung „Margaretenhütte“ in Höhe der Henriette-Fürth-Straße zu nennen ist. Einen weiteren Kontrast bildet auch die ca. 10 ha große Fläche der Kläranlage ganz im Westen des Gebietes in unmittelbarer Nähe des Gießener Rings und der Lahn. Diese entsorgt nicht nur die Abwässer der Stadt Gießen, sondern ist für einen wesentlich größeren Einzugsbereich in der Region zuständig. Weiter nördlich entlang der Lahnstraße fällt die nach außen hin „abgeschottete“ Hessische Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge (zwischen Lahnstraße und der Straße Margaretenhütte) ins Auge und im Anschluss daran die schon längere Zeit brachliegende Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes, die schon außerhalb des neuen Stadtumbaugebietes liegt. Dieser ist inzwischen abgebrochen. Auf der freiwerdenden Fläche sollen Büronutzungen (z.B. Job-Center, Dienstleistungs-Center), ein Hotel und ein Fernbusbahnhof entstehen.

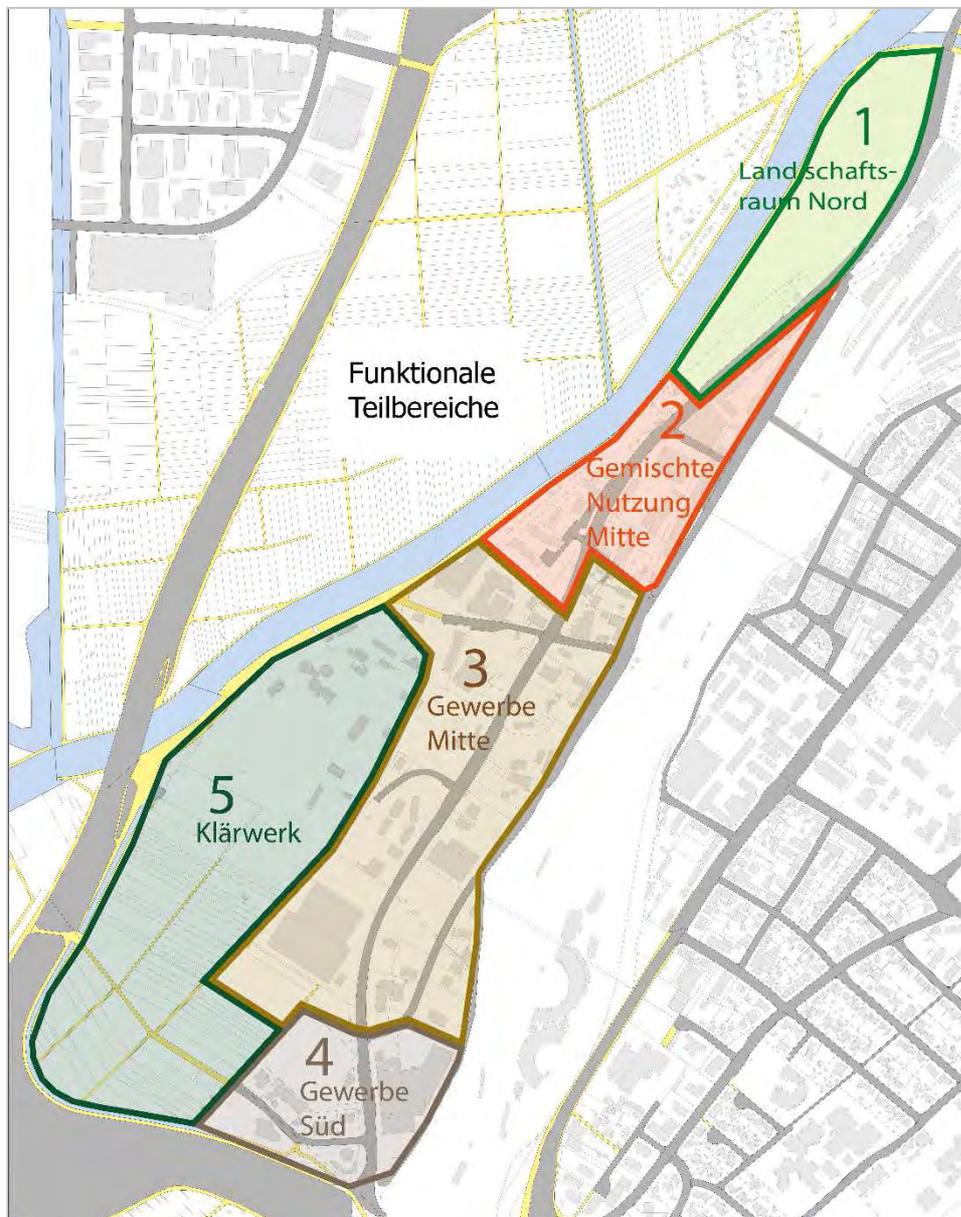
Ganz im Gegensatz hierzu befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der Lahnstraße eine attraktive großflächige Grünzone zwischen der Lahnstraße und der Lahn selbst: die Lahnaue südlich des Flüsschens Wieseck und dessen Einmündung in die Lahn.

Und schließlich fällt dem Betrachter ein ebenfalls südlich der Wieseck entstehendes Neubaugebiet („Lahnwiesen“) auf, was ebenfalls außerhalb des Stadtumbaugebietes zwischen den Bahnanlagen und der Lahnstraße liegt; hier sind die ersten fertig gestellten Wohnhäuser zu erkennen, die von dem genannten Güterbahnhofs-Gelände durch ein großes, dem Personenbahnhof dienendes Parkhaus getrennt sind. Aufgrund dieser laufenden Umstrukturierung und

des Neuordnungsbedarfes des ehemaligen Güterbahnhof-Geländes ergeben sich die planerischen Bestrebungen, für diesen gesamten Stadtbereich westlich der Bahnanlagen Überlegungen zu einer langfristigen geordneten Gesamtentwicklung anzustellen und konzeptionell zu fassen.

Hierzu dienen insbesondere die vom Land Hessen eingerichteten Städtebauförderungs-Programme, wie etwa das Programm „Stadtumbau in Hessen“. Ausgelöst durch den Neuordnungsbedarf im Bereich des Güterbahnhofs haben sich in der jüngeren Vergangenheit Planungen verdichtet, diese Zone zusätzlich zu dem traditionellen, eingegengten Bahnhofsvorplatz im Gabelungsbereich der Bahnlinien (am Ende der Bahnhofstraße) in einen völlig neuen westlichen Bahnhofsplatz zu verwandeln, der zudem die Chance für einen zentralen Verknüpfungspunkt des in den letzten Jahren entstandenen Fernbusverkehrs mit dem Zugverkehr und dem städtischen Nahverkehr bietet (s. hierzu insbesondere „Rahmenplanung Güterbahnhof Gießen“ 2013). Dieser zuletzt genannte Bereich, also der bestehende Bahnhofsvorplatz sowie das Güterbahnhof-Gelände und der nördlich angrenzende Bereich bis zur Wieseck, ist bereits Bestandteil des Stadtumbau-Gebietes „Bahnhofsumfeld“, das im Jahre 2012 von der Stadt beschlossen wurde. Das hier zu untersuchende Gebiet umfasst daher den gesamten Bereich zwischen Lahn und Bahnlinie südlich der Wieseck bis zum südlichen Gießener Ring, jedoch ohne das schon bestehende Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“. Diese nur aus formalen Gründen erforderliche Trennung des Untersuchungsgebietes soll jedoch nicht das Erfordernis außer Acht lassen, dass gerade auch wegen der Umstrukturierung des Güterbahnhof-Geländes eine Gesamtschau der stadtplanerischen Zusammenhänge hinsichtlich der Entwicklung der daran angrenzenden Bereiche zweckmäßig ist.

Nachfolgend wird für das gesamte Untersuchungsgebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ der Bestand schematisch in teilräumlichen Abschnitten analysiert und gegliedert:



Eigene Darstellung

Bereich 1 – Landschaftsraum Nord

Im „Rahmenplan Lahnaue Gießen“ (2011) wird diese etwa 7 ha große Grünfläche zwischen Lahn und Lahnstraße in dem Abschnitt zwischen Wieseck und dem südlichen Rand der benachbarten Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung auch als „Uferpark Süd“ bezeichnet, da sie einen Teil einer umfassenden landschaftsplanerischen Bearbeitung des gesamten innerstädtischen Lahnabschnittes in Gießen bildet.

Dieser „Uferpark“ besteht aus den ausgedehnten Lahnwiesen, wobei die nördliche Hälfte durch den vorhandenen bedeutsamen Altbaumbestand geprägt ist. Der südliche Teil hingegen ist mehr durch offene Wiesen und sportliche Nutzungen gekennzeichnet, nämlich durch ein Rugby-Feld und ein kleines Fußballfeld, beide jedoch nicht als baulich verfestigte Anlagen, sondern nur innerhalb der Wiesenflächen durch entsprechende feste Torstangen etc. erkennbar. Charakteristisch ist die Abgrenzung der Lahnwiesen zur Lahnstraße und zum Güterbahnhofs-Gelände in Form einer recht steilen, etwa zwischen 5 und 10 m hohen und überwiegend bepflanzten Böschung entlang der Westseite der Lahnstraße. Diese Böschung wird lediglich an einer Stelle durch ein vorhandenes Wohngebäude (Lahnstraße 100) in ihrem durchgehenden Erscheinungsbild unterbrochen. Ferner bestehen zahlreiche „Inseln“ mit weiteren naturschutzfachlich wertvollen Biotoptypen über die Fläche der Lahnaue verteilt (vgl. Rahmenplan Lahnaue).

Im Einmündungsbereich der Wieseck haben Renaturierungsmaßnahmen stattgefunden. Die Lahn verläuft als in der Mitte des 19. Jahrhunderts für den Binnenschiffverkehr ausgebaute und heutige Wasserstraße des Bundes hingegen in einem weitgehend begradigten Abschnitt in einem tief gelegenen Bett entlang der Lahnwiesen, so dass der Fluss als solcher wenig wahrnehmbar und entsprechend wenig optisch prägend ist. Durch einen überwiegend verbuchten, unzugänglichen Ufersteifen getrennt verläuft parallel zur Lahn ein befestigter Radweg, der als Fernradweg R2 / R7 ausgewiesen ist und somit überörtliche Bedeutung hat. Über die Wieseck und damit als Verbindung nach Norden existiert derzeit nur eine provisorische Brücke zwischen der Einmündung in die Lahn und der bestehenden Straßenverkehrsbrücke weiter östlich (Lahnstraße). Entlang der Wieseck führt ebenfalls ein befestigter Weg nach Osten in Richtung Bahnhofstraße und Innenstadt, der jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt und wegen eines Treppenweges unterhalb des Bahnviaduktes nicht durchgängig befahrbar für Radler ist.

Der gesamte Grünbereich weist einen hohen Erholungswert auf und ist für die neu entstandene Wohnbebauung südlich der Wieseck und für die vorhandene Wohnsiedlung Margaretenhütte von besonderer Bedeutung, stellt sie doch eine nahe gelegene Zone etwa als Liegewiese für „inaktive“ Erholung, aber auch für Sport und Spiel dar. Bedeutung erlangt diese Fläche auch für Sporttreibende (Rugby, Fußball, Jogging, Rad etc.) und Erholungssuchende der Gesamtstadt.



Bei einer Beteiligungsveranstaltung wurden in diesem Zusammenhang das Fehlen von sanitären Einrichtungen und damit einhergehende Verunreinigungen bemängelt. Es wurde der Wunsch geäußert, gestaltete „gemütliche Ecken“ als Treffpunkt zu installieren.

Bereich 2 – Gemischte Nutzungen - Mitte (nördlich Henriette-Fürth-Straße)



Südlich im Anschluss an die Lahnaue schließt sich im Bereich des Lahnufers neben dem Fernradweg eine nur etwa 150 m lange Zone mit einer kleingärtnerischen Nutzung (und einem vereinzelt Haus) an. Durch die heranrückende Lahnstraße entsteht hier auch der engste Abschnitt des Gebietes westlich der Lahnstraße, der die Fuß- und Radverbindung zwischen der Lahnaue und der weiter südlich anschließenden Wohnsiedlung Margaretenhütte aufnimmt.

In Höhe Henriette-Fürth-Straße hat sich hier direkt am Lahnufer historisch eine nur rund 2 ha große Wohnsiedlung entwickelt, in der heute etwa 200 Bewohner in 2 jeweils noch untergliederten zweigeschossigen Hauszeilen und einem großen, viergeschossigen Wohnkomplex leben. Ergänzt wird das Wohnensemble durch ein eingeschossiges, städtisches Gemeinschaftsgebäude in zentraler Lage. Eigentümer der gesamten Wohnanlage ist die städtische Wohnbau Gießen GmbH.

Verkehrstechnisch ist die Wohnsiedlung über eine kurze Stichstraße an eine Kreuzung mit der Lahnstraße angebunden. Mittig zwischen den Wohngebäuden bestand noch ein seit langem ungenutztes, früher als Pumpwerk für den Bahnbetrieb dienendes Gebäude, das von größeren Grünflächen und Gemeinschaftsanlagen (Bolzplatz, Spielplatz) umgeben ist. Mit dem Abbruch der Pumpstation wurde im Juli 2017 begonnen, die Arbeiten sind inzwischen abgeschlossen. Südlich und nördlich der beampelten Straßenkreuzung sind auf dem Wohnbaugelände Stellplätze für die Wohnanlage angeordnet.

Wäre diese Wohnsiedlung nicht von gewerblichen Nutzungen im Süden und Osten umgeben, böte sich geradezu der Eindruck einer bevorzugten städtischen Wohnlage direkt an der Lahn

mit freier Aussicht nach Westen auf die weitläufigen landwirtschaftlichen Flächen jenseits des Flusses und die Burgen Gleiberg und Vetzberg in der Ferne. Dem steht jedoch die völlig isolierte Lage der Siedlung ohne nähere Verbindung an sonstige Wohngebiete in einem „hinter der Bahn“ gelegenen Gewerbegebiet gegenüber, was zu einem eher ungünstigen Image des Gebietes beiträgt bzw. beigetragen hat. Auch dieses soll im Rahmen des Stadtumbaus durch geeignete Maßnahmen verbessert werden.

Ursprung der 1926 gegründeten Siedlung Margaretenhütte waren 20 Eisenbahnwaggons als Notunterkünfte. Sie wurden zwischen Kläranlage und Schrottplätzen platziert. Weitere Häuser kamen dazu, nachdem die Waggons in den 1960er Jahren entfernt worden waren. Es gab Mitte der 1980er Jahre Planungen, die Siedlung aufzulösen und im Süden Gießens in die Nähe des Gebiets Schlangenzahl und Bergwerkswald zu verlegen. Dies wurde aber bei einer damals durchgeführten Anwohnerversammlung mehrheitlich abgelehnt. Sanierungen bestehender und der Abbruch nicht sanierungsfähiger Häuser und entsprechender Neubau wurden bis 1995 durchgeführt. Das Projekt der „Margaretenhütte“ wurde zu einem wichtigen Vorbild für das Bund-Länder-Programm "Soziale Stadt".

Durch den Abbruch der DB-Pumpstation und den geplanten Neubau von weiteren 18 Wohneinheiten auf dem freigeräumten Grundstück kommt der in den 1980er Jahren begonnene und zwischenzeitlich unterbrochene Prozess der Sicherung und Entwicklung des Wohngebiets „Margaretenhütte“ weitgehend zum Abschluss.

Auf der östlichen Seite der Lahnstraße beginnt im Anschluss an das Güterbahnhofs-Gelände, südlich der Einmündung der Straße Margaretenhütte und einem dort befindlichen Privathaus (Theaterkate e.V.) das dreiecksförmige, rd. 1 ha große Areal der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung (HEAE) in der Hand des Landes mit seinen großen Unterkunftsgebäuden und weiteren Verwaltungs- und Sozialgebäuden. Das Gelände ist für die Öffentlichkeit unzugänglich und verfügt nur über einen Hauptzugang im Süden im Meisenbornweg. Dieser abgeschottete Eindruck wird auf der Westseite entlang der Lahnstraße durch die Einzäunung und den fehlenden Fußweg entlang der Lahnstraße verstärkt, wogegen im Osten durch die Anstiege der beiden Brückenrampen zur Klinikstraße im Verlauf der Straße Margaretenhütte bereits topografisch eine deutliche Trennwirkung gegenüber der Umgebung eintritt. Ein großes gewerbliches Lagergebäude, eine Freifläche des ehemaligen Bahnanschlussgleises an die HEAE sowie das Eckgebäude Meisenbornweg Nr. 5 (Richtung HEAE) auf der Nordseite des Meisenbornweges/ Ecke Lahnstraße sind jedoch nicht mehr Bestandteil des HEAE-Grundstückes.



Im Straßengeviert Lahnstraße – Meisenbornweg – Margaretenhütte – Henriette-Fürth-Straße (ca. 2,5 ha) besteht eine Mischung verschiedener gewerblicher Nutzungen, die jedoch noch als mehr oder weniger wohnverträglich angesehen werden können. Der weitaus größte Teil der Fläche wird von einem Handel für „Systembaustoffe“ eingenommen (Meisenbornweg 4), darum gruppieren sich so unterschiedliche Einrichtungen wie ein „Bettenhaus“ (Betten Schmidt, Henriette-Fürth-Str. 8) an der Ecke Lahnstraße/ Henriette-Fürth-Straße (das auch optisch hervorsticht), dem noch eine gesundheitsdienliche Einrichtung einer „Salzgrotte“ angegliedert ist, sowie ein größerer Betrieb entlang der Margaretenhütte für Mineralölhandel/ Tank- und Waschanlage (Fa. Mandler). Einen Sonderfall stellt ein mehr als 70 m langer Gebäudekomplex nördlich angrenzend an den Mineralölhandel entlang des hier in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Meisenbornweges dar: Unter dem Namen „Deutsche See“ (Eigentümer) bekannt, handelt es sich zum größten Teil um einen flachen ehemaligen Güterschuppen, an dessen Südfassade ein zweigeschossiger kleiner Verwaltungsbau angegliedert ist. Dieser und der Güterschuppen wurden zwischenzeitlich vom RP Gießen für Zwecke der HEAE angemietet und genutzt. Derzeit ist jedoch die gesamte Zeile leerstehend.

Auf der Katasterkarte, aber auch in der Örtlichkeit gut zu erkennen, befindet sich auf der rückwärtigen Seite dieses Gebäudes auf gesamter Länge parallel zur Margaretenhütte (also auch hinter den Gebäuden des Mineralölhandels) eine 9 m breite Trasse eines ehemaligen Bahnanschlussgleises, die jedoch baulich geräumt und eigentumsrechtlich den angrenzenden Firmen zugeordnet ist.

Der hier mit „Bereich 2“ gekennzeichnete Teil des Untersuchungsgebietes ist somit baulich-strukturell durchaus gewerblich geprägt, durch die angrenzenden Zonen mit Wohnnutzung (Siedlung Margaretenhütte und HEAE als temporäres Wohnen) besteht jedoch mehr eine gemischte Nutzung mit überwiegend wohnverträglichem Charakter, zumal entlang der Henriette-Fürth-Straße noch zwei vereinzelt kleinere Wohngebäude vorhanden sind. Dieser Teil des Untersuchungsgebietes wäre somit in Verbindung mit der nah gelegenen Grünfläche der Lahnaue für eine Stärkung der Wohnfunktion am ehesten zu berücksichtigen, sofern aufgrund externer Faktoren eine strukturelle Neuordnung des Gebietes in Gang kommt.

Auffällig sind gravierende verkehrliche Defizite für den Fußgängerverkehr von der Wohnsiedlung Henriette-Fürth-Str. vor allem im Bereich der Margaretenhütte Richtung Klinikstraße. Genauere Ausführungen dazu unter den Ausführungen zur Bestandskarte Verkehrsflächen und ÖPNV (siehe S. 36 ff.).

Bereich 3 – Gewerbe Mitte (südlich der Henriette-Fürth-Straße)



Südlich der Wohnsiedlung Margaretenhütte und (jenseits der Lahnstraße) südlich der Henriette Fürth-Straße beginnt der rein durch gewerbliche Nutzung geprägte Teil des Untersuchungsgebietes mit einem Schwerpunkt auf dem Abfall- und Recycling-Gewerbe. Mit einer Größe von grob 18 ha ist dieses Teilgebiet auch flächenmäßig als das für das Gesamtgebiet „prägendste Element“ anzusehen. Bis zur Einmündung der Straße Margaretenhütte in die Lahnstraße haben in diesem Abschnitt zahlreiche Firmen ihren Standort gefunden, die i.d.R. eher weniger Bedarf an Gebäudeflächen haben, sondern meist große Lagerflächen für Materialien der unterschiedlichsten Art benötigen.

Auf der gesamten Breite des Untersuchungsgebietes – von den durch die Kläranlage besetzten Flächen abgesehen – ergibt sich hier ein breites Spektrum an Betrieben, denen recht wenig Anforderungen an die bauliche und nicht bauliche gestalterische Einfügung ihrer Betriebe in die Umgebung zu eigen ist, da die Tätigkeit von Sammeln, Lagern, Sortieren und Verwerten geprägt wird. Damit verbunden sind entsprechend wenig attraktive gestalterische Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum. Ferner kommen weitere Betriebe im Gebiet mit Standortanforderungen vor, die etwa durch den Betrieb von Werkstätten auf möglichst geringe Beschränkungen hinsichtlich ihrer Emissionen ausgerichtet sind, oder etwa ein größerer Betrieb für Gerüstbau.

Zusätzlich sind innerhalb dieses Bereiches aber auch einige besonders auffällige Einrichtungen verortet, die schon aufgrund ihrer Einzigartigkeit der Erwähnung bedürfen:

So ist als baulicher Abschluss des Gebietes nach Südwesten ein großer ungewöhnlicher Doppelhallenbau mit jeweils tonnenförmigen Dächern und offenen Seiten zu erkennen, der wegen seiner Ausdehnung in der Fläche (12.000 m²) für Aufmerksamkeit sorgt. Der Betrieb dieses früheren Bioabfall-Verwertungszentrums im Eigentum des Landkreises konnte aufgrund der



entstandenen Geruchsprobleme nicht weitergeführt werden. Aufgrund der zulässigen Nutzung und abfallrechtlichen Genehmigung ist jedoch eine Verwendung dieser Hallen für Nutzungen außerhalb dieses Sektors von vornherein unwahrscheinlich, da die Schaffung von anderweitigen Ersatzflächen für abfallrechtliche Nutzungen allgemein mit erheblichen Problemen verbunden ist. Eine städtebauliche Entwicklung und Veränderungsperspektive für diese beiden ehemaligen Komposthallen wird nur möglich sein, sofern mit den gleichen Rechten ausgestattete Alternativstandorte im Kreisgebiet angeboten werden könnten.

Mit dem nördlich angrenzenden Abfallwirtschaftszentrum des Landkreises ist hier somit ein bedeutsamer öffentlicher Bedarf an Recycling-Einrichtungen für die Region abgedeckt. Auch die Konzentration von mehreren großen privaten Entsorgungsbetrieben auf beiden Seiten der Lahnstraße führt zu einer auch für die Zukunft gefestigten Standortpräferenz für derartige Betriebe, die nur punktuell durch andere Nutzungen ergänzt und „aufgelockert“ werden kann. Als Unikum stellt sich ein zwischen Lahnstraße und Margaretenhütte gelegenes Luftrettungszentrum mit Hubschrauber-Landeplatz dar (Lahnstraße 201). Diese naturgemäß hochgradig lärmintensive Nutzung (wenn auch zeitlich eher in Einzelereignissen auftretend) und die speziellen Flugbetriebseigenschaften von Hubschraubern führen zwangsläufig zu Konflikten in der Nachbarschaft. Als ebenfalls etwas aus dem Rahmen fallende Einrichtungen seien hier noch als Sondernutzungen eine Spielhalle/ Bar (Lahnstraße/ Ecke Margaretenhütte) und ein weithin sichtbares Fitnesszentrum in einem hohen ehemaligen Fabrikgebäude (Margaretenhütte/ Nähe Hüttenweg) genannt. Als „unauffällig“ sind hingegen z.B. der Standort eines Zweiradhändlers oder die Nutzung eines Gebäudes durch eine Religionsgemeinschaft anzusehen.

Auch in diesem Teilbereich sind verkehrliche Defizite für den Fußgänger- und Radverkehr auf der Lahnstraße, Hüttenweg und Margaretenhütte feststellbar. Genauere Ausführungen dazu unter den Ausführungen zur Bestandskarte Verkehrsflächen und ÖPNV (siehe S. 36 ff.).

Bereich 4 – Gewerbe Süd (Lahnstraße südlich Margaretenhütte/ Bachweg)



Innerhalb dieses Bereiches ist eine sehr heterogene Mischung von gewerblichen Nutzungen anzutreffen, die im Vergleich zu Bereich 3 jedoch weder durch Entsorgungsbetriebe noch durch besonders emissionsträchtige Nutzungen geprägt ist. Mit etwa 6,5 ha Größe, wobei allein die Fläche eines Vereins-Sportplatzes bereits 1,5 ha in Anspruch nimmt, handelt es sich auch um einen räumlich eher untergeordneten Bereich innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Überwiegend handelt es sich um ein mehr durch Handwerk, Handel und Dienstleistung gekennzeichnetes Gebiet, zudem sind vereinzelt auch Wohngebäude vorhanden. Hier dürfte es sich um ursprünglich Betriebsinhaberwohnungen handeln, die teilweise als solche auch noch weiter genutzt werden. Planungsrechtlich ist diese Nutzung kaum angreif- bzw. veränderbar. Die Fläche östlich der Lahnstraße bis zum Bahndamm wird praktisch vollständig durch eine Holzhandlung mit einem sehr großen Hallengebäude in Anspruch genommen. Westlich der Lahnstraße wird das Gelände vollständig durch einen Fußballplatz mit einem kleinen Vereinsgebäude genutzt; dieser Verein besitzt für die Bewohner des Gebietes einen hohen Identitätscharakter, dies wurde in Gesprächen auch immer wieder betont.

Die weiteren Grundstücke bzw. Betriebe liegen beidseits des Bachweges.

Auf der Südseite des Bachweges befinden sich Dienstleistungseinrichtungen des öffentlichen Sektors (KFZ-Zulassung des Landkreises, Kassenärztl. Vereinigung) sowie ein privater Dienstleister (Geschirrverleih). Die Kfz-Zulassungsstelle mit einer großen Stellplatz-Anlage wird als der größte „Besuchermagnet“ anzusehen sein. Auf der Nordseite lassen sich noch diverse kleinere gewerbliche Betriebe ausmachen. Außerhalb dieses Spektrums findet sich auf einem rückwärtigen Grundstück das Domizil eines Tanzsportvereins.

Insgesamt kann dieser Bereich somit als unauffällig und hinsichtlich seiner künftigen Entwicklung als weiterhin gemischt genutzter, eher dienstleistungsorientierter Standort betrachtet werden.



Bereich 5 – Klärwerk



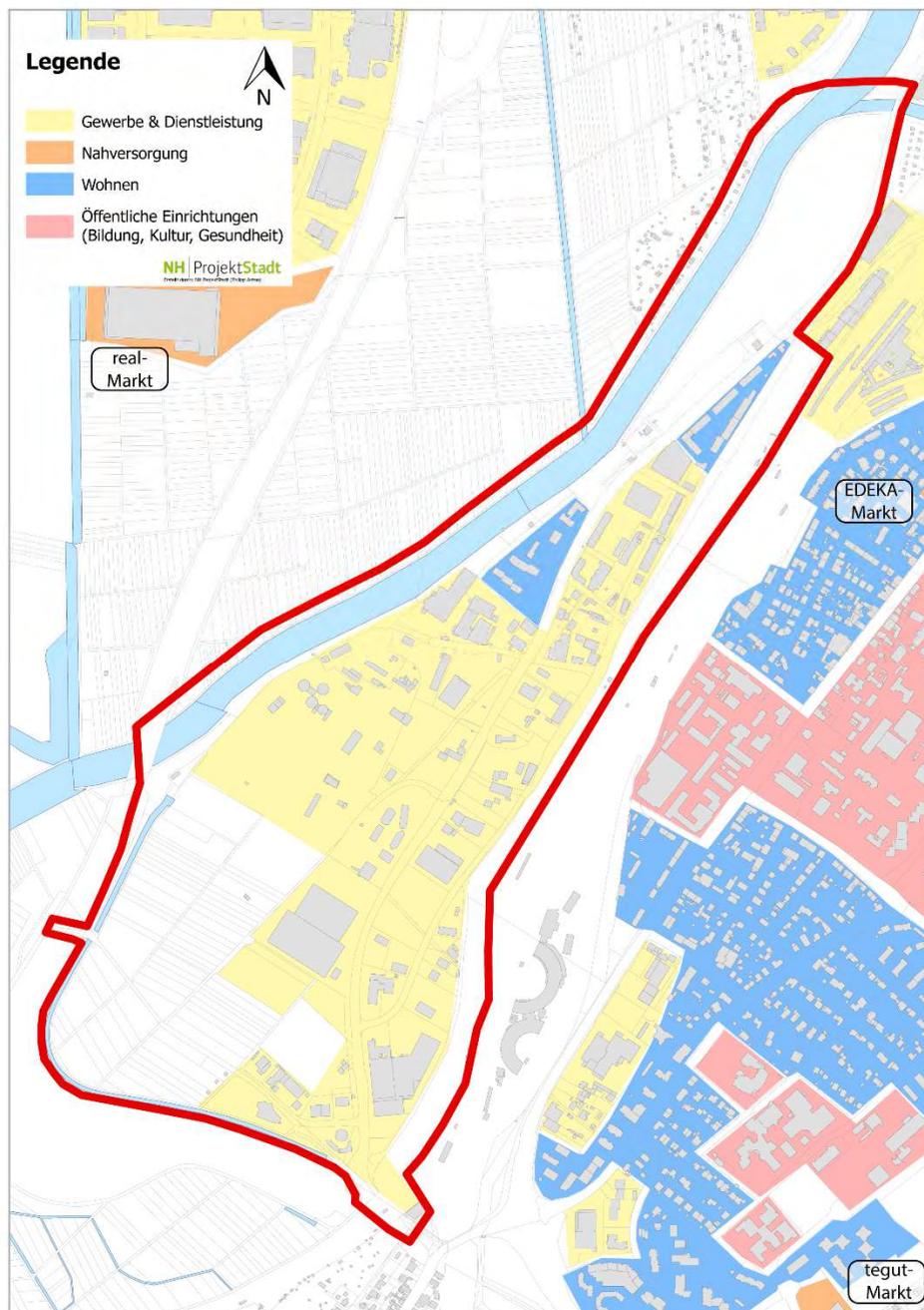
Da die bauliche Ausprägung eines regional bedeutsamen Klärwerks seinen eigenen spezifischen Zwecken und Funktionen folgt, bildet das gegenwärtige Areal der Kläranlage am Westrand des Untersuchungsgebietes mit etwa 10 ha Fläche städtebaulich einen selbständig zu betrachtenden und langfristig weiter zu erhaltenden Teilbereich des Untersuchungsraums. Hauptsächlich wird das Gelände von Norden über den von der Lahnstraße abzweigenden Hüttenweg erschlossen.

Die gesamte derzeitige landwirtschaftliche Fläche südlich der Kläranlage mit mehr als 11 ha, begrenzt durch den Gießener Ring im Westen und Süden, ist im Flächennutzungsplan der Stadt Gießen sowie im rechtswirksamen Bebauungsplan "Margaretenhütte" als Flächen für Ver- und Entsorgung ausgewiesen. Da diese Flächen als absehbarer Erweiterungsbedarf für die Kläranlage anzusehen sind, wird auch dieser Teilbereich systematisch dem Bereich 5 zugeordnet. Diese Zone ist durch die Verlängerung des Bachweges nach Westen (Ausbaustandard als asphaltierter Wirtschaftsweg) ebenfalls schon an die Lahnstraße angebunden. Derzeit endet der Bachweg an einem Damm-Durchlass Gießener Ring. Hier ist auch eine kleinere baumumstandene Fläche mit einer Erddeponie/ Ablagerungen vorhanden, die von einer Firma illegal angelegt wurde und betrieben wird. Für den Fernradweg, der zwischen Klärwerk und Lahn verläuft und dann südlich kurz dem Gießener Ring folgt, bildet der Durchlass die Fortsetzung in Richtung Wetzlar.

3.1 Bestandskarten

Zu einzelnen strukturellen Aspekten wurden Bestandskarten erstellt, auf die im Anhang des Berichts verwiesen sei. Nachfolgend werden weitere Erläuterungen hierzu gegeben und ein kursorischer Abgleich mit weiteren städtischen Datengrundlagen vorgenommen.

Übersichtskarte Gebietsnutzung



Eigene Darstellung



In der Karte „Gebietsnutzung“ wird die geringe quantitative Ausprägung der Wohnfunktion (blau dargestellt) im Untersuchungsgebiet gegenüber den östlich der Bahnanlage angrenzenden Stadtvierteln deutlich. Die beiden bestehenden „Wohninseln“ der Siedlung Margaretenhütte und der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung vermögen gegenüber der weit überwiegenderen gewerblichen Nutzung nur eine untergeordnete Rolle einzunehmen.

Hinsichtlich der für die Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet wichtigen Frage der Nahversorgung (Lebensmittel) lässt sich erkennen, dass diese Versorgungssituation als ungünstig zu bewerten ist: innerhalb des Untersuchungsgebietes besteht keinerlei Versorgungsmöglichkeit, der nächste Einzelhandelsbetrieb befindet sich (soeben noch am rechten Rande des Kartenausschnittes gelegen) an der Frankfurter Straße/ Hofmannstraße. Außerhalb des Darstellungsbereiches besteht noch eine derartige Versorgungsmöglichkeit an der Bahnhofstraße/ Flutgraben. Im Bahnhof und Bahnhofsumfeld ergeben sich noch standorttypische Versorgungseinrichtungen wie zwei Backfilialen, Obst- und Gemüsehändler, etc.

Altlastenflächen/ Kampfmittelräumung

In einer umfangreichen Stellungnahme vom Dez. 2016 hat das städtische Umweltamt eine umfangreiche Bestandsaufnahme zur Altlastenthematik erstellt. Auf 41 (!) erfassten Flächen – praktisch auf allen gewerblich genutzten Grundstücken im Gebiet Margaretenhütte sowie in der Grünfläche an der Wieseck-Mündung, nicht jedoch auf den Wohnbauflächen Henriette-Fürth-Str. – sind altlastenrelevante Nutzungen untersucht und kartiert und 517 (!) Sondierungen und Bohrungen im Rahmen von Altlasten- und Grundwasseruntersuchungen vorgenommen worden.

„Auf diesen Flächen besteht der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen, es handelt sich somit bei den genannten Flurstücken um **altlastverdächtige Flächen** im Sinne des Gesetzes (§ 2 Abs. 6 BBodSchG)¹⁴. Auf einzelnen Flächen wurden Boden-, Bodenluft- bzw. Grundwas-

¹⁴ In der Margaretenhütte wird als Beispiel einer Flächennutzung und Flächenhistorie ausgeführt, dass sich in „Bombentrichtern Mineralölschlämme aus ehemaligen Ablaufgräben aus dem Bahngelände gesammelt“ haben und in Folge „Bombentrichter und darüber hinaus das gesamte Gelände mit einem Gemisch aus Hausmüll und Klärschlamm bis zu 4 Meter aufgefüllt“ wurden.

serverunreinigungen konkret nachgewiesen und zum Teil saniert. Im Hinblick auf die Ausweisung des Stadtumbaugebietes „Margaretenhütte / südliche Lahnstraße“ ist festzustellen, dass **grundsätzlich aus altlastenfachlicher Sicht gegen die derzeitigen und – soweit dem Umweltamt bekannt/ geplanten Nutzungen der Grundstücke keine Bedenken bestehen**, jedoch sind weitere lokale Bodenbelastungen bzw. Verunreinigungen der Umweltmedien Boden, Bodenluft und Grundwasser nicht auszuschließen. [...]

Sinnvoll und ggf. auch notwendig ist eine fachgutachterliche Überwachung der Aushubarbeiten aber auch auf einem großen Teil der übrigen Grundstücke. Ursächlich hierfür ist nicht nur der Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen im Rahmen einer gewerblichen oder industriellen Vornutzung, sondern auch die große Dichte an Bombenkratern aus dem II. Weltkrieg, die später zum Teil auch mit Bauschutt, Schlacke und Hausmüllanteilen aufgefüllt worden sind. Erfahrungsgemäß sind die anfallenden Aushubmassen aus diesen Bereichen abfalltechnisch als belastet einzustufen.“

Da das Plangebiet innerhalb eines Bombenabwurfgebietes liegt, muss vom Vorhandensein von Kampfmitteln im Untergrund bis 5 m Tiefe 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 zu den Anforderungen der Kampfmittelräumung entsprechenden Sondierung verpflichtet.

Weitere bisher unbekannte Bodenbelastungen bzw. Verunreinigungen der Umweltmedien Boden, Bodenluft und/oder Grundwasser sind im gesamten Plangebiet nicht auszuschließen. Abhängig von der Art und Lage von 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 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.

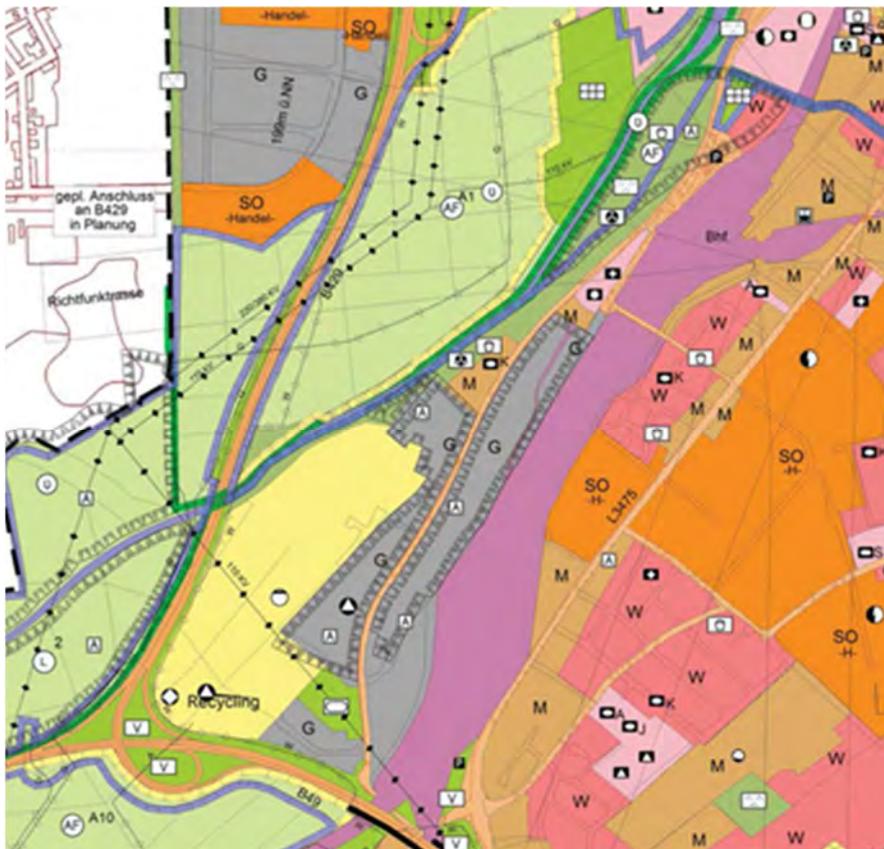
Für das ISEK besteht aktuell kein weiterer Bedarf zur ausführlichen Aufnahme der Bestandssituation. Altlastenuntersuchungen können (nur) dann im Rahmen von Einzelmaßnahmen des Stadtumbaus zur Erreichung der Stadtumbauziele gefördert werden, wenn keine



Mittel aus anderen Fachprogrammen zur Verfügung stehen. Das Regierungspräsidium als zuständige Behörde ist entsprechend einzuschalten. Gleiche Förderungsmöglichkeit mit vorgeschalteter Prüfung anderer Förderungsmöglichkeiten gilt für die investive Altlastensanierung, sofern diese einen untergeordneten Anteil an den Gesamtkosten der Stadtumbaumaßnahme besitzt. Darüber hinaus ist im Zuge von evtl. geplanten Umnutzungen die Notwendigkeit von Altlastenuntersuchungen und Altlastensanierungsmaßnahmen im Einzelfall zu prüfen.

Planungsrechtliche Situation

Der gültige **Flächennutzungsplan** spiegelt in seinen Darstellungen praktisch die vorhandene Gebietsnutzung wider. Beidseits der Lahnstraße erstreckt sich die Darstellung von gewerblichen Bauflächen entsprechend dem Bestand. Die vorhandene Wohnnutzung der Siedlung Margaretenhütte ist als gemischte Bauflächen ausgewiesen, die Hessische Erstaufnahmeeinrichtung ist aufgrund ihrer Eigenschaft als staatliche Einrichtung als Fläche für den Gemeinbedarf dargestellt.



Ausschnitt Flächennutzungsplan

Die Lahnaue wird in ihrer vorhandenen Größe als Öffentliche Grünfläche/ Parkanlage incl. Spiel- und Bolzplatz ausgewiesen, die auch als „Suchraum für potentielle Ausgleichsflächen“ klassifiziert ist. Da eine räumliche Ausdehnung praktisch auszuschließen ist, können hier qualitative landschafts-, gewässerökologische und klimarelevante Verbesserungen in weitere Überlegungen einbezogen werden.

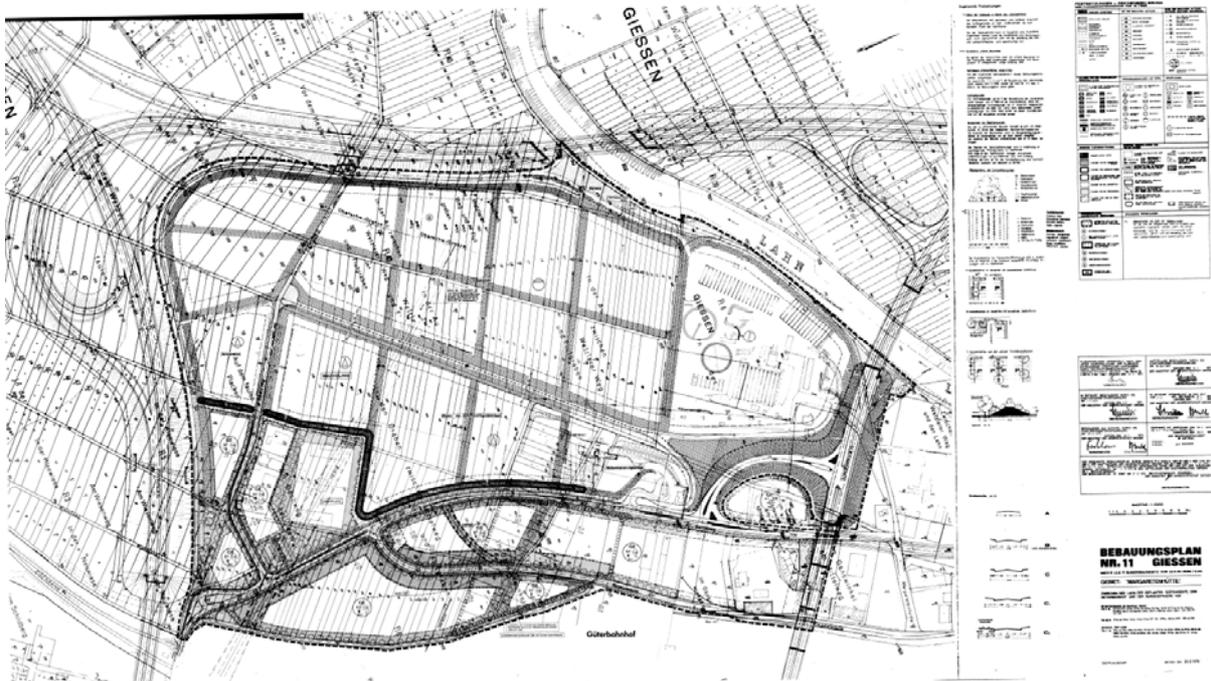
Lediglich die heutigen landwirtschaftlichen Flächen zwischen Klärwerk und Gießener Ring entsprechen nicht der Übernahme des Bestandes, sondern werden vollständig als Fläche für Ver- und Entsorgung/ Recycling dargestellt.

Bis auf diese Erweiterungsplanung lassen sich aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes hinsichtlich der Zielbestimmung des ISEK keine grundsätzlich neuen Aussagen gewinnen.

Auch dem bestehenden rechtskräftigen **Bebauungsplan** G 11 „Margaretenhütte“ aus dem Jahre 1976, der sich auf das Gebiet südlich des Hüttenweges bis zum Gießener Ring beschränkt, lassen sich keine sonstigen entwicklungsplanerischen Aussagen entnehmen.

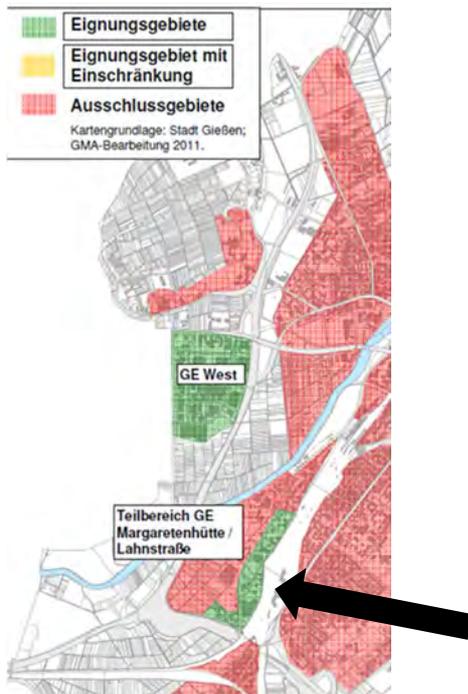
Einige Planfestsetzungen sind als überholt zu betrachten und können für die weiteren Überlegungen als obsolet angesehen werden: zum einen ist hier eine nördlich des Klärwerks im Bereich Hüttenweg festgesetzte Trasse einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Ortsumgehungsstraße („Südtangente“) zu nennen, zum anderen ist damals offenbar noch die großzügige Neuschaffung von Gleisanschlüssen für das südliche Gewerbegebiet und die Recyclingflächen im Westen angestrebt worden. Diese Entwicklung ist nicht eingetreten, vielmehr sind sogar früher noch bestehende Gleisanschlüsse im angrenzenden nördlichen Gebiet nicht mehr vorhanden.

Aufgrund der teilweisen Funktionslosigkeit des B-Planes sowie einer Anforderung des RPs zur verbesserten Steuerung des Einzelhandels wurde 2011 ein Einleitungsbeschluss zur 1. Änderung des B-Plans gefasst. Dieses Änderungsverfahren wird die Empfehlungen des ISEK aufgreifen und in planungsrechtlich verbindliche Festsetzungen umsetzen; ein erneuter Einleitungsbeschluss ist in Vorbereitung und soll in Kürze gefasst werden.



Rechtskräftiger –Plan Nr 11 „Margaretenhütte“, 1976

Aus neuerer Zeit (2011) stammt hingegen eine gesamtstädtische Konzeption zur Standortplanung von **Vergnügungsstätten**.



Vergnügungsstättenkonzept, GMA

Darin wird die östliche Hälfte des Bereiches 3 (Gewerbe Mitte) südlich des Hüttenweges sowie der Bereich 4 (Gewerbe Süd) als „Eignungsgebiet“ für Vergnügungsstätten eingestuft. Derartige Konzepte sind als informelle Planwerke bei weiteren Planungen zu berücksichtigen bzw. als Abwägungsbelang einzustellen. Derzeit ist nur ein Betrieb, nämlich eine Spielhalle und eine auf dem gleichen Grundstück eingerichtete Bar („Lounge“) im Gebiet an der Einmündung Margaretenhütte/ Lahnstraße zu erkennen. Das übrige Untersuchungsgebiet ist wie der ganz überwiegende Teil des Gießener Stadtgebietes als „Ausschlussgebiet“ gekennzeichnet. Wie sich aufgrund dieser restriktiven Zuweisung von Eignungsgebieten der Bedarf an weiteren Grundstücken im ISEK-Gebiet für eine derartige Nutzung entwickelt, kann hier nicht konkret eingeschätzt werden. Da ungenutzte Flächen nicht zur Verfügung stehen, kommen allenfalls Umnutzungen in Betracht.

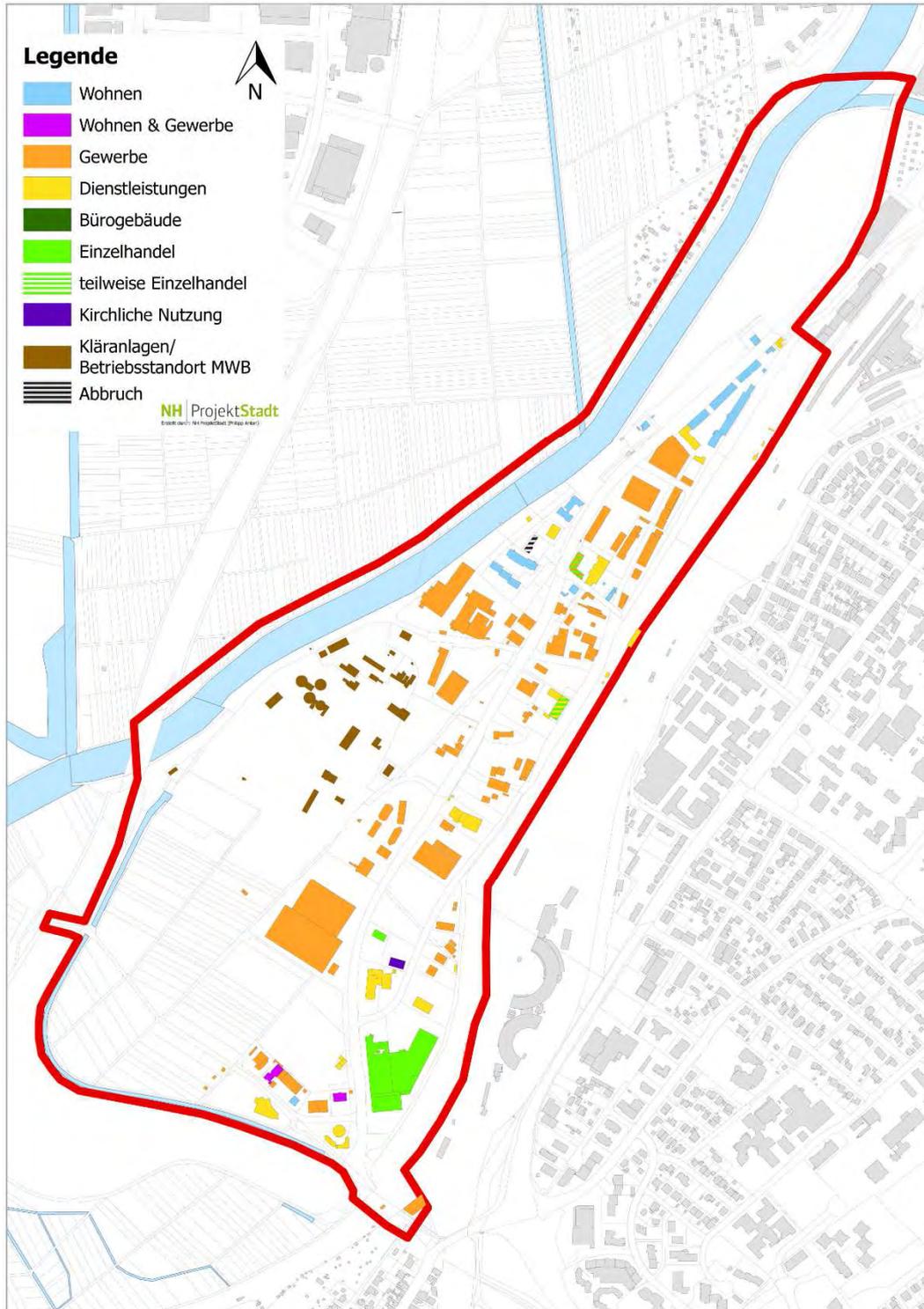
Da mit dem Betrieb von Vergnügungsstätten auch Beeinträchtigungen verbunden sein können und unter die planungsrechtliche Kategorie der Vergnügungsstätten auch Einrichtungen mit sexueller Ausprägung fallen, werden seitens der Bewohnerschaft im Bereich 2 derartige planerische Tendenzen kritisch betrachtet. Der geltende Bebauungsplan enthält keine spezifischen Regelungen bzw. Steuerungsmöglichkeiten/ diesbezüglichen Regelungsmöglichkeiten zu Vergnügungsstätten (BauNVO 1968).

Es wird daher empfohlen, im Rahmen der anstehenden Bebauungsplan-Änderung Nutzungen für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe mit sexuellem Angebot auszuschließen. Die Interessen und Belange der Wohnbevölkerung vor allem aus der Henriette-Fürth-Siedlung, in der viele Familien mit Kindern leben, die sogar gebietsübergreifende Kinder- und Jugendarbeit des Sportvereins Schwarz-Weiß 1960 in der Lahnstraße 240 und die kirchliche Gemeindegarbeit der Zeugen Jehovas gerade auch mit Kindern und Jugendlichen in der Margaretenhütte 62 sollten präventiv vor störenden Einflüssen in der Umgebung, wie Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe mit sexuellem Angebot, planungsrechtlich geschützt werden.

Zudem gilt es hierdurch, den durch den Stadtumbauprozess angestoßenen Entwicklungsschub im Stadtumbaugebiet zu fördern, nicht zu gefährden und planungsrechtlich abzusichern.



Übersichtskarte Gebäudenutzung



Eigene Darstellung

In der Übersicht zu den Nutzungsarten für die jeweiligen Gebäude bestätigt sich der schon nach der ersten Beobachtung prägende Eindruck einer Gebäudestruktur, die stark durch gewerbliche Nutzung im Sinne der verarbeitenden bzw. handwerklichen Form genutzt wird. Besonderen Raum nehmen bei der hier dominierenden Recycling-Wirtschaft Lagerhallen und Lagerflächen ein. Die von Dienstleistung, Handwerk und Einzelhandel genutzten Gebäude sind nur recht vereinzelt über das Gesamtgebiet verstreut und sind insoweit auch nicht in einzelnen Zonen oder einem Schwerpunkt im Sinne eines „Dienstleistungs-Pools“ konzentriert; am ehesten ist dies – eher zufällig – noch ganz am südlichen Rand (Bereich 4) der Fall. Private größere Büro- oder Verwaltungsgebäude sind hingegen gar nicht zu erkennen. Der Bereich des Klärwerks bildet wiederum einen speziellen „exterritorialen“ Komplex und ist planerisch in jeder Hinsicht einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen.

Die Wohnfunktion ist außerhalb der schon oben genannten „Wohninseln“ wenig ausgeprägt, jedoch sind, wohl ausgehend von ehemaligen Status als Wohnungen für Betriebsinhaber, vor allem im Bereich 4 im Bachweg eine gewisse Zahl von selbständig genutzten Wohnungen zu finden – nach Aussage des Stadtplanungsamtes in einem Workshop sogar „überraschend viele“ – oder es treten Mischnutzungen auf. Im Sinne einer evtl. planerischen Weiterentwicklung der Wohnnutzung käme im Rahmen eines Mischgebietes unter Berücksichtigung der umliegenden Nutzungen nur der Bereich 2 in Betracht.

Ortsbild

Im Vergleich mit Stadtumbaugebieten in (oft historischen) Stadtkernen kommt dem Belang des Ortsbildes bzw. der Stadtgestaltung in diesem Untersuchungsgebiet nur eine eher untergeordnete Rolle zu. Die hier vorhandene dominierende Art der gewerblichen Nutzung lässt von vornherein keine gesteigerte Bedeutung dieses Aspektes bei der Betrachtung der gewerblichen Grundstücke zu, da die Art der Betriebsabläufe und der Rahmenbedingungen wenig Raum für ästhetische Belange bieten dürfte. Von einer systematischen Ortsbildanalyse wird daher abgesehen.

In der Karte treten großflächige (Hallen-)Gebäude hervor, die allerdings wegen meist geringer Geschosshöhe bzw. Gebäudehöhe in natura meist keine störende Gestaltwirkung aufweisen; ausgenommen ist die Halle eines Verwertungsbetriebes ganz im Westen am Rand des Gebietes wegen ihrer Lage in direkter Nähe zur Lahn. Sie verursacht eine Engstelle im Uferraum und wirkt daher landschaftlich beeinträchtigend. Die beiden großflächigen Hallen im Süden des



Gebietes sind zwar recht „massig“, weisen aber keine sonderlich störende Fernwirkung auf. Zwei Hallengebäude direkt südlich der HEAE sind nur in direkter Nachbarschaft wahrzunehmen. Insgesamt weisen die Gebäude im Gebiet vom Gesamteindruck her keine auffällige Höhenentwicklung auf, lediglich ein ehem. Fabrikgebäude an der Straße Margaretenhütte (heute „Fitnessgalerie“) fällt diesbezüglich etwas aus dem Rahmen.

Insoweit sind zum einen Verbesserungen der Ortsbildgestaltung im Wesentlichen auf den öffentlichen Straßenraum und evtl. auf die Übergangsbereiche hinter den Grundstücksgrenzen der privaten Grundstücke auszurichten (Einfriedigungen, Begrünung).

Durch das offene Lagern von Verwertungsmaterialien aller Art wie Alteisen, Metalle, Autowracks, Mischsammelfahrzeuge und das Abstellen und Stapeln von Containern, verbunden mit teilweise provisorisch wirkenden blickdichten Einfriedigungen, wird zum anderen der äußere Gesamteindruck negativ geprägt. Eine Aufwertung könnte hier in der Installation höherwertiger Einfriedigungen, Pflege der Randbereiche der Grundstücke und gegebenenfalls durch Bau geeigneter Hallen erreicht werden.

Im Bereich der HEAE bietet sich von der Lahnstraße aus durch die recht einheitlichen Gebäudetypen ein durchschnittlicher Gesamteindruck der Bebauung. Von der in Richtung Klinikstraße ansteigenden Straße Margaretenhütte bietet sich ein recht „buntes“ Bild auf die HEAE mit ein- und mehrgeschossigen Gebäuden. Aus nördlicher und südlicher Richtung ist die HEAE praktisch kaum einsehbar.

Die Wohnsiedlung Margaretenhütte kann ebenfalls als gestalterisch nicht auffälliger Siedlungsbereich eingestuft werden. Ein zentral gelegenes, nicht mehr genutztes Technikgebäude (ehem. DB-Pumpwerk) wurde im Bearbeitungszeitraum des ISEK beseitigt. Durch Neubebauung (Wohngebäude) und entsprechende Anpassung der Freiflächen ist eine gestalterische Aufwertung der örtlichen Situation zu erzielen.

Bebauungsdichte

Die gewerblichen Nutzungen im Gebiet weisen aufgrund der vorherrschenden Nutzung für Recycling und Lagerung eine sehr heterogene und im Allgemeinen recht geringe Bebauungsdichte auf. Der gültige Bebauungsplan (1976) setzt durchweg eine zulässige Grundflächenzahl von 0,7 fest, obwohl diese in der Realität in großen Bereichen nicht erreicht wird.

Im Bereich der Wohnsiedlung Margaretenhütte ist die Bebauungsdichte weit von der gem. BauNVO i.d.R. maximal zulässigen GRZ von 0,4 entfernt (kein Bebauungsplan vorhanden). Es ist somit hier, im Gegensatz zu östlich und südlich gelegenen Gewerbebereichen, keine überhöhte Bebauungsdichte ersichtlich, die im Sinne von städtebaulichen Missständen zu Überlegungen einer Verringerung der Baudichte/ Ordnungsmaßnahmen Anlass gäbe. Auf nähere Erhebungen wird an dieser Stelle verzichtet.

Verkehr

Der Name des Stadtumbaugebietes „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ verweist bereits auf die beiden wesentlichen Straßenzüge, die der verkehrlichen Erschließung dieses Gebietes dienen.

Als Hauptverkehrsstraße bindet die Lahnstraße das Gebiet nach Norden an das übrige Hauptverkehrsstraßennetz an: nördlich der Wieseckbrücke kreuzt die Lahnstraße nach rd. 300 m die Ost-West-Verbindung Heuchelheimer Straße/ Gabelsbergerstraße, von wo nach Westen über die Konrad-Adenauer-Brücke nach weiteren 900 m eine Anschlussstelle an den Gießener Ring (B 429) zu erreichen ist.

Aus einem verkehrsplanerischen Fachbeitrag (Durth&Roos Consulting GmbH, 2014¹⁵) geht hervor, dass die Ausbauzustände von 2 der insgesamt 3 Knotenpunkte am Rande des Untersuchungsgebietes auch künftig den verkehrlichen Anforderungen entsprechen; ein Umbau der Knotenpunkte ist daher nicht als erforderlich zu erachten. Diese Knotenpunkte sind im Folgenden:

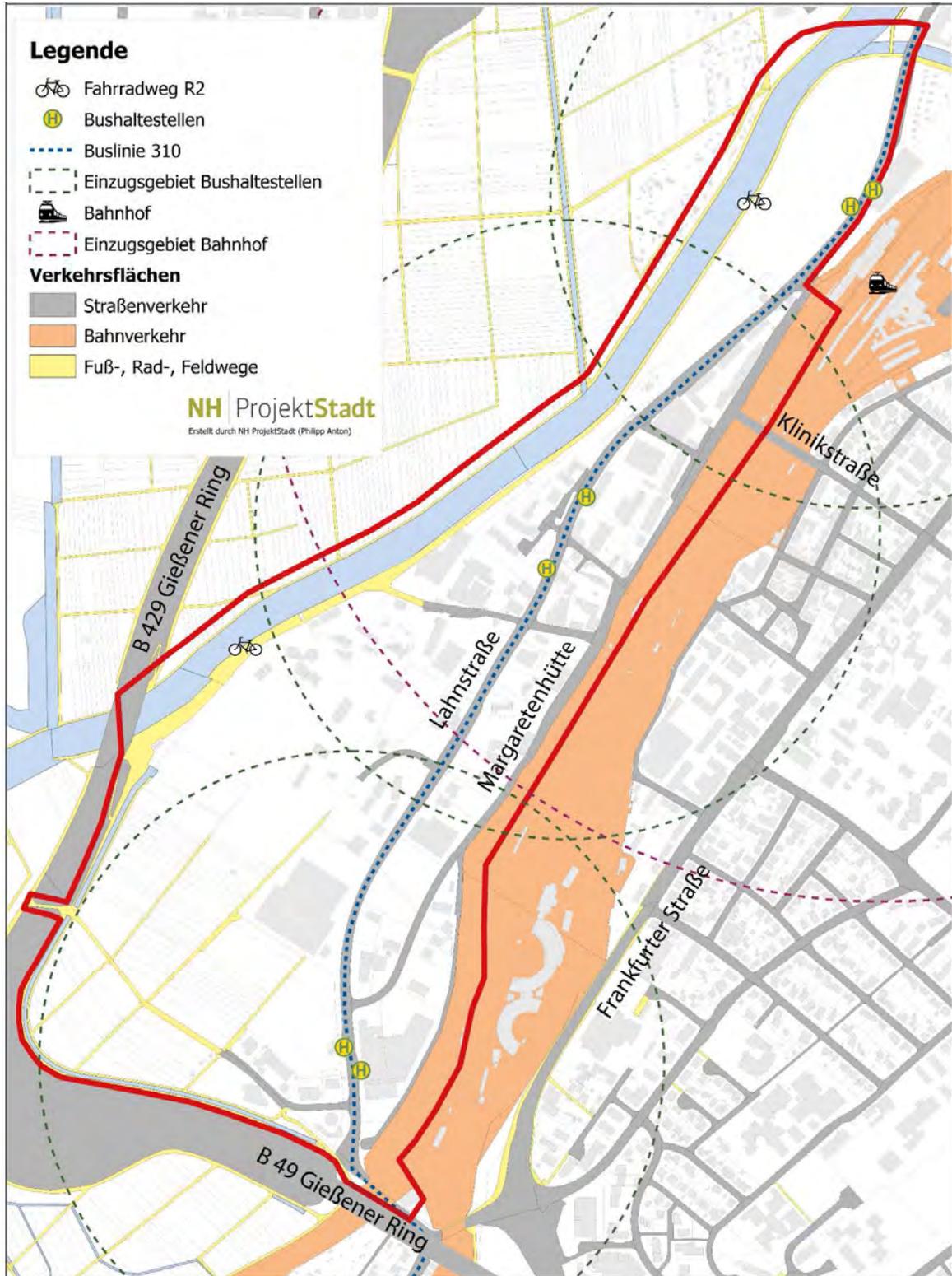
- Margaretenhütte, Querung Klinikstraße
- Lahnstraße/Frankfurter Straße

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

¹⁵ Quelle: Begründung zum B-Plan „Am Güterbahnhof II“, 2016



Übersichtskarte Verkehrsflächen/ ÖPNV



Eigene Darstellung

Eine nachhaltige Lösung stellt hier 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.

Im Stadtumbaugebiet selbst bildet die Lahnstraße die zentrale, gut ausgebaute Nord-Süd-Achse mit zahlreichen Standstreifen und einseitigen oder beidseitigen Fußwegen, von der wenige kleinere Nebenstraßen als Querverbindung zur Margaretenhütte abzweigen. Der bestehende Ausbaucharakter und die geringe Verkehrsdichte begünstigen ein wohl häufiger zu beobachtendes überhöhtes Geschwindigkeitsniveau von Pkws auf der Lahnstraße.

An der südlichen Grenze des Stadtumbaugebietes, nach Unterquerung der Bahnlinie, führt die Lahnstraße unmittelbar auf die Frankfurter Straße, die das Gießener Zentrum mit Kleinlinden verbindet. Von dieser Einmündung erreicht man bereits nach rd. 700 m eine weitere Anschlussstelle an den Gießener Ring (B 49).

Schon aus dieser kurzen Darstellung zeigt sich, dass der gewerbliche Schwerverkehr aus dem Bereich 3 (Gewerbe Mitte) und den weiter Richtung Süden anschließenden Bereichen 4 und 5 über eine deutlich kürzere Anbindung an das überörtliche Straßennetz über die südliche Wegführung besitzt als über die nördliche Route, die zudem viel stärker belastet ist. Jedoch bildet seit langem das „Nadelöhr“ an den südlichen Bahnunterführungen, die nur eine einspurige Passage mit Wechselrichtungsampelregelung und für Schwerverkehr keine ausreichende Höhe der östlichen Bahnunterführung besitzt, ein großes Verkehrshindernis vor allem für den gewerblichen Verkehr. Dies führt dazu, dass dieser Verkehr außer über die wegen Brückenschäden gewichtsmäßig beschränkte Nordroute sich den Weg über die dritte, zur Zeit uneingeschränkte (und letzte) Gebietsanbindung sucht: in Höhe der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung verläuft nach Osten über die Bahnanlagen die Klinikbrücke bzw. die Klinikstraße, die wiederum auf die Frankfurter Straße mündet. Durch diese ungünstigen Gegebenheiten werden das Wohnviertel an der Klinikstraße und die Frankfurter Straße mit quartiersfremdem und störendem Schwerverkehr belastet. Die Straße Margaretenhütte verläuft östlich parallel zur Lahnstraße direkt entlang der Bahnanlagen und bildet die zweite Nord-Süd-Achse innerhalb des Untersuchungsgebietes. Im nördlichen Abschnitt fungiert sie aus der einen Richtung vom (früheren) Güterbahnhof und aus der anderen Richtung vom Bereich 3 als Zufahrtsrampe für die Klinikstraße und ist in diesem Abschnitt als doppelseitige Allee mit beidseitigen Fußwegen ausgestattet, diese zum Teil mit wassergebundener Decke. Der bauliche Zustand ist im Ganzen gesehen jedoch als überkommen bzw. erneuerungsbedürftig zu bezeichnen.



Im mittleren Abschnitt der Margaretenhütte (südlich Meisenbornweg bis etwa Luftrettungszentrum) hat sich über die Jahrzehnte ein ungeordneter Zustand entwickelt, der dazu führt, dass der Straßenraum kaum mehr als solcher definiert ist und „fließende Übergänge“ in die angrenzenden Gewerbeflächen und die Bahnanlagen entstanden sind. Die Straßenoberfläche ist durch aufgegebene Gleisanschlüsse deformiert und für Radfahrer und Fußgänger eine erhebliche Gefahrenquelle, Seitenstreifen sind unbefestigt, Fuß- oder Radwege nicht existent. Der gesamte Straßenabschnitt ist funktional und baulich sanierungsbedürftig. Im anschließenden südlichen Abschnitt bis zur Einmündung in die Lahnstraße ist hingegen von einem durchschnittlichen und nicht veränderungsbedürftigen Zustand der Straße auszugehen.

Von jeher sind die angrenzenden Stadtteile östlich der Bahn aus der Wohnsiedlung Margaretenhütte durch ihre Randlage für den Fußgänger nur ungünstig zu erreichen. Der Schwerverkehr über die Klinikbrücke führt zu Beeinträchtigungen für Fußgänger und Radfahrer. Gerade für Eltern und Kinder auf dem Weg zur KiTa ist die Verbindung konfliktträchtig. Der Fußweg ins Stadtzentrum bzw. zum Bahnhof führt über eine derzeit unattraktive Verbindung entlang der Wieseck oder über einen nur mit Treppenturm oder Aufzug erreichbaren Fußgängersteg zwischen Parkhaus Lahnstraße und Bahnhof.

Der gesamte Freiraum westlich der Lahn gegenüber der Wohnsiedlung ist mangels naher Brückenverbindung praktisch nicht zugänglich. Eine Nutzungsmöglichkeit durch die Bewohner entfällt daher.

Als ungenügend wird auch die Anbindung des Gesamtgebietes an den öffentlichen Nahverkehr empfunden. Zwar entspricht die Lage bzw. der Haltestellenabstand dem üblichen Standard, sowohl für Arbeitnehmer wie Bewohner ist die einstündige Bedienungsfrequenz des Busanschlusses, Montag bis Freitag zwischen rd. 6:30 Uhr und 20:30 Uhr, samstags zwischen rd. 7:30 Uhr und 17:30 Uhr mit nur einer überörtlichen Buslinie (Linie 310, Gießen Mühlstraße - Rechtenbach Hochelheimer Straße, Hüttenberg) aber wenig attraktiv.

Verkehrslärm

Aufgrund der Nachbarschaft des Stadtumbaugebietes zu zentralen verkehrlichen Infrastrukturen von überörtlicher Bedeutung, wie Gießener Ring B 49/ B 429 und Bahnanlagen, wegen der Lahnstraße als Haupteerschließungsstraße sowie durch den Betrieb der Luftrettungsstation, ist

das Untersuchungsgebiet durch die einwirkenden Verkehrslärmimmissionen entsprechend vorbelastet, sodass eine Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 in einigen Bereichen des Untersuchungsgebiets möglich ist. Sofern im Einzelfall Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, kommen im Grundsatz passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden in Betracht, da aktive Schallschutzmaßnahmen, beispielsweise Lärmschutzwände, in der Regel wegen ihrer stadtgestalterischen Beeinträchtigungen und aufgrund ihrer Trennwirkung nicht vertretbar oder in puncto Hubschrauberlärm wirkungslos sind.

Freiflächen

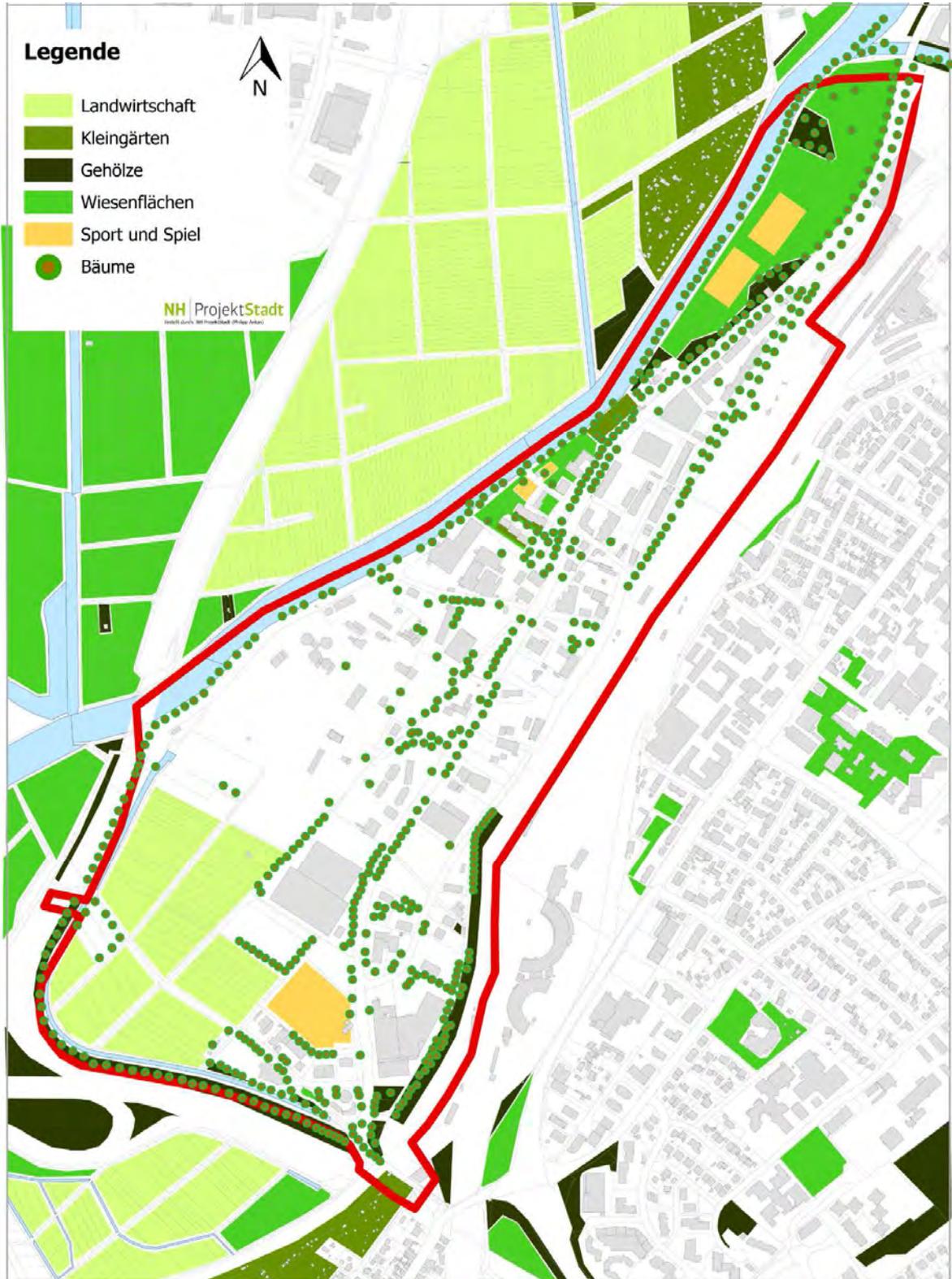
Unter den heutigen Rahmenbedingungen des Klimawandels und Klimaschutzes kommt der Bewahrung bzw. Entwicklung von Freiflächen eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu.

Zunächst fällt die Umrahmung des Untersuchungsgebietes durch einen großflächigen Grünraum im Westen und Süden auf, der im Wesentlichen durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt ist. Die Lahnaue im Norden des Gebietes (Bereich 1) ist ein weiterer für die klimatischen und ökologischen Belange bedeutsamer Naturraum, der auch für die Erholungsfunktion der Bevölkerung der angrenzenden Siedlungsbereiche eine wesentliche Rolle spielt.

Auch die Wohnsiedlung Margaretenhütte weist in sich bereits einen deutlichen Freiflächenanteil bzw. Durchgrünungsgrad auf; hinsichtlich der Baudichte sind keine Missstände ersichtlich, die Anlass zu Rückbaumaßnahmen gäben.



Übersichtskarte Freiflächen



Eigene Darstellung

Dem stehen die gewerblich genutzten Flächen in Bereich 3 gegenüber, die insbesondere auf den Grundstücken östlich der Lahnstraße oft nur einen rudimentären oder keinen Grünflächenanteil aufweisen. Auf den gewerblich genutzten Grundstücken westlich der Lahnstraße sind in einigen Fällen kleine zusammenhängende Grünzonen mit Baumreihen vorhanden und im Bereich der Kläranlage bestehen zwischen den jeweiligen zahlreichen technischen Anlagen bzw. Becken überwiegend noch größere Rasenflächen, die zu einem aufgelockerten Gesamteindruck beitragen und kleinklimatisch günstige Auswirkungen entfalten können.

Die in der Karte dargestellten Baumstandorte sind nicht als exakte Einzelstandorte zu verstehen, sondern sind als schematisch dargestellte Gruppen oder Reihen anzusehen. Zu einem großen Teil handelt es sich dabei um Straßenbäume, die sich auf öffentlichen Flächen befinden. Als dichtere Gehölzstruktur außerhalb der Lahnaue ist noch der Bereich des südlichen Bahndammes an der Ostgrenze des Untersuchungsgebietes zu erwähnen.

Während zwischen der Wohnsiedlung und der Lahnaue bereits eine Grünverbindung besteht, lassen sich in den gewerblich genutzten Bereichen kaum Vernetzungsstrukturen ausmachen. Allenfalls zwischen Kläranlage und den östlich angrenzenden Betrieben lässt sich noch eine größere lineare Vernetzung erkennen. Auch am Rand des Gebietes entlang der Bahnfläche zwischen (ehem.) Güterbahnhof und Meisenbornweg besteht entlang der Böschung der Straße Margaretenhütte ein grüner Korridor.

Aussagen zum Freiraum sind weiterhin Gegenstand zahlreicher städtischer Fachplanungen, die hier in Hinblick auf das Stadtumbaugebiet in kurzer Übersicht benannt werden:

Biotopkartierungen

Im Gebiet verzeichnet der Erläuterungsbericht zur Biotopkartierung (2010) lediglich zwei größere Eintragungen wertvoller Biotopbereiche: es handelt sich um „Wiesenbrachen“ innerhalb der Grünflächen im Bereich 1, Lahn/Wieseckmündung.

Für das gesamte Stadtgebiet wurde die Zuordnung nach „Biotoptypen“ kartografisch dargestellt. Diese umfassen alle Nutzungsarten (auch bauliche) und nicht nur wertvolle Bestände. Demzufolge dominieren im Stadtumbaugebiet etwa die Biotoptypen „04.02.01 Stark versiegelte Gewerbeflächen“ und „04.03.01 Kläranlagen“.

Im Bereich 1 dominieren die „grünen“ Biotoptypen der Kategorien 05 („Grünflächen“), 09 („Gebüsche, Hecken“) und 12 („Brachflächen“), im sonstigen Gebiet verteilt befinden sich sporadisch ebenfalls kleine Flächen der Brachflächen-Typen (Kat. 12).



„Bei tierökologischen Bestandserhebungen im Zusammenhang mit der geplanten städtebaulichen Neuordnung des Bereiches Güterbahnhof – Lahnstraße (RegioPlan 2014) gelangen neben Nachweisen von Zwergfledermaus und Wasserfledermaus einzelne Nachweisrufe des Großen Abendseglers entlang der Straße Margaretenhütte/Gleisanlagen und entlang der Wieseck“. Im eingezäunten „Weiden-Bestand in der Lahnaue konnten im Winter 2014/15 keine überwinternden Abendsegler oder Hinweise auf eine Nutzung der Höhlen durch diese Art oder andere Fledermausarten festgestellt werden.“¹⁶

Vogelkundliches Gutachten zu den Brut- und Gastvögeln der Wieseckmündung in der Lahnaue von Gießen (Bff, 2011/2012) und Eingriffsbewertung von drei Planungsvarianten zur Errichtung einer Brücke über die Wieseckmündung und Anschluss des vorhandenen Radweges (Bff und Planwerk, 2011)

„Überregional betrachtet hat der Untersuchungsraum keine besondere avifaunistische Bedeutung, er besitzt jedoch eine hohe lokale bis regionale Bedeutung. Innerhalb der Stadt Gießen repräsentiert der Raum eine hohe Artendichte, das Vorkommen von typischen und in der Stadt Gießen auch seltenen Vogelarten.

An streng geschützte Arten, Rote-Liste-Deutschland/Hessen- Brut- und Gastvogelarten wurden nachgewiesen:

- Eisvogel (*alcedo atthis*, Gast)
- Graureiher (*ardea cinerea*, Gast)
- Grünspecht (*picus viridis*, Gast)
- Mäusebussard (*buteo buteo*, Gast)
- Teichhuhn (*gallinula chloropus*, Revierpaar)

Das vogelkundliche Artenspektrum ist für die Art und Größe des Gebietes und der Lage in einer stadtnahen Aue als hoch anzusehen.

¹⁶ aus: Rahmenplanung Güterbahnhof, Überprüfung von Baumhöhlen in der Lahnaue auf Fledermausquartiere (RegioPlan, 2014)

In einer Eingriffsbewertung aus dem Jahr 2011 werden 3 Varianten einer Fuß- und Radwegbrücke über die Wieseck untersucht (EAP BFF & PlanWerk 2011). Die Varianten führen zu unterschiedlichen, naturschutzrechtlich relevanten Eingriffen. Die im Gutachten aus dem Jahr 2011 favorisierte Variante mit der besten naturschutzrechtlichen Verträglichkeit ist dabei eine Wegeverbindung mit Verbreiterung der Lahnstraße (im Bereich der Wieseckbrücke) und einem Anschluss des Fuß- und Radwegs über die vorhandenen Böschungszuwegungen (Variante 1). Als „zweitbeste“ Variante wird eine Wegeverbindung mit einer neuen Brücke ca. 25 m westlich der bereits vorhandenen Straßenbrücke Lahnstraße über die Wieseck eingestuft (Variante 2). Diese Variante ist im Wesentlichen mit der aktuellen Lage der Behelfsbrücke einschließlich der hergestellten Wegeanschlüsse identisch. Als Variante 3 mit einer Entfernung der neuen Brücke von ca. 45 m von der Lahnstraße befände sich im Bereich des renaturierten Wieseckabschnittes.



Eingriffsbewertung, EAP BFF & PlanWerk 2011

Landschaftsplan (2003)

Der im Oktober 2004 durch die Obere Naturschutzbehörde anerkannte, jedoch nicht in den FNP integrierte 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.

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.¹⁷

Gemäß „Schutz- und Entwicklungsplan2“ sind folgende (hier nicht vollständig benannte) Entwicklungsziele im Gebiet verzeichnet:

- entlang der Lahn Entwicklung/Regeneration naturnaher Fließgewässer, Röhrichte, Feuchtstaudenfluren und Ufergehölze im Auenbereich von Fließgewässern, verbunden mit Einschränkung der Freizeitnutzung
- entlang der Lahnstraße Neuanlage linearer Gehölzstrukturen (Bäume)
- im südlichen Offenlandbereich Erhalt und zur Entwicklung des Retentionspotentials von Auenböden
- die Grünfläche im Norden ist als schutzwürdiger Lebensraum im Siedlungsbereich (Vorrang) gekennzeichnet

Bei geplanten Maßnahmen innerhalb des ISEK sind die Aussagen des Landschaftsplanes anhand der konkreten Flächen in den Einzeldarstellungen zu überprüfen.

Lahnpark (2010)

Der Abschnitt der Lahn zwischen Wetzlar und Gießen wurde im Rahmen eines EU-Programms als Gesamtkonzept untersucht. Als östlichster Abschnitt des „Lahnpark“-Konzeptes ist vom jetzigen Stadtumbaugebiet lediglich der Teil der Lahnaue östlich der Lahn im Bereich der Wieseck-Mündung einbezogen.

¹⁷ Quelle: Begründung zum B-Plan „Am Güterbahnhof II“, 2016

Als dortige wesentlichste Maßnahme ist die dauerhafte Errichtung der Brücke an der Wieseck-Mündung Teil des Lahnpark-Konzeptes.

Rahmenplan Lahnaue (2011)

Der (städtische) Rahmenplan Lahnaue schließt Teile des Stadtumbaugebiets ein, hier als „Uferpark Süd“ bezeichnet.

Der Rahmenplan sieht als Zielsetzung u.a. die Anbindung des neu gestalteten westl. Bahnhofsplatzes durch eine Rampenanlage an den Uferpark vor. Die Wieseck-Brücke sowie neue Wegeverbindungen erschließen einen weitgehend naturnah belassenen Park. Das Lahnufer soll durch Einbuchtungen und „Wasserbalkone“ umgestaltet und erlebbar gemacht werden. Seitens der Unteren Naturschutzbehörde (Stellungnahme Nov. 2016) wird bzgl. derartiger Ziele auf die Lage innerhalb eines Landschaftsschutzgebiets und Überschwemmungsgebiets verwiesen. „Wasserbalkone“ werden kritisch gesehen. In konzeptionelle Planungen sind die Untere Naturschutzbehörde (Stadt Gießen) sowie die Untere Wasserbehörde (Landkreis Gießen) frühzeitig einzubinden.

Living Lahnkonzept WSA Koblenz (Start Sept. 2017)

EU-Umweltförderprogramm LIFE

„Für den Gesamtlauf der Lahn soll in einer zehnjährigen Konzeptphase eine Zukunftsperspektive entwickelt werden, die möglichst gesamtgesellschaftlich mitgetragen wird und so eine breite Akzeptanz in der Öffentlichkeit findet. Am Ende des zehnjährigen Arbeitsprozesses soll im Jahre 2025 eine „Lahndeclaration“ als politische Willenserklärung des Bundes und der Länder stehen, in welcher die Eckpfeiler für die zukünftige Entwicklung festgehalten werden. Aus dem Lahnkonzept heraus *erfolgt vor Projektende keine Umsetzung* baulicher Maßnahmen. (!)

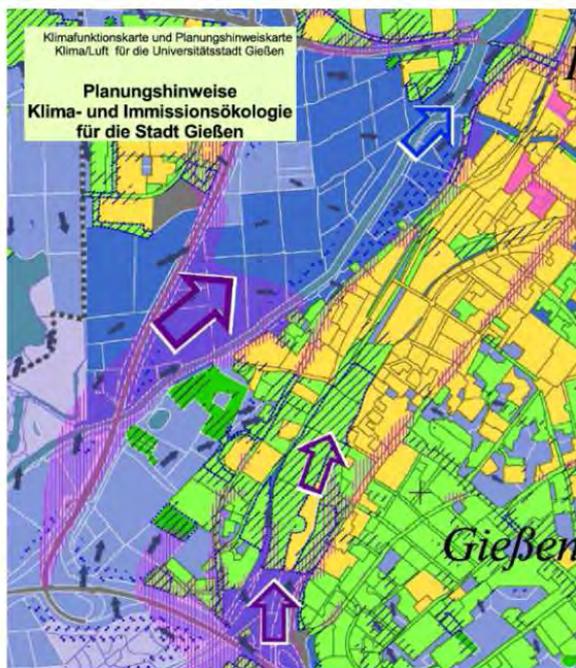
Klimafunktionen (2014)

Mit der 2014 zur Kenntnis gegebenen Klimaanalyse (GEO-NET 2014, u.a. mit der Klimafunktionskarte und der Planungshinweiskarte Klima/Luft) durch die Stadtverordnetenversammlung, 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.¹⁸

Nach der vorliegenden Klimafunktionskarte ist das Gebiet grob in zwei klimatisch unterschiedlich zu bewertende Teile getrennt. Südlich des Hüttenweges wird die bioklimatische Situation als „günstig“ eingestuft, nördlich davon als „weniger günstig“. Lokale Luftaustauschbereiche wirken als nächtliche schwache Kaltluftströmungen aus dem südlichen unbebauten Gelände (bei austauscharmen windstillen Wetterlagen) auf die nordöstlich angrenzenden Gewerbe-Flächen ein, wogegen überörtliche stärkere Luftaustauschbereiche aufgrund der Luftschadstoffe durch die Autobahnen im Süden und Westen eher „lufthygienisch belastet“ sind. Die bestehende Grünfläche im nördlichen Gebiet ist als „Fläche mit hoher Kaltluftproduktivität“ gekennzeichnet (Fließrichtung allerdings nach Norden).



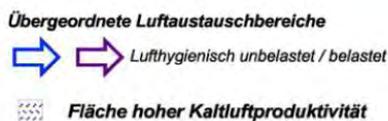
Bioklimatische Bedeutung von Grün- und Freiflächen

| Maßnahmen | |
|-----------------------------|--|
| Sehr hohe Bedeutung | <ul style="list-style-type: none"> • Strömungsquerschnitt (300 m) sichern • Vermeidung, Aufweitung oder Beseitigung baulicher und sonstiger Strömungshindernisse • Abriegelnde Randbebauung vermeiden • Bauliche Folgenutzungen längs zur Luftleitbahn ausrichten • Erhalt des Grünflächenanteils • Versiegelung minimieren • Verbesserung der Reichweite über „Grüne Trittsteine“ • Vermeidung oder Verminderung von Luftschadstoffemissionen |
| Hohe und mittlere Bedeutung | |

Bioklimatische Belastung von Siedlungsräumen

| Maßnahmen | |
|--|--|
| Sehr geringe und geringe Belastung | <ul style="list-style-type: none"> • Günstiges Bioklima erhalten • Klimaaktivität der Fläche für angrenzende Siedlungsräume beachten • Bebauungsränder offenhalten oder öffnen • Bauhöhen gering halten oder reduzieren • Baukörperstellung im Hinblick auf Kaltluftströmungen beachten • Grünflächenvernetzung zum Freiland schaffen • Hausbrandemissionen reduzieren |
| Mäßige bis hohe bioklimatische Belastung | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung vorhandener Durchlüftungswege • Keine weitere Verdichtung • Grünflächen sichern, optimieren und erweitern • Grün- und Freiflächen vernetzen • Versiegelung reduzieren (Richtwert < 60 %) • Entsiegelung und Begrünung der Blockinnenhöfe • Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung • Stadtbaumbestand sichern und erweitern • Straßenbaumbestand klima- und immissionsgerecht ergänzen • Bei Verkehrseinfluss Emissionen reduzieren |

Luftaustausch



Klimaanalyse 2014

¹⁸ Quelle: Begründung zum B-Plan „Am Güterbahnhof II“, 2016

„Die Klimaanalyse (GEO-NET 2014) weist den Lahnwiesen des geplanten Sanierungsgebietes [gemeint ist das Stadtumbaugebiet] eine hohe bioklimatische Bedeutung (dunkelblauer Bereich) zu, da die Frei- und Grünflächen Bestandteil einer überregionalen Luftleitbahn (blauer Pfeil) sind und gleichzeitig Flächen mit hoher Kaltluftproduktivität darstellen. Die Freiflächen südlich der Kläranlagen sind von hoher und mittlerer Bedeutung (hellblauer Bereich). Sie stellen die Belüftung des südlichen Siedlungsbereiches sicher. Die humanbioklimatische Belastung der Siedlungsbereiche HEAE und Lagerhallen Kreiling wird in der Klimanalyse als mäßig bis hoch eingestuft. Die Situation im Bereich der Wohnbausiedlung wird aufgrund der guten Belüftungssituation durch Kaltluftströmungen aus westlicher Richtung als gering eingestuft. Die Lahnwiesen im Norden zeigen sich aus bioklimatischer Sicht als Freiflächen mit sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber einer Nutzungsintensivierung. Die Fläche stellt einen Bestandteil einer überregionalen Luftleitbahn dar und besitzt gleichzeitig eine hohe Kaltluftproduktivität. Barrieren durch Baukörper und Versiegelungen sind zu vermeiden“ (Stellungnahme Amt für Umwelt und Naturschutz).

Hochwasserrisiko

Im Juli 2015 wurde vom Regierungspräsidium Gießen der „Hochwasserrisikomanagementplan für das hessische Einzugsgebiet der Lahn“ (HWRMP Lahn) abgeschlossen. Darin wird erkennbar, dass die Kläranlage und der weitgehend unbebaute Bereich südlich der Kläranlage (Bereiche 5) und einige Betriebe im Süden (Bereich 4) wegen des Bestehens zweier Gefahrenpunkte (Verbindungskanal zwischen der kommunalen Kläranlage und der Lahn sowie Unterführung des Gießener Rings B 429 am westlichen Ende des Bachweges) bei einem Hochwasser überflutet werden können. Hierbei wird in den Karten zwischen den Überschwemmungsgrenzen bzw. potentiellen Überschwemmungsgrenzen eines Hochwassers mit hoher Wahrscheinlichkeit, eines hundertjährlichen Hochwasserereignis (Hochwasser HQ 100) und eines extremen Hochwassers (Hochwasser HQ extrem) unterschieden.

Durch den Einsatz mobiler Hochwasserschutzsysteme und technischer Verschlussorgane im Verbindungskanal kann die Fläche, in der die Kläranlage und verschiedene Gewerbebetriebe entlang der Lahn- und der Bachstraße betroffen sind, vor Überschwemmung geschützt wer-



den. Da durch den Verschluss Retentionsraum verloren geht, ist eine Detailuntersuchung erforderlich, welche Auswirkungen sich dadurch ergeben. Es erscheint sinnvoll, die jeweiligen Verschlüsse so auszulegen, dass sie nur bei extremen Ereignissen wirken.

Auch die Lahnaue (Bereich 1) ist bei Hochwasser von der Überflutung betroffen.

Die besondere Bedeutung des Hochwasserschutzes für die Entwicklung von wesentlichen Teilen des Stadtumbaugebiets kann festgehalten werden. Maßnahmen zum Hochwasserschutz können aus Städtebaumitteln nicht gefördert werden. Hier sind die einschlägigen Fördermöglichkeiten zu nutzen, wie z.B. aus der Förderrichtlinie des Landes Hessen zur Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz, Förderung von Maßnahmen zur Gewässerentwicklung und zum Hochwasser.

3.2 Wesentliche Entwicklungen im Umfeld des Stadtumbaugebiets „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“

Im engeren Umfeld des Stadtumbaugebiets bestehen Planungen und Planungsüberlegungen, die direkten Einfluß auf das Stadtumbaugebiet haben. Diese Planungen werden im vorliegenden ISEK systematisch als Bestandteil der Bestandsanalyse betrachtet, da sie als Rahmenbedingungen angesehen werden. Dies erfolgt auch aus dem Gedanken und der Aufgabe der Erstellung eines Integrierten Konzeptes, das möglichst eine breite Palette von Faktoren der Entwicklung eines Gebiets mit einbezieht.

1. Bebauungsplan GI 01/43, „Am Güterbahnhof II“

Zur planerischen Absicherung des geplanten Fernbusbahnhofsbereichs hat die Stadt den Bebauungsplan „Am Güterbahnhof II“ in der ersten Stufe des Planverfahrens im Jahr 2017 aufgestellt.

Die Personenunterführung am DB-Bahnhof soll 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. Dieser soll durch raumabschließende Neubauten zu den Bahnanlagen hin gefasst sein. In den Neubauten könnten Dienstleistungen, ein Hotel oder Boardinghouse sowie Gastronomie und reisebe-

zogener Einzelhandel unterkommen. Die bereits beantragte Neuausrichtung eines Bürogebäudes für das Gießener Job-Center sowie ein Parkhausneubau in Erweiterung des bereits bestehenden Parkhauses werden dazukommen.



B-Planentwurf GI 01/43, „Am Güterbahnhof II“, August 2017, Stadtplanungsamt Gießen



Zeichenerklärung gem. Planzeichenverordnung von 1990

Art der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs.1 Nr.1 des Baugesetzbuches (BauGB), §§ 1 bis 11 der BauNutzungsverordnung (BauNVO))

 Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)

Bauweise, Bauflächen, Baugrenzen
(§ 9 Abs.1 Nr.2 BauGB, § 22 und 23 BauNVO)

 Bauflechte
 Baugrenze

Füllschema der Nutzungsschablone
(§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB, § 15, 18, 19 und 20 BauNVO)

 Werteschablone

z. B. III-VI
z. B. 700 m²
z. B. 100,0 m⁰NN
177,0 m⁰NN

Anzahl der minimal und maximal zulässigen Vollgeschosse
maximal zulässige Grundfläche
maximal zulässige Gebäuhöhe (in Meter über Normal Null)
zulässig zulässige Gebäuhöhe (in Meter über Normal Null)

Verkehrsflächen
(§ 9 Abs.1 Nr.11 BauGB)

 Straßenverkehrsfläche
 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
 Parkhaus
 Fernbusbahnhof
 Einkehrbereich

Hauptversorgungs- u. Hauptabwasserleitungen

 Abwasserkanal

Grünflächen
(§ 9 Abs.1 Nr.15 BauGB)

 Grünflächen
 Straßengrün

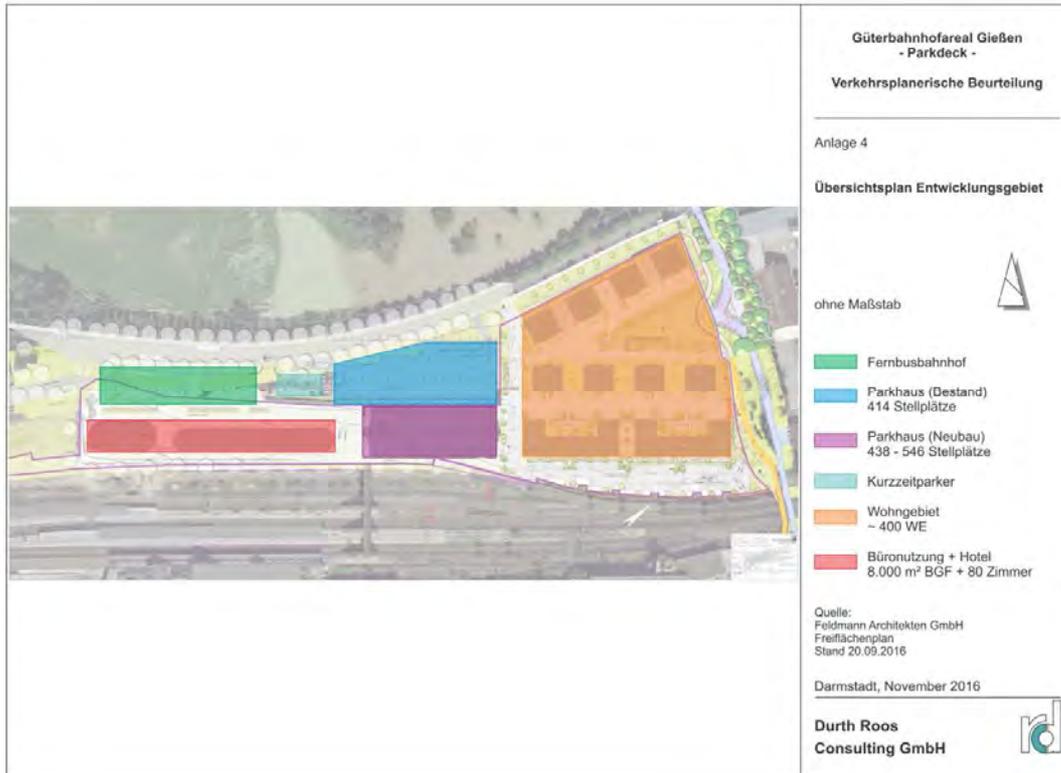
Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
(§ 9 Abs.1 Nr.20 und 25 BauGB)

 Pflanzabschnitt zum Anpflanzen von Bäumen mit Anzahl der auf dem jeweiligen Abschnitt zu pflanzenden Bäume
 vgl. Festsetzungen
 Erhaltung Bäume

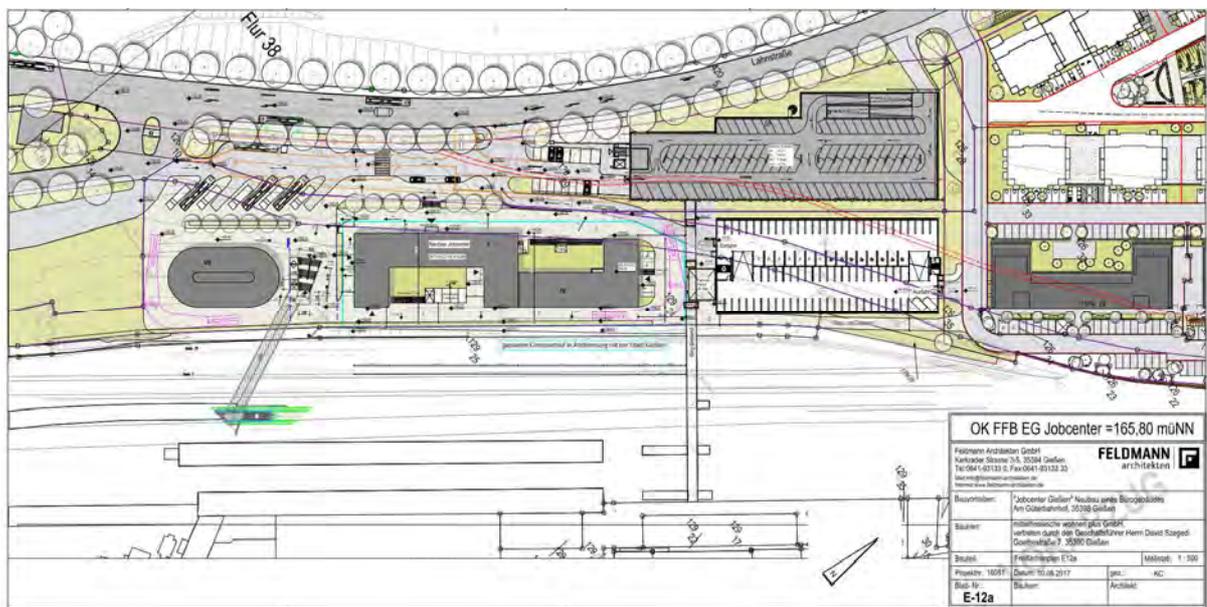
Sonstige Planzeichen

 Umgrenzung von Flächen für Sitzplätze
 M: Gehrecht zu belastende Flächen (§ 9 Abs.1 Nr.21 BauGB)
 M: Leitungsrecht zu belastende Flächen (§ 9 Abs.1 Nr.21 BauGB)
 Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches (§ 9 Abs.7 BauGB)
 Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Legende zum B-Planentwurf August 2017, Stadtplanungsamt Gießen



Entwicklung Güterbahnhofsareal¹⁹



Übersichtsplan der Entwicklung Güterbahnhofsareal²⁰

¹⁹ aus: Güterbahnhofsareal Gießen, - Parkdeck-, verkehrsplanerische Beurteilung, Durth Roos Consulting, 2016

²⁰ aus: Planung für das Job-Center Gießen, Feldmann Architekten 2017



Aufgrund der neuesten Entwicklung ist hier der Neubau des Job-Centers und eines Hotels geplant.

Durch die projektierte Nutzungsänderung und Neubebauung werden auch deutliche Effekte für das Stadtumbaugebiet Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße erwartet. Der bisher ungenutzte bzw. als PKW-Parkplatz genutzte Güterbahnhofsgebiet befindet sich im Konversionsprozess. Auch das Untersuchungsgebiet kann Impulse erfahren und rückt damit stadträumlich näher an die Kernstadt heran. Verkehrliche Veränderungen werden sich ergeben durch den Fernbusverkehr, das Parkhaus und die Nutzung als Dienstleistungsbereich.

2. Wohnquartier „Lahnwiesen“

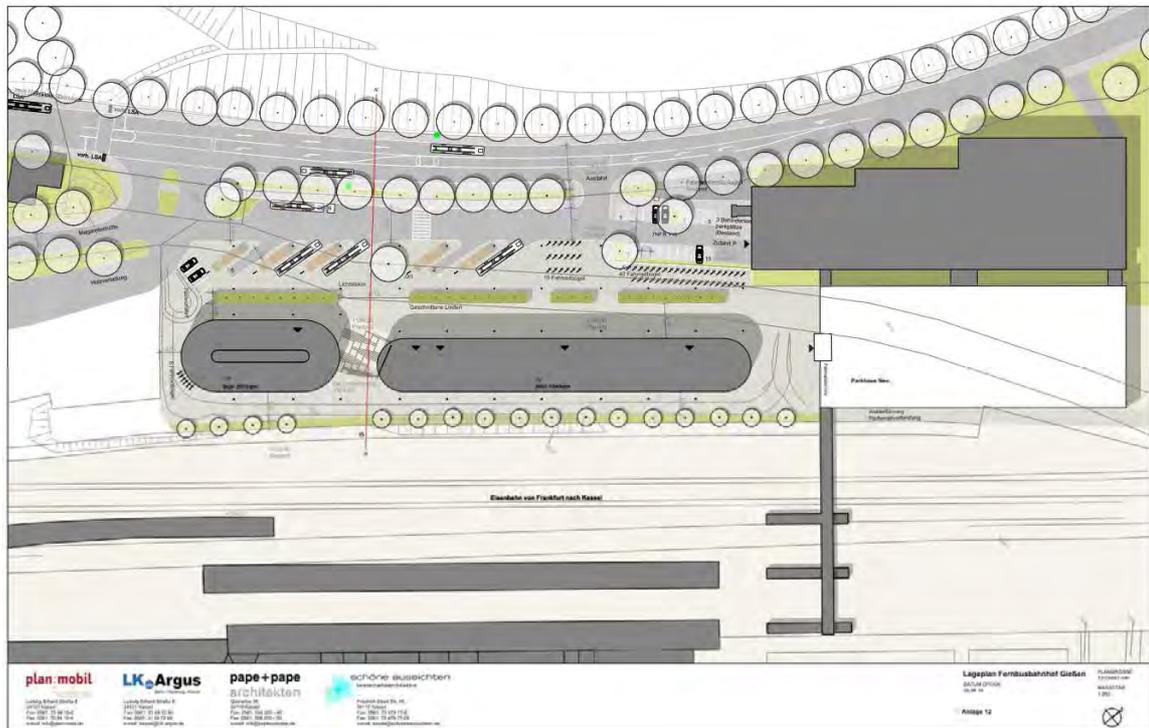
Dargestellt in obigem Übersichtsplan ist auch eine weitere bereits umgesetzte städtebauliche Maßnahme in der direkten Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet. Die zwei Wohnblocks als sogenanntes Neubaugebiet Lahnwiesen wurden 2015/16 errichtet.

Es ist weiterhin geplant, die westlich vor diesem Bereich gelegene ehemalige Kleingartensiedlung ebenso mit Wohngebäuden zu bebauen.

Insgesamt werden im Wohnquartier "Lahnwiesen" somit ca. 400 neue Wohneinheiten, überwiegend als Einzimmer-Appartements oder Zweizimmer-Wohnungen errichtet.

3. Geplanter Fernbusbahnhof, Machbarkeitsstudie Fernbusbahnhof Güterbahnhof Gießen (2016)

Es ist geplant, auf einem Teilbereich des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs einen Fernbusbahnhof für nationale und internationale Destinationen einzurichten. Dieser Fernbusbahnhof liegt somit in direkter räumlicher Nähe zum Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“. Unklar sind zur Zeit noch die Taktungsdichte der Fahrten, die Zeiten des Fahraufkommens und die Routenführung der Busse für An- und Abfahrten. Die Anzahl der Abfahrten nationaler Fernbuslinien wird nach der Machbarkeitsstudie mit 12 Abfahrten pro Stunde, plus zusätzlicher rd. 2 Abfahrten für den internationalen Verkehr angegeben. Von einem (leicht) ansteigenden Verkehrsaufkommen durch den Busverkehr im Gebiet kann ausgegangen werden (Quelle Machbarkeitsstudie 2016).



Entwicklung Güterbahnhofsareal²¹

Ein möglicher Baubeginn ist noch unbestimmt und ist in den nächsten Jahren noch nicht vorgesehen.

4. Fußgängerunterführung

Die vorhandene Fußgänger-Unterführung vom Hauptbahnhof soll bis auf den Vorplatz des Fernbusbahnhofes verlängert werden. Eine barrierefreie Treppen- Rampenanlage mündet zwischen den beiden geplanten Neubauten.

Baubeginn: unbestimmt

5. Geplante Sanierung Konrad Adenauer Brücke (L 3020)

Die verkehrliche Verbesserung durch den 4-spurigen Ausbau der L 3020 im Zuge der Heuchelheimer Straße von der Westanlage bis zur Auffahrt B 429, mit Neubau und Erneuerung

²¹ aus: Güterbahnhofsareal Gießen, - Parkdeck-, verkehrsplanerische Beurteilung, Durth Roos Consulting, 2016



des Brückenbauwerkes und dadurch geringerem Rückstau an den Lichtsignalanlagen, ist geplant.

Die Erneuerung der Brücke wird alleine deshalb notwendig werden, da es zur Zeit aufgrund festgestellter Bauschäden eine Befahrungsbeschränkung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 30 t gibt. Fahrten von LKW-Sattelschleppern und LKW-Gespansen über 30 t und wegen der im Süden zur Zeit noch gegebenen Durchfahrthöhenbeschränkung der beiden Bahnunterführungen von 3,5 m in das Stadtumbaugebiet erfolgen daher zur Zeit ausschließlich über die Klinikstraße/Frankfurter Straße.

Diese Maßnahme wird sich nach erfolgter Umsetzung mittelfristig durch einen verbesserten Verkehrsfluß, möglicherweise auch mit einem dadurch erhöhten Verkehrsaufkommen über die Lahnstraße und damit im Stadtumbaugebiet Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße auswirken.

Baubeginn erfolgt nach Planfeststellungsverfahren voraussichtlich 2019, Durchführungszeitraum ca. 2 Jahre.

6. Holzverladung

Südlich an den ehemaligen Güterbahnhofsbereich schließt sich eine Holzverladung an, die bahnseitig im Wesentlichen von der HLG Holzlogistik und Güterbahn GmbH betrieben wird. Die Zufahrt für LKW erfolgt über die Einfahrt Margaretenhütte in Höhe des geplanten Fernbusterminals in südliche Richtung. Die Ausfahrt von der Holzverladung erfolgt wieder über die Zufahrt an der Margaretenhütte.

Aufgrund der gegebenen Gewichts- und Höhenbegrenzungen im Süden (Bahnunterführungen) und Norden (Konrad-Adenauer-Brücke) findet der LKW-Transport derzeit noch über die Klinikbrücke/Frankfurter Straße statt.

4 Zusammenfassende SWOT-Analyse

4.1 Übergeordnete Faktoren

Das Untersuchungsgebiet wird durch seine Lage zwischen Lahn, den großflächigen Verkehrsanlagen der Deutschen Bahn und dem Gießener Ring räumlich strikt begrenzt und erfährt durch seinen Standort am äußersten westlichen Rand der Kernstadt eine untergeordnete und eher unbeachtete Wahrnehmung. Durch diese räumlichen Zwangspunkte ist auch die externe Verkehrserschließung bzw. die Anbindung des Gebietes an die Gesamtstadt stark beschränkt. Diese eingeschränkte Wahrnehmbarkeit hat auch in der Nutzung des Gebietes seinen Widerhall gefunden: die dominierenden Nutzungen bestehen aus öffentlichen und gewerblichen Recycling-Standorten sowie dem großen Klärwerk, die insgesamt in ihrer Bedeutung weit über das Gebiet hinausreichen und jeweils regionale Bedarfe abdecken. Aus einer grundsätzlichen, übergeordneten Betrachtung heraus sind derartige Nutzungen nur schwer verlagerbar oder gar unverzichtbar (Klärwerk) und werden daher auch weiterhin den Gesamteindruck prägen sowie im südlichen Teil die weitere Entwicklung bestimmen.

Dem steht im nördlichen Teil ein auch gesamtstädtisch bedeutsamer Funktionswandel gegenüber: durch Aufgabe des Güterbahnhof-Betriebs gegenüber dem Personenbahnhof und die Ausbreitung neuer Wohnnutzung auf bisher unbebauten Flächen (Kleingärten) an der Wieseck erfährt dieser Teil der Stadt einen Nutzungswandel (allerdings formell außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegen), der sich auch auf die weitere Entwicklung der unmittelbar daran angrenzenden Bereiche des Stadtumbauebietes auswirkt. Die angestrebte Umnutzung des früheren Güterbahnhofes zu einem neuen Bahnhofplatz mit Fernbusbahnhof und Dienstleistungsnutzung lässt die im Süden liegenden „Wohninseln“ der Siedlung Margaretenhütte und der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung entwicklungsplanerisch als Bestandteil eines größeren Quartiers erscheinen, das seine nicht-bauliche Ergänzung durch die große Grünzone der benachbarten Lahnaue erfährt. Hier sind die ökologischen Erfordernisse eines geschützten Fluss- und Landschaftsraumes mit dem Bedarf an städtischen Naherholungsfunktionen zu koordinieren.

Das Stadtumbauegebiet weist somit eine räumlich-funktional recht deutliche Zweiteilung in den gewerblich geprägten Südteil und den nördlichen, sehr unterschiedlichen Nutzungen dienenden Gebietsteil auf.



4.2 Schwächen

Wohnfunktion

Die isolierte Lage der Wohnsiedlung Margaretenhütte lässt für die Bewohner nur ungünstige Verbindungen in die übrigen Stadtviertel und ins Zentrum zu. Die Wegeverbindung nach Osten führt oft entlang gewerblich genutzter Flächen und einem Straßenzug, der auch durch Schwerverkehr belastet ist. Die Fuß-/Radweg-Verbindung entlang der Wieseck ins Stadtzentrum ist im Bereich der Bahnanlagen schwer passierbar und unattraktiv. Für die Wohnnutzung existiert keine Nahversorgung des täglichen Bedarfes innerhalb des Stadtumbaugebietes.

Die Wohnnutzung wird durch den Helikopterbetrieb der Luftrettungszentrums sowie Schwerverkehr (Lahnstraße) gestört. Der Pkw-Verkehr auf der Lahnstraße weist oft eine überhöhte Geschwindigkeit auf. Auch der Radverkehr auf dem Lahn-Radweg trägt offenbar zum Teil zu Gefährdungssituationen im Wohnsiedlungsbereich bei.



Eigene Darstellung

Nach Abriss einer früheren Pumpstation kann die Siedlung um einen Wohnungsneubau ergänzt werden. Die vorhandenen Wohngebäude weisen einen baulichen und energetischen Modernisierungsbedarf auf. Da unmittelbar südlich angrenzend gewerbliche Nutzungen von Verwertungsbetrieben und Lagerflächen bestehen, fehlt eine bessere gestalterische Abschirmung gegenüber den Wohngebäuden durch angepasste Freiflächengestaltung.

Die Hessische Erstaufnahmeeinrichtung (HEAE) bildet einen für die Öffentlichkeit unzugänglichen Bereich, der eine gewisse Barrierewirkung zwischen dem (ehem.) Güterbahnhofsareal und den südlich anschließenden Baugebieten erzeugt.

Gewerbenutzung

Die gewerblichen Nutzungen stellen innerhalb des Untersuchungsgebiets für sich genommen keine „Schwäche“ im funktionalen Sinne dar. Eine nennenswerte Fluktuation der Eigentümer bzw. Nutzer, Leerstände oder relevante ungenutzte Flächen sind nicht feststellbar, so dass von einem „gefragten“ Standort ausgegangen werden kann. Die Dominanz der Verwertungsbetriebe führt in Bezug auf das Ortsbild und das Image des Stadtraumes allerdings zu entsprechenden negativen Erscheinungen bzw. Einschätzungen. Auch ist in unmittelbarer Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe von Beeinträchtigungen auszugehen, unzumutbare Belastungen bzw. Missstände sind jedoch nicht bekannt geworden. Weiterhin führen die verkehrlichen Auswirkungen des gewerblichen Verkehrs zu Belastungen in den angrenzenden Stadtquartieren östlich der Bahn, da keine geeignete Straßenanbindung des Gebietes nach Süden besteht.



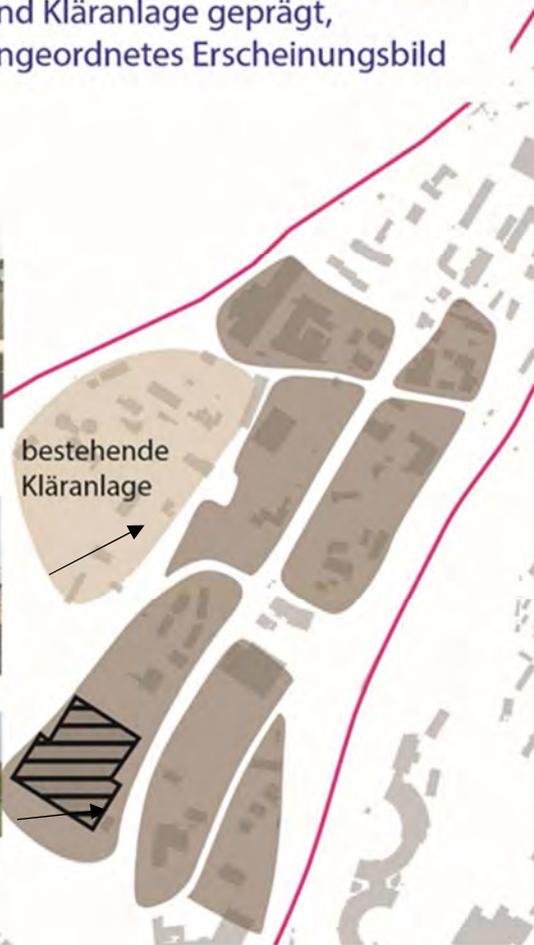
Gebiet durch Recycling-Gewerbe
und Kläranlage geprägt,
ungeordnetes Erscheinungsbild



bestehende
Kläranlage



offene Hallen der ehem. Bioabfall-Verwertung



Eigene Darstellung

Verkehrliche Situation

In der Gesamtschau der Schwächen-Analyse kann die Verkehrssituation in einigen Bereichen des Untersuchungsgebietes und hinsichtlich der äußeren Verkehrserschließung als deutlichster Problempunkt angesehen werden. Wegen des vorhandenen Engpasses im Zuge der Bahnunterführungen am Südenende der Lahnstraße bestehen erhebliche Dysfunktionalitäten für den Schwerverkehr in und aus dem Gewerbegebiet. Zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit des



Eigene Darstellung

Untersuchungsbereiches ist die Verbesserung dieser Situation von erheblicher Bedeutung, was durch eine von der Bahn geplante notwendige Brückenerneuerung kurzfristig auch in Angriff genommen wird.

Auch der Straßenzug Margaretenhütte, der innerhalb des gewerblichen Teils des Untersuchungsgebietes als eine der HAUPTSCHLIEßUNGSSTRASSEN dient, weist gravierende Mängel auf, die zu einem grundlegenden Sanierungsbedarf führen.

Die Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer ist mit Ausnahme des selbständigen Lahnufer-Radweges als häufig unzureichend und verbesserungsbedürftig anzusehen. Teilweise fehlen eigene Wege entlang der Straßen, das Wegenetz ist insgesamt nicht planmäßig strukturiert. Über die Wieseck ist derzeit nur ein provisorisches Brückenbauwerk vorhanden.



Eigene Darstellung

Grüne und blaue Infrastruktur

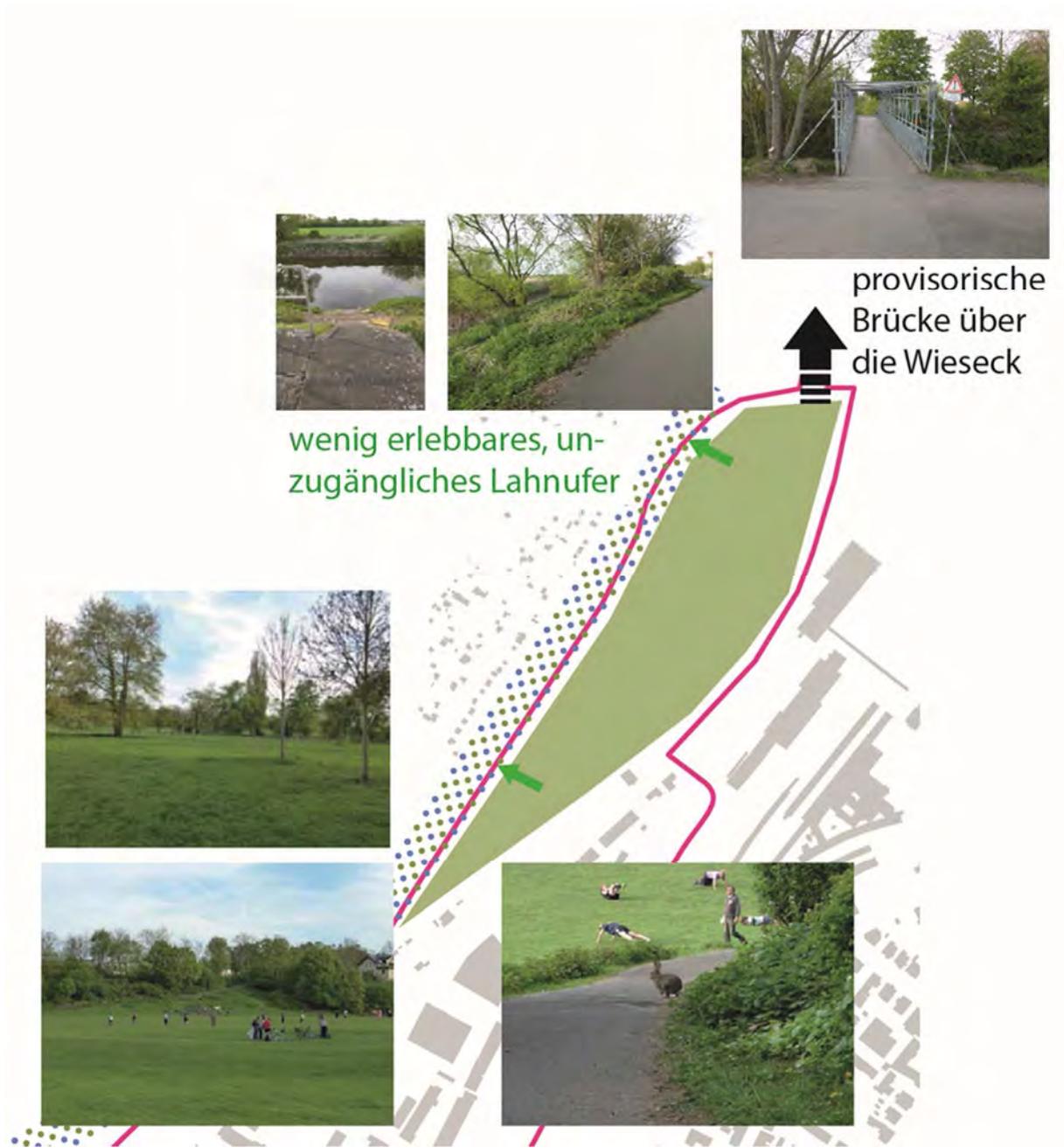
Während mit der Lahnaue im Norden des Untersuchungsgebietes ein großzügiger und landschaftsökologisch bedeutsamer Raum für eine positive Ausstattung des Gebietes sorgt, ist der gewerbliche Teil im Süden nur sehr wenig mit diesbezüglichen Funktionen ausgestattet, die sich im Wesentlichen auf die Bepflanzungen mit Straßenbegleitbäumen beschränken. Die große landwirtschaftlich genutzte Fläche im Südwesten bietet ein monostrukturiertes Erscheinungsbild, da Heckenpflanzungen oder sonstige artenreiche Grünstrukturen fehlen.

Nur der Straßenzug Margaretenhütte weist in seinem nördlichen Abschnitt eine dichte Bepflanzung mit Alleebäumen auf, die für das Orts- bzw. Straßenbild einen prägenden Eindruck erzeugt.

Der begradigte und wenig naturnahe Flusslauf der Lahn als Grenze des Gebietes im Westen hebt sich gestalterisch kaum aus der Umgebung hervor, da der normale Wasserpegel recht

tief liegt und die angrenzenden meist dicht bewachsenen und verbuschten Uferstreifen nur wenige Einblicke ermöglichen. Ansonsten sind innerhalb des Stadtumbaugebietes keine weiteren offenen Gewässer ersichtlich, abgesehen von einem offenen Straßentwässerungs-Graben entlang des Gießener Rings.

Die genannten Freiflächen innerhalb des Gebietes und die westlich jenseits der Lahn befindlichen Ackerflächen bilden grundsätzlich einen großen Bereich klimatisch begünstigter Zonen, die auch auf die angrenzenden Siedlungsflächen des Gebietes einwirken; teilweise sind die Luftströmungen durch Verkehrsemissionen des Gießener Rings belastet. Der Uferraum der Lahn wird in Höhe Hüttenweg durch einen herangerückten Hallenbau beeinträchtigt.



Eigene Darstellung

4.3 Stärken/ Bindungen

Der Landschaftsraum im Norden des Stadtumbaugebietes (Bereich 1) einschließlich der durch den Verlauf der Lahn bestimmten Uferzonen entlang der Gebietsgrenze bietet eine Grundlage für eine Steigerung der ökologischen Qualität des Naturraumes, wobei ein konkurrierender Anspruch mit der Funktion als Naherholungsbereich für die angrenzenden Nutzungen im Süden (Bereich 2) und für die aufgezeigten Umnutzungstendenzen im östlich anschließenden Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ besteht (dort Ergänzung durch Einbeziehung des Wieseck-Ufers in den Landschaftsraum). Ferner ist für diese naturräumlichen Abschnitte des Untersuchungsgebietes auf die durch den Klimawandel an Bedeutung gewinnenden Ansprüche hinsichtlich des Hochwasserrisikomanagements hinzuweisen.

Der Gewerbe- und Entsorgungsstandort (Bereiche 3 und 5) bietet für die vorhandenen Gewerbearten und die Kläranlage einen auch langfristig zu erhaltenden Standort, der hinsichtlich seiner verkehrlichen Belange verbessert werden kann, so dass derzeitige Auswirkungen auf andere Stadtviertel reduziert werden können. Andererseits werden durch die geplante Errichtung eines Fernbusbahnhofes und die Ausbildung eines entsprechenden Knotenpunktes des öffentlichen Personenverkehrs im Anschluss an das Untersuchungsgebiet andere Verkehrsarten begünstigt. Durch die bessere Erreichbarkeit auch des Personenbahnhofes erhöht sich die Attraktivität des Untersuchungsgebietes für Wohnen oder Betriebe aus nicht schwerlastverkehrsabhängigen Branchen.

Die gewerbliche Nutzung im Süden des Gebietes (Bereich 4) weist schon heute einen eher dienstleistungsorientierten Charakter auf. Da dieses Gebiet auch als „Eignungsgebiet“ für Freizeitnutzungen (Vergnügungsstätten in planungsrechtlichem Sinne) deklariert ist, sind hier gute Bedingungen für eine handels- und dienstleistungsorientierte Standortpräferenz gegeben. Zur Stärkung der Freizeitnutzung trägt auch der vorhandene Fußballverein mit Sportplatz, als extrem identitätsstiftender Verein für das Gebiet, bei.

4.4 Chancen

Die weitgehende neue Funktionalität und Neugestaltung des Stadtumbaugebietes „Bahnhofsumfeld“ in den Teilen westlich der Bahn bietet die Chance, diese Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen für das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ nutzbar zu machen. Dies betrifft vor allem die anschließenden Wohnnutzungen (Bereich 2) und die Anbindung an die Grünräume (Bereich 1).



Die Hessische Erstaufnahmeeinrichtung wird trotz erkanntem erheblichen Sanierungsbedarf auch weiterhin als Einrichtung des Landes für die Erstaufnahme von Flüchtlingen betrieben. Die Nähe zum Bahnhof begünstigt eine rasche Unterbringung bei der Ankunft der mit dem Zug anreisenden Personen. Gegenwärtig wird hierzu eine Busaufstellfläche vor dem Eingang der HEAE im Meisenbornweg benötigt. Sollte die Nutzung als Erstaufnahmeeinrichtung aufgegeben bzw. zum Teil verlagert werden, so können hier Nutzungen etabliert werden, die eine hohe Andienungsqualität durch den öffentlichen Personenverkehr (Bahn/ Bus) an dem erweiterten Nahverkehrsknotenpunkt bevorzugen. Damit verbunden wären auch die Schaffung eines neuen Eingangs von Norden bzw. weiterer Zufahrten für diese Fläche und die Umgestaltung angrenzender Straßen.

Für den Grünraum der Lahnaue sind Verbesserungen der Verknüpfungen mit den künftigen neuen Funktionen zu entwickeln. Hier sind insbesondere Maßnahmen zur Gestaltung der Übergangszone für den neuen Bahnhofsplatz/ Busbahnhof und dem Wohngebiet „Lahnwiesen“ zu berücksichtigen und die Brückenverbindung über die Wieseck zu erneuern. In der Lahnaue selbst sind weitere Maßnahmen zur Optimierung landschaftsökologischer und klimatologischer Belange zu prüfen und mit Anforderungen an die Naherholungsfunktion abzugleichen.

Die Möglichkeit zur Neuerrichtung eines Wohngebäudes mit 18 Wohneinheiten und die Anpassung der Freiraumgestaltung in der Siedlung Margaretenhütte führt zu einer deutlichen Stärkung der Wohnfunktion. Zusammen mit weiteren Modernisierungsmaßnahmen an Bestandsgebäuden trägt diese Entwicklung der generell gestiegenen Bedeutung der Wohnnutzung Rechnung und kann mittel- bis langfristig den Anstoß zu einer weiteren Entwicklung des nördlichen Teils des Stadtumbaugebietes zu einem attraktiven gemischt genutzten Quartier liefern. Für den Südteil des Stadtumbaugebietes ist schwerpunktmäßig durch verkehrsverbessernde Maßnahmen die Standortqualität des Gewerbestandortes zu erhöhen. Insbesondere durch Schaffung einer geeigneten leistungsfähigeren Anbindung nach Süden wird die Bedienungsqualität für Ziel- und Quellverkehr erheblich verbessert und gleichzeitig die Belastung des nördlichen Teiles und der Quartiere an der Klinikstraße/ Frankfurter Straße verringert.

Im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen ist auch auf die Berücksichtigung von ökologischen Aspekten Wert zu legen, um in diesem Gebietsteil eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes zu erzielen. Die ursprünglich angedachte Einbeziehung nicht mehr benötigter Bahnflächen in unmittelbarer Nachbarschaft der Straße Margaretenhütte lässt sich allerdings soweit erkennbar nicht realisieren. Es sollten daher verstärkt auch die privaten Eigentümer/ Betreiber

der gewerblichen Grundstücke im Rahmen eines Anreizprogrammes zur Durchführung von Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden und Dächern oder zu anderen grundstücksbezogenen Maßnahmen motiviert werden.

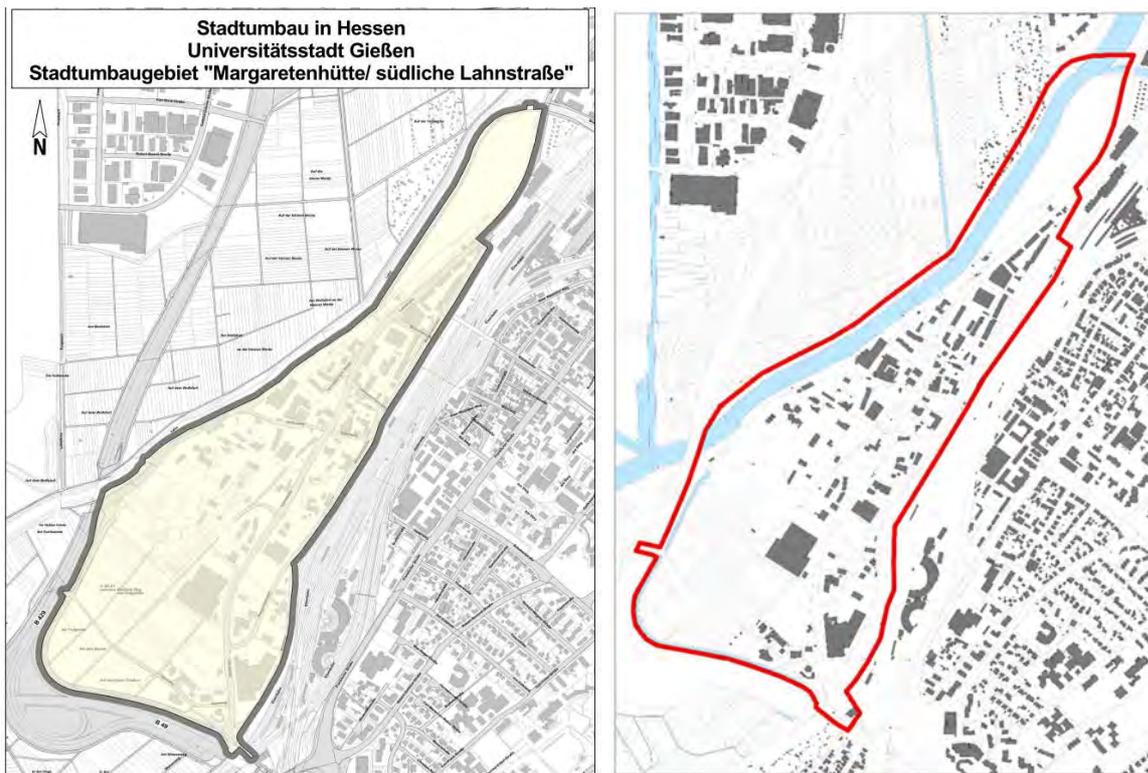
Inwieweit im Zuge der Erweiterungsplanungen für die Kläranlage zusätzliche Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien für das Untersuchungsgebiet oder darüber hinaus entwickelt werden könnten, wird bei der konkreten Planung zu prüfen sein.

5 Fördergebietszuschnitt

Die Abgrenzung und Begründung des Fördergebietszuschnitts ergeben sich aus den „natürlichen“ Grenzen durch Lahn und Bahn und Wieseck, sowie durch den Gießener Ring und das benachbarte Stadtumbaugebiet Bahnhofsumfeld.

Es wurden Randbereiche der Bahn mit einbezogen ebenso ein schmaler Streifen der gegenüberliegenden Lahnseite (rechtsseitig der Lahn). Gleiches gilt für den rechtsseitigen Mündungsbereich der Wieseck.

Der gegenüber der ursprünglich bei der Programmaufnahmebeantragung leicht erweiterte Geltungsbereich begründet sich in der Möglichkeit, in den Randbereichen gegebenenfalls Projekte durchführen zu können, die der Erreichung der Stadtumbauziele dienen. Die ursprüngliche Größe wurde von der Stadt mit 72,4 ha angegeben. Der Vorschlag der neuen Gebietsabgrenzung umfasst eine Fläche von rd. 85,6 ha.



Antragsunterlagen Stadt Gießen, 2016, Abgrenzungsrahmen Fördergebiet

Im Bereich der Hessischen Erstaufnahme Einrichtung HEAE und des nördlichen Abschnitts der Straße Margaretenhütte ergibt sich eine Überschneidung mit dem Stadtumbaugebiet

„Bahnhofsumfeld“, dessen Gebietsabgrenzung mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 06.09.2012 verbindlich festgelegt wurde. In dem Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ ist das Gebiet der HEAE inkludiert.



Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ gem. Beschluss Stadtverordnetenversammlung vom 06.09.2012 (aus Teilräumliches Entwicklungskonzept (2012))

Bewertung und funktionale Zusammenhänge

Das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ stellt mit Einbeziehung der HEAE und allen Abschnitten der Straße Margaretenhütte eine funktionale und sozialräumlich eindeutig definierte Einheit dar. Im ISEK „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ wird ein ganzheitlicher und integrierter Ansatz verfolgt. Der Straßenbereich der Margaretenhütte von der nördlichen Einmündung in die Lahnstraße bis zur südlichen Kreuzung wiederum in die Lahnstraße sollte komplett in einem Stadtumbaugebiet betrachtet und entsprechend baulich berücksichtigt werden. Bei der Beteiligung im Rahmen der Erstellung des ISEK für das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ sind hier auch baulich tragfähige Konzepte entwickelt und aufgezeigt worden. Der Bereich der HEAE ist funktional in seiner Zuordnung eindeutig eher im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung des Stadtumbaugebiets „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ zu sehen als im Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“.



Eine eingehende Auseinandersetzung mit diesen Überschneidungsbereichen hat im Stadtumbauegebiet „Bahnhofsumfeld“ nur untergeordnet stattgefunden. Folgerichtig wurden hier auch keine Förderungsmittel im Rahmen des Stadtumbaus beantragt und eingesetzt und es wurden für diese Bereiche im alten Stadtumbauegebiet keine Maßnahmen durchgeführt.

Es wird daher vorgeschlagen, den Geltungsbereich des Stadtumbauegebiets „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ inklusive der HEAE trotz Überdeckung mit dem Stadtumbauegebiet "Bahnhofsumfeld" festzulegen.

Die Festlegung der Gebietsabgrenzung des Stadtumbauegebiets „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ durch Beschluss gemäß § 171b BauGB ersetzt innerhalb seines Geltungsbereichs das in diesem Bereich außer Kraft tretende Stadtumbauegebiet „Bahnhofsumfeld“.

6 Leitbilder, Ziele, Strategien

Thematisch sind die Handlungsbereiche durch das Stadtumbauprogramm selbst bereits benannt, die sich im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ auch sehr deutlich abbilden:

- Wohnen und Wohnumfeld
- Erholung / Freizeit
- Umwelt, Ökologie und Stadtklima
- Verkehr, Erschließung, öffentlicher Raum
- Gewerbe

In Anlehnung an die Systematik der Antragsunterlagen zur Programmaufnahme sind Defizitbereiche, Handlungsfelder und Missstände im Gebiet feststellbar.

Im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ werden die immensen Herausforderungen des demografischen, wirtschaftsstrukturellen sowie klimabedingten Wandels besonders erkennbar. Charakteristisch für das Gebiet ist seine komplexe Gemengelage unterschiedlicher sozialer, städtebaulicher, infrastruktureller, funktionsräumlicher und auch stadtökologischer und stadtklimatischer Handlungsfelder. Gewerbliche Nutzungen, vereinzelte Wohninseln (u.a. die Hessische Erstaufnahmeeinrichtung), Freizeitnutzungen, ökologisch bedeutsame Strukturen (Lahn, Lahnaue, vereinzelte Grünbereiche und Baumalleen, das Luftrettungszentrum, Anforderungen der Bahn und des Ziel- und Quellverkehrs sowie Durchgangsverkehrs überlagern sich in ihrer Konflikträchtigkeit.

Es lassen sich auch umfangreiche Potenziale aktivieren. Zur Reduzierung der Konflikte und der unterschiedlichen Nutzungsanforderungen sind Leitbilder zu formulieren, an denen sich geeignete Maßnahmen orientieren müssen. Leitbilder und Strategien zur Erreichung der Ziele gilt es zu definieren und zu implementieren.

Beteiligungsprozess/ Beteiligungsformate

Beteiligungen wurden in mehrfacher Hinsicht und mit unterschiedlichen Adressaten durchgeführt. Detaillierte Dokumentationen wurden erstellt und befinden sich in der Anlage. Ergebnisse wurden im Kapitel „Ziele“ aufgenommen und im Kapitel „Maßnahmen“ berücksichtigt.



Inhaltlich wurden zum einen die Analyseergebnisse und zum anderen die jeweiligen Maßnahmenpakete vorgestellt. Dabei wurden die Hinweise und Ergebnisse des jeweiligen Beteiligungsformats in die jeweiligen aktuellen Maßnahmenpakete eingespeist und angepasst. Im Einzelnen wurden folgende Beteiligungen durchgeführt:

- insgesamt 5 Arbeitsgruppensitzungen, Verwaltung und Planungsdezernent (Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Amt für Umwelt- und Natur, Gartenamt, Vermessungsamt, Wirtschaftsförderung, Mittelhessische Wasserbetriebe/MWB)
- Stakeholderinterviews als leitfadengestützte Gespräche (telefonisch), mit Ämtern der Stadt (z.B. Straßenverkehrsbehörde), MWB, DB-Immobilien, Projektgruppe Margaretenhütte e.V., Wohnbau Gießen GmbH, Stadtwerke Gießen (SWG), Luftrettungszentrum Gießen, Johanniter-Unfall-Hilfe e. V., IHK Gießen-Friedberg, Landkreis Gießen (Fachdienst Abfallwirtschaft), Regierungspräsidium Gießen (zu HEAE, Katastrophenschutz, Obere Wasserschutzbehörde)
- Workshop für Eigentümer, Bewohner und Nutzer am 27.06.2017
- Workshop für Träger öffentlicher Belange (TÖB-Beteiligung) am 22.08.2017
- Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung am 12.09.2017
- Online-Beteiligungsmöglichkeit vom 13.09.2017 – 11.10.2017

Leitbilder

Leitbild bzw. Leitbilder einer positiven städtebaulichen Entwicklung des Gebiets lassen sich aus der Bestandsanalyse der Gesamtstadt, der Analyse des Fördergebiets und der SWOT-Analyse entwickeln. Sowohl Stärken als auch Schwächen, Chancen und Risiken, die für das Gebiet festgestellt wurden, geben den Korridor möglicher Leitbilder und Ziele vor.

Grundsätzlicher Konsens besteht bei allen Akteuren darin, den Standort behutsam weiterzuentwickeln. Es geht somit nicht darum, bestehende Nutzungen zu verdrängen. Auf Basis dieser grundlegenden Ausrichtung der vorgesehenen Entwicklung des Gebiets können folgende Leitbilder formuliert werden:

- bisherige Nutzungen stärken
- Stärkung von Qualitäten

- Aufwertung des Gewerbestandorts durch Modernisierung der Infrastruktur/ Verbesserung der Anbindung des Gebiets an die Stadt
- Aufwertung des Wohnstandorts durch
 - Abmildern bestehender Konflikte
 - Verbesserung Anbindung des Gebiets an die Stadt
- Imageverbesserung und Entwickeln eines modernen Profils, Profilschärfung
- Multiplikatoreffekte im Fördergebiet und über die Fördergebietsgrenzen hinaus nutzen

Anpassungsbedarfe bestehen vor allem in den Themenfeldern des Stadtumbauprogramms

- Städtebauliche Mängel oder Missstände sowie Funktionsverluste
- Stadtklima/ Klimaanpassung sowie Klimaschutz
- Baulicher Erneuerungsbedarf
- Mängel der infrastrukturellen Ausstattung

Stärken und Schwächen des Gebiets, sowie Konflikte/Risiken und Chancen bestehen in vielfältiger Hinsicht. In der SWOT-Analyse wird darauf eingehend eingegangen.

Strategien

Strategien zur Umsetzung der Leitbilder und Identifizierung geeigneter Maßnahmen durch Verbesserung der Ausgangssituation sind nicht nur im Förderinstrumentarium des Stadtumbaus zu suchen und zu finden. Unter anderem gilt es, die im Rahmen der Erstellung des ISEK angestoßene Beteiligungskultur im Rahmen des Stadtumbaumanagementprozesses weiter zu verfolgen und auszubauen. Die Notwendigkeit zur Beteiligung war z.B. in den Workshops auch sehr deutlich eingefordert worden.

Weiterhin sind zur Erreichung der Ziele geeignete, gegebenenfalls komplementäre Förderinstrumente anzuwenden, die Akteure vor Ort sind entsprechend zu informieren und im Sinne der Leitbilder und der formulierten Ziele zu beraten. Hier kommt dem Stadtumbaumanagement eine wichtige Schnittstellenfunktion zu.

Daneben sollten im Verlauf des Stadtumbauprozesses einzelne Bauvorhaben und konzeptionelle Überlegungen von Akteuren im Gebiet aufgenommen und genutzt werden, um Synergien zu nutzen und durch Feinjustierung die Leitbilder und die Ziele prozesshaft fortzuentwickeln



und anzupassen. Zukünftige Prozesse und Entwicklungen lassen sich nicht beliebig voraussagen. Hier gilt es flexibel auf die aktuellen Anforderungen zu reagieren. Die Leitbildgedanken sollten dabei aber nicht vergessen werden.

Ziele

Die Ziele für das Stadtumbaugebiet lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Verbesserung von Problemlagen und Beseitigung von Missständen
- Stärkung von Qualitäten
- Schärfen eines Profils für das Gebiet:
Erholung + Wohnen + Aufbereitung und Wiederverwertung

Defizite und Ziele für das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ wurden bereits im Antrag der Stadt Giessen zur Aufnahme in das Landesprogramm Stadtumbau in Hessen formuliert.

7 Organisations- und Beteiligungsstruktur

7.1 Organisationsstruktur

In der Phase der Erarbeitung des ISEK übernahm die „Arbeitsgruppe Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ die Aufgaben der kontinuierlichen Begleitung, Beratung und Steuerung des Prozesses (fünf Sitzungen).

Sie setzte sich aus VertreterInnen der folgenden Fachämter bzw. Akteure zusammen:

- Dezernat IV, Stadtrat Peter Neidel
- Stadtplanungsamt
- Büro Bürgerbeteiligung
- Tiefbauamt
- Gartenamt
- Amt für Umwelt und Natur
- Wirtschaftsförderung
- MWB (Mittelhessische Wasserbetriebe)

Nach der Vorlage des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes müssen für den Umsetzungsprozess des Stadtumbaus geeignete Strukturen geschaffen werden.

Für die konkrete Ausgestaltung der Strukturierung des weiteren Prozesses ist das Stadtplanungsamt als federführendes Fachamt der Stadt Gießen gemeinsam mit dem ggf. noch zu beauftragenden Stadtumbaumanagement zuständig.

Folgende zentrale Akteure wirken bei der Umsetzung des Stadtumbauprogramms in Gießen mit:

Lokale Partnerschaft (LoPa)

Für die Umsetzungsphase der Maßnahme des Stadtumbaus wird eine Lenkungsrunde institutionalisiert, die sich turnusmäßig und bei Bedarf außerordentlich trifft.

Sie soll als Lokale Partnerschaft die zentrale strukturelle Einheit der Begleitung und der inhaltlichen Abstimmung und Beratung darstellen. Mit einem regelmäßigen Sitzungsturnus soll sie die konkretisierte Planung und baulichen Umsetzung der Maßnahmen kontinuierlich begleiten.



Die Lokale Partnerschaft setzt sich aus örtlichen Akteuren aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft zusammen. Sie gibt als informelles Gremium Empfehlungen zur zukünftigen Entwicklung des Stadtumbaugebiets. Da die Lokale Partnerschaft formal aus der HGO heraus keine Kompetenzen besitzt, ist eine politische Übereinkunft bezüglich ihrer Legitimation, ihrer Handlungsspielräume, ihrer Entscheidungsbefugnisse bzw. der Tragweite und ggf. Verbindlichkeit ihrer Empfehlungen von Bedeutung.

Die VertreterInnen folgender Fachämter sollen dabei als ständige Mitglieder fungieren:

- Dezernat IV, Stadtrat Peter Neidel
- Stadtplanungsamt
- Büro Bürgerbeteiligung
- Tiefbauamt
- Gartenamt
- Amt für Umwelt und Natur
- Wirtschaftsförderung
- Ordnungsamt (Straßenverkehrsabteilung)

Weitere Träger öffentlicher Belange, lokale Akteure und Interessensgruppen werden regelmäßig hinzugezogen, sobald es um Themen und Projekte geht, die ihren Zuständigkeitsbereich, ihre räumlichen oder fachlichen Bezüge berühren:

- MWB
- Stadtwerke
- Regierungspräsidium Gießen (OWB, Dez. 31, Dez. 22)
- Deutsche Bahn
- Landkreis Gießen
- IHK
- Wohnbau Gießen GmbH
- Projektgruppe Margaretenhütte e.V.
- Mieterrat Siedlung Margaretenhütte
- Vorstand Sportverein Schwarz-Weiß 1960 Gießen e.V.
- Caritasverband

- Diakonie
- Paritätischer Wohlfahrtsverband
- Johanniter Luftrettung
- BUND-Kreisverband Gießen, NABU-Ortsgruppe Gießen

Sollten sich im Prozess des Stadtumbaus neue zivilgesellschaftliche Initiativen bilden, etwa eine Interessenvertretung der ansässigen Gewerbetreibenden oder eine Anwohnerinitiative o.Ä., so sollen sie in die Organisations- und Kommunikationsstrukturen eingebunden und themenbezogen zur Lokalen Partnerschaft hinzugezogen werden.

Stadtumbaukoordination seitens der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt wird als federführendes Fachamt den Stadtumbauprozess insgesamt koordinieren, in enger inhaltlicher und prozessualer Abstimmung mit den involvierten Fachämtern und dem Büro Bürgerbeteiligung. Zu den diesbezüglichen Aufgaben gehören:

- die Gesamtkoordination des Programms und aller Akteure
- die übergreifende Koordination der Einzelmaßnahmen
- die verwaltungsinterne Abstimmung, insbesondere mit den zuständigen DezernentInnen
- die langfristige inhaltliche Justierung des Prozesses

Soweit die Aufgaben des Stadtumbaumanagements nicht vom Stadtplanungsamt selbst übernommen werden, soll ggf. ein externes Stadtumbaumanagement beauftragt werden.

Stadtumbaumanagement

Es wird vorgeschlagen, ein Stadtumbaumanagement zu implementieren, das den Prozess des Stadtumbaus für die nächsten 10 Jahre betreut.

Das Stadtumbaumanagement könnte als operativer Partner des Stadtplanungsamtes Aufgaben der Koordination, Kommunikation, Partizipation und Dokumentation im Rahmen der Programmumsetzung innerhalb der Kommune übernehmen. Die Aufgaben des Stadtumbaumanagements umfassen dabei z. B. die Koordination und Steuerung der Umsetzung von Einzelmaßnahmen sowie aller dabei relevanten Aktivitäten und Akteure, das Anstoßen weiterer Projekte und Prozesse neben den geförderten Einzelmaßnahmen, die Unterstützung bei der Förderantragsstellung, die Akquisition weiterer Fördermittel aus anderen Programmen, das Aufstellen von Kosten- und Finanzierungsübersichten (ggf. auch Treuhänderschaft), die Zeit- und



Finanzplanung, Moderation und Vermittlung, die Initiierung, Konzeption und Steuerung einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit und von Beteiligungsprozessen, die Begleitung der Lokalen Partnerschaft, Monitoring und Evaluation des Stadtumbauprozesses. Das konkrete Leistungsbild ist zur Ausschreibung bzw. Auftragsvergabe festzulegen.

7.2 Beteiligungsstruktur

Beteiligungsverfahren im Rahmen der Konzeptphase

Während der Phase der Erarbeitung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurde ein umfassendes Beteiligungsverfahren durchgeführt (siehe Abbildung):

Zunächst wurden die Erkenntnisse der Bestandsaufnahme mit dem Wissen und den Einschätzungen zentraler lokaler Akteure in telefonisch geführten Interviews rückgekoppelt.

Methodisch als strukturierte, leitfadengestützte Experteninterviews konzipiert, führten die Verfasser des ISEK insgesamt 14 Gespräche mit den folgenden AkteurInnen:

- Magistrat der Stadt Gießen, Ordnungsamt, Straßenverkehrsabteilung
- Projektgruppe Margaretenhütte e.V.
- Wohnbau Gießen GmbH
- Landkreis Gießen, Fachdienst Abfallwirtschaft
- Landkreis Gießen, Erste Kreisbeigeordnete
- Regierungspräsidium Gießen, Abteilung Flüchtlingsangelegenheiten, Erstaufnahmeeinrichtung und Integration
- Regierungspräsidium Gießen, Dezernat 22 (Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Brand- und Katastrophenschutz, Rettungsdienst, Zivile Verteidigung, Soldaten-Vormerkstelle)
- Regierungspräsidium, Obere Wasserschutzbehörde, Dezernat 41.2
- Deutsche Bahn (DB), DB Bahnhofsmanagement Gießen
- Deutsche Bahn (DB), DB Immobilien
- Stadtwerke Gießen (SWG)
- Mittelhessische Wasserbetriebe (MWB)
- Luftrettungszentrum Gießen, Johanniter-Unfall-Hilfe e. V.
- IHK Gießen-Friedberg

Wichtige Fragestellungen waren dabei u.a.

- welche Überlegungen, Ziele und Interessen zu einer zukünftigen Entwicklung es bei den **Eigentümern und Nutzern** der Flächen gibt:
 - Welche Qualitäten des Quartiers werden gesehen? Wie könnten diese gestärkt und ausgebaut werden?
 - Welche Defizite werden gesehen? Wie könnten problematische Aspekte gelöst oder verbessert werden? Welche Möglichkeiten zur Qualifizierung von Orten / Räumen könnte es geben?
 - Welche Entwicklungschancen hat das Gebiet? Existieren eigene Ideen und Vorstellungen zu möglichen Maßnahmen?
- welche Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Gebiets zu beachten sind (aus Sicht der div. **Behörden, die als Stakeholder** angesprochen werden sollen):
 - Gibt es hier jeweils eigene Ziele und Überlegungen zum Gebiet, vor dem Hintergrund der jeweiligen fachlichen Belange?
 - Welche Vorgaben sind für mögliche Maßnahmen zwingend? Was ist ggf. völlig ausgeschlossen? (Und jeweils: warum?)



Beteiligungsverfahren zur Konzeptphase (eigene Darstellung)



Am 27.06.2017 fand ein Workshop für Eigentümer, Bewohner und Nutzer vor Ort im Stadtumbaugebiet, in den Räumlichkeiten des SV Schwarz-Weiß 1860 Giessen, statt. Hier wurde der Arbeitsstand der Bestandsaufnahme und der Gebietsanalyse vorgestellt, ebenso erste Ideen für Maßnahmen im Stadtumbau. Zu allen Aspekten wurde zum einen die lokale Expertise der ansässigen Gewerbetreibenden, der AnwohnerInnen und der EigentümerInnen der Liegenschaften eingeholt. Auch ihre Einschätzung zu Art und Relevanz der vorgeschlagenen Entwicklungsziele und ihre Anregungen zu den Maßnahmenvorschlägen wurden aufgenommen, dokumentiert und in den weiteren Bearbeitungsprozess eingespeist.

Analog wurde in einem zweiten Workshop am 22.08.2017 mit verschiedenen Trägern öffentlicher Belange (TÖBs) der Arbeitsstand des ISEK diskutiert. Vor allem Ziele und Maßnahmen wurden dabei mit Blick auf die verschiedenen fachlichen Belange eingehend diskutiert (siehe die Dokumentationen beider Workshops im Anhang).

In einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung am 12.09.2017 im Konzertsaal des Rathauses wurde die breite Öffentlichkeit über den Stadtumbauprozess und den Entwurf des ISEK informiert. Auch hier wurden Anregungen und Hinweise, Zustimmung wie auch Kritik am vorgestellten Entwurf eingeholt und dokumentiert. Sie fließen in die Endfassung des ISEK bzw. in die weiteren Planungsprozesse in der Umsetzungsphase ein.

Im Anschluss daran hatte die Bürgerschaft im Zeitraum 12.09.-11.10.2017 Gelegenheit, den in der öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellten Entwurf des ISEK auf der kommunalen Beteiligungsplattform www.giessen-direkt.de einzusehen und zu kommentieren (Online-Beteiligung). Während dieser Beteiligungsphase ging eine Rückmeldung bzw. Anfrage per E-Mail vom 26.09.2017 bei der Stadt Giessen ein. Sie betrifft die Entwicklung des Straßenraumes (Parkraumkonzept, Beleuchtung und Reinigung) im mittleren Abschnitt der Margaretenhütte. Sie wurde durch das Stadtplanungsamt am 05.10.2017 per E-Mail beantwortet. Derzeit lässt sich aber noch nichts über die spätere Anordnung von Parkplätzen nach einer Straßenneuordnung sagen. Zunächst muss eine konkrete Straßenplanung im Zusammenwirken mit den EigentümerInnen und NutzerInnen in einem weiteren Schritt erarbeitet werden. In diesem Zuge wird auch eine neue Straßenbeleuchtung vorgesehen.

Die verwaltungsinterne Abstimmung in der Konzeptphase wurde durch insgesamt fünf Sitzungen der Arbeitsgruppe „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ unter Vorsitz des Dezernenten, Stadtrat Peter Neidel, strukturiert. Die Arbeitsgruppe setzte sich zusammen aus VertreterInnen

der folgenden Fachämter und Akteure: Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Amt für Umwelt- und Natur, Gartenamt, Vermessungsamt, Wirtschaftsförderung, Mittelhessische Wasserbetriebe. In dieser Runde wurden die Zwischenergebnisse sowohl der Bearbeitung des ISEK als auch die Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren besprochen und fachlich bewertet und auf dieser Basis das weitere Vorgehen festgelegt.

Im Zeitraum vom 12.09.-26.09.2017 wurde der ISEK-Entwurf in einer abschließenden Ämterbeteiligung abgestimmt. Das Amt für Umwelt und Natur hat in einer Stellungnahme vom 11.10.2017 neben allgemeinen Hinweisen zwei Anmerkungen zum ISEK-Entwurf abgegeben.²²

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept wurde mit entsprechendem Bearbeitungsstand Mitte September als Entwurf zunächst dem Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Fördermittelgeber) vorgelegt.²³

Beteiligung in der Umsetzungsphase des Stadtumbaus: Aktivierung und Einbindung des bürgerlichen Engagements

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Stadtumbauprogramms ist ein kontinuierliches, auf den Prozess und die Einzelmaßnahmen abgestimmtes Beteiligungsverfahren außerordentlich wichtig.

Damit die Bürgerschaft im Allgemeinen und die lokal im Stadtumbaugebiet ansässigen bzw. tätigen Akteure im Besonderen den Stadtumbau unterstützen und mitgestaltend daran teilhaben, ist ein transparenter Prozess notwendig, bei dem frühzeitig informiert und in geeigneten, auf die Adressaten hin spezifisch ausgestalteten Formaten Beteiligungsangebote gemacht werden. Gerade angesichts der Heterogenität des Quartiers ist hier ein maßgeschneidertes Verfahren anzustreben.

²² Es wurde empfohlen, die in Bereichen beabsichtigte Herstellung der Zugänglichkeit des Lahnufers aus ökologischen Gründen nicht vorzunehmen. Dieses Ziel soll dennoch wegen der hohen Bedeutung der Lahnaue für Erholungssuche weiter verfolgt werden.

Die „Erhaltung der vorhandenen Baumallee und Entsiegelung im Traufbereich“ im nördlichen Bereich der Margaretenhütte wurde gefordert. Dies ist vollumfänglich Bestandteil der Maßnahmenplanung.

²³ Es ist geplant, im November 2017 eine mit den Hinweisen aus dem Ministerium und aus der Bürger- und Ämterbeteiligung nochmals überarbeitete Fassung den kommunalen Gremien zur Abstimmung vorzulegen.



Die Zielsetzungen liegen dabei in

- Akzeptanz und Überzeugung der BürgerInnen gegenüber Programm- und Maßnahmeninhalten
- Aktiver Mitarbeit und Ideen von BürgerInnen
- Engagement von Gewerbetreibenden
- Investitionsbereitschaft der Privaten, Mitwirkung bei der Umsetzung von Maßnahmen

Folglich ist die Aktivierung und Einbindung des bürgerlichen Engagements eine kontinuierliche Aufgabe. Sie kann mit folgenden Elementen erfolgen:

- klassische Öffentlichkeitsarbeit mittels verschiedener Medien (auch „neue“ Medien) sowie „überraschende“ Elemente der Aktivierung (etwa kurzzeitige, temporäre Aktionen oder Interventionen vor Ort)
- Teilnahme an Initiativen des Landes Hessen oder des Bundes zur Bürgeraktivierung, zum „Transport“ und zur Vermittlung der Programmideen und zur Bewusstseinsbildung (z.B. Stadtradeln, Ab in die Mitte, Klimaschutzinitiativen, kulturelle Initiativen etc.)
- BürgerInnenbeteiligung verschiedener Formate im Rahmen der Maßnahmenumsetzung, sowohl vor Ort im Quartier (aufsuchende Beteiligung) als auch für die Gesamtstadt, in einer crossmedialen Kombination aus klassischen „face-to-face“-Formaten mit verschiedenen Formen der Online-Beteiligung;
- Ausweitung der Beratungsangebote für Immobilieneigentümer insbesondere hinsichtlich der Möglichkeiten im Handlungsfeld Klimafolgenanpassung (Begrünung, Entsiegelung, Regenwasserbewirtschaftung und Gebäudesanierung) und zur Aufwertung ihrer jeweiligen „Außenansichten“ und Eingangsbereiche;
- strategische Kommunikation mit Immobilieneigentümern bzgl. der Profilbildungsstrategie für das Quartier und ihrer Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Entwicklung

Zu Beginn der Umsetzungsphase soll ein entsprechendes Beteiligungsverfahren auf Basis der dann festgelegten Umsetzungsstrategie erstellt und abgestimmt werden, die definiert, welche Maßnahmen mit welcher Priorisierung konkret in welchen Zeiträumen umgesetzt werden.

8 Maßnahmen und Instrumente

In den Antragsunterlagen zur Programmaufnahmen wurden bereits holzschnittartig erste Maßnahmen für das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ formuliert.

Die daraus im Rahmen der Leitbildentwicklung, des Beteiligungsprozesses und verwaltungsin-
terner Abstimmungen herausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge haben sich zu umsetzungs-
basierten Maßnahmen konkretisiert.

Die Förderfähigkeit und die Höhe der Förderfähigkeit im Rahmen des Stadtumbauprogramms
Hessen können nicht abschließend im ISEK bestimmt werden. Die Förderfähigkeit ergibt sich
u.a. aus den Regelungen der RiLiSE und den jeweiligen Bedingungen der Förderbescheide.
Ergebnisse von Abstimmungs- und Beteiligungsprozessen sind zentraler Bestandteil einer of-
fenen Beteiligungskultur im Rahmen der Programmumsetzungsphase.

Die baulichen Maßnahmen werden im Einzelnen vorgestellt.

Gemäß der „Hinweise zu den einzelnen Bestandteilen des Förderantrags des Bund-Länder-
Programms Aktive Kernbereiche in Hessen im Programmjahr 2017“ erfolgt eine Vorstellung
der Steuerung und Steuerungsstrukturen (Kostenart II) und der Vergütung für Beauftragte
(Kostenart III) nicht über standardisierte Blätter mit Einzelmaßnahmenbeschreibungen.

Konzept zur stadtgestalterischen Einbindung von Gewerbegrundstücken, Kosten- art I (Vorbereitung der Maßnahme)

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen und Akteursbeteiligung wurde herausgestellt, dass
eine Profilierung des Gebiets angestrebt werden soll. Das eher mit einem „Problemimage“
behaftete Gebiet soll mehr ins das Bewußtsein gerückt, die Stärken und Leistungen für die
Stadtgesellschaft mehr herausgestellt werden.

Ziel einer Konzepterstellung zur stadtgestalterischen Einbindung von Gewerbegrundstücken ist
eine gestalterische Aufwertung von Gewerbegrundstücke durch innovative Lösungen zur

- Imageverbesserung
- Schärfung Gebietsprofil und Identität
- „Bereinigung“ von Grundstücksgrenzen und Einfriedigungen
- Begrünung an geeigneten Stellen



Pflichtbeitrag Kompetenzzentrum Hessen Agentur, Kostenart II (Steuerung und Steuerungsstrukturen)

Für die fachliche Begleitung des Stadtumbauprogramms ist an das Kompetenzzentrum Hessen Agentur GmbH ein jährlicher Beitrag in Höhe von 12.500,- EUR zu entrichten.

Vergütung für Beauftragte, Kostenart III

Es wird von einer Einsetzung eines Stadtumbaumanagements ausgegangen. Bei Einzelmaßnahmen wird die Stadt vom Stadtumbaumanagement bei der Vorbereitung und Mittelbeantragung, Umsetzung und konzeptioneller Weiterentwicklung des Stadtumbauprozesses unterstützt.

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit, Kostenart IV

Siehe Einzelmaßnahmenbeschreibung.

Grunderwerb, Kostenart V

Siehe Einzelmaßnahmenbeschreibung.

Ordnungsmaßnahmen, Kostenart VI

Siehe Einzelmaßnahmenbeschreibung.

Verbesserung Verkehrsverhältnisse, Kostenart VII

Siehe Einzelmaßnahmenbeschreibung.

Gestaltung von Freiflächen/ Wohnumfeldmaßnahmen, Kostenart VIII

Siehe Einzelmaßnahmenbeschreibung.

Neubau von Gebäuden, Kostenart IX

Keine.

Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, Kostenart X

Keine. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden soll über eine Anreizförderung, Kostenart XIX, abgedeckt werden (Erläuterung siehe dort).

Verlagerung oder Änderung von Betrieben, Kostenart XII

Erst im Verlauf der Programmdurchführung werden sich allgemeine Verlagerungsnotwendigkeiten herauskristallisieren.

Für allgemeine Verlagerungsnotwendigkeiten soll über den gesamten Umsetzungszeitraum ein Betrag in Höhe von 50.000,- EUR zur Verfügung stehen.

Instrument Verfügungsfonds, Kostenart XV

Siehe Einzelmaßnahmenbeschreibung.

Instrument Anreizförderung, Kostenart XIX

Im Rahmen des Stadtumbaumanagements kann über die Etablierung einer Anreizförderung entschieden werden. Die Rahmenbedingungen dazu sind in der RiLiSE festgeschrieben und können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Investitionen privater Eigentümer für kleinere private Einzelmaßnahmen
- Gegenstand eines jährlichen Programmantrags
- Festlegung einer verbindlichen kommunalen Regelungsgrundlage
- förderfähige Kosten höchstens 85% der anerkannten Kosten; Förderung nach RiLiSE (entsprechend der jährlichen kommunalen Förderquote), Maximalbetrag, als Zuschuss je Objekt (max. sind bis 20.000,- EURO je Objekt/Fördergegenstand denkbar).
- Ausschluss von Doppelförderungen

Zur städtebaulichen Aufwertung des Gebiets werden folgende Szenarien der Anreizförderung vorgeschlagen:

1. Anreizförderung Begrünungsmaßnahmen und Regenwassermanagementsysteme
2. Anreizförderung Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden
3. Anreizförderung stadtgestalterische Einbindung von Gewerbegrundstücken

Genauere Erläuterungen erfolgen bei den Beschreibungen der Einzelmaßnahmen.

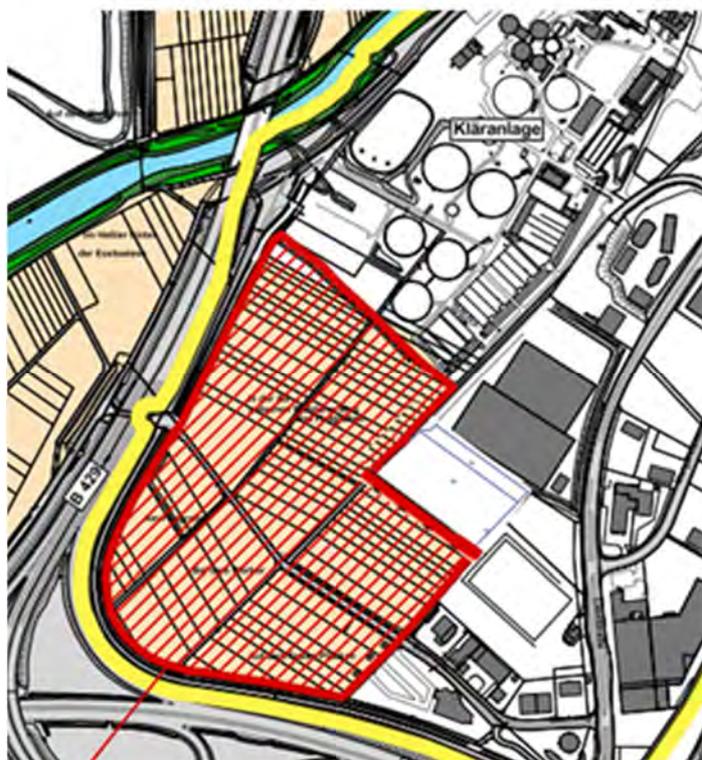


Gebietsrelevante, nicht förderungsfähige Maßnahmen

1. Erweiterung Kläranlage, Mittelhessische Wasserbetriebe (MWB)

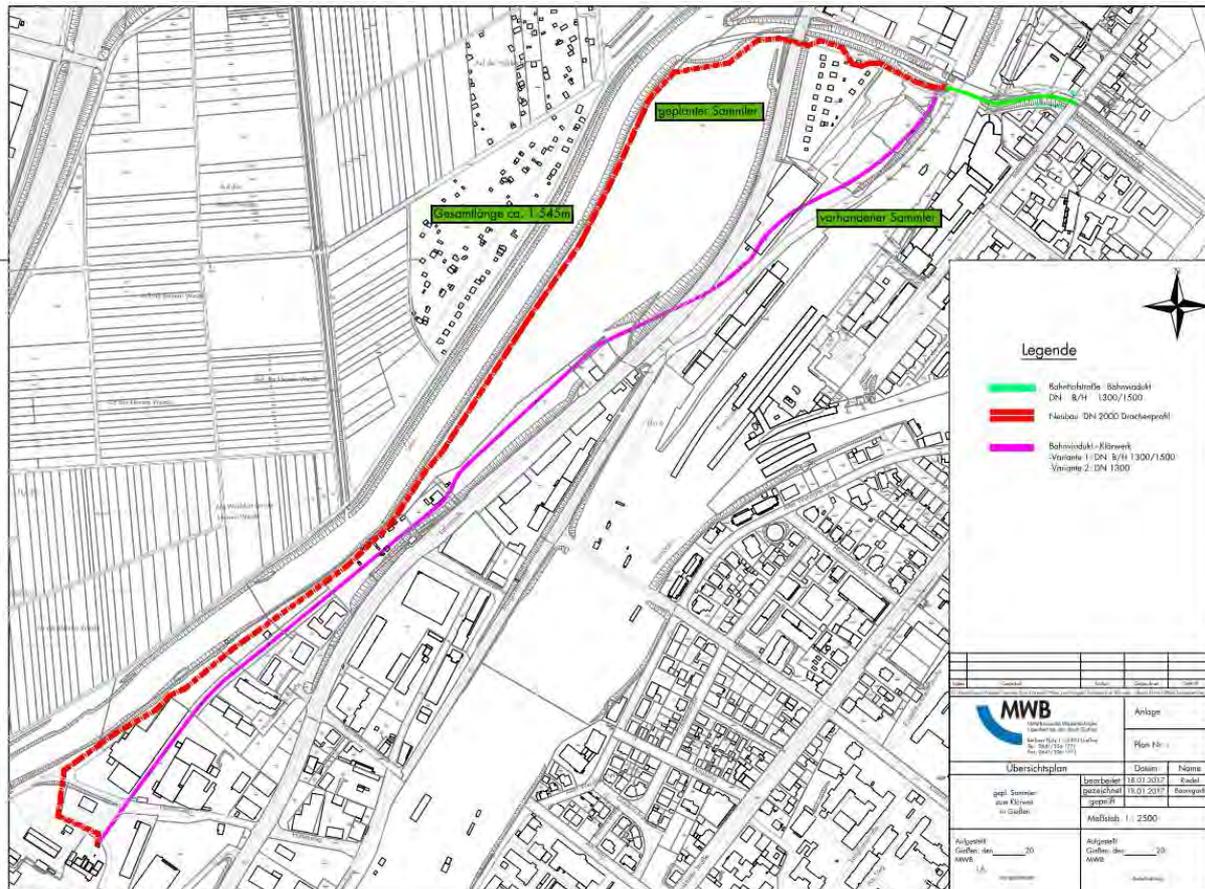
Das Betriebsgelände der Mittelhessischen Wasserbetriebe (MWB) mit der Kläranlage wird östlich von der Lahnstraße und westlich von der Lahn eingerahmt. Es bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten auf dem bisher genutzten, stark beengten und verdichteten Areal bei gleichzeitiger Notwendigkeit der räumlichen Expansion.

Die räumliche Erweiterung der Kläranlage auf die südlich angrenzenden, gegenwärtig agrarisch genutzten Flächen zum Zwecke der Implementierung einer 4. Reinigungsstufe des Klärwerks, der Phosphorwiedergewinnung sowie der Neuordnung des MWB-Areals durch Zusammenführen der Dienstleistungsgebäude, Lagerhaltung, Carports zur notwendigen Effizienzsteigerung durch wirtschaftlichen Betrieb ist mittelfristig geplant.



Geplanter Erweiterungsbereich der Kläranlage MWB

Weiterhin ist geplant, einen Hauptsammler zur Kläranlage auf der Fuß- und Radwegetrasse in der Lahnaue neu zu verlegen.



Kosten für Ver- und Entsorgungsanlagen sind nach I.7.7 RiLiSE nicht förderfähig im Rahmen des Stadtumbaus. Das Vorhaben ist allerdings von großer Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung des Gebiets.

2. Weiterentwicklung Hessische Erstaufnahmeeinrichtung HEAE

Das Areal der HEAE befindet sich im Eigentum des Landes. Eine Förderung von Maßnahmen im Eigentum des Landes ist ausgeschlossen.

Gleichwohl ist eine funktionale und bauliche Aufwertung des Bereiches angezeigt. Im Rahmen der Beteiligungen wurde hier immer wieder die Notwendigkeit einer baulichen Gestaltung der Randbereiche der HEAE herausgestellt. Der das Gebiet umgrenzende Stacheldrahtzaun unterstreicht noch den abweisenden Eindruck und die Wahrnehmung als „Fremdkörper“ im Gebiet. Auch wurde die Idee geäußert, in eventuell nicht mehr benötigten Gebäuden eine kulturelle Zwischenutzung einzurichten. Ein großer Bedarf und eine große Nachfrage wurden herausge-



stellt. Ob es hier zu Veränderungen mit entsprechend positiven Effekten für das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ kommen wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Im Rahmen der Stakeholder-Interviews und bei der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange konnte hier keine eindeutige Entwicklungstendenz ausgemacht werden.

3. Einrichtung Stadtbusanbindung

Die Einrichtung einer Stadtbusanbindung für das Stadtumbaugebiet wurde mehrfach und eindringlich, vor allem von den Bewohnern der Wohninsel Henriette-Fürth-Straße gefordert. Durch den Neubau von Wohngebäuden im Bereich der Lahnwiesenbebauung/Bahnhofsumfeld, der sich in direkter Nachbarschaft zum Stadtumbaugebiet befindet, ist hier eine Prüfung der Einrichtung einer Stadtbusanbindung sicherlich gerechtfertigt. Bushaltestellen des Regionalbusverkehrs sind vorhaben und könnten mitbenutzt werden.

Die Einrichtung einer Stadtbusanbindung ist Aufgabe der Verkehrsträger und u.a. durch betriebswirtschaftliche Fragen bestimmt. Förderungsrechtlich kann diese Maßnahme aus Stadtumbaumitteln nicht gefördert werden.

Maßnahmen und Beteiligung

Im mehrstufigen Beteiligungsprozess der Stakeholderinterviews, Workshop mit den Eigentümern, Bewohnern, Nutzern, Workshop TÖBs und in der Bürgerinformationsveranstaltung wurden bzw. werden Hinweise aufgenommen. In einem iterativen Prozess wurden die Ergebnisse wiederum weiter diskutiert und erneut in den Beteiligungsprozess eingespeist.

In den Blättern zur Einzelmaßnahmenbeschreibung ist jeweils ein (grünes) Feld aufgenommen, in dem die Beteiligungsergebnisse kurz skizziert wiedergegeben sind. Dies dient der Nachvollziehbarkeit und Transparenz bei der Entscheidungsfindung.

9 Beschreibung der Einzelmaßnahmen



Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Konzept zur stadtgestalterischen Einbindung von Gewerbegrundstücken |
| Einzelmaßnahmennummer | 1.2 |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2019 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |

II. Projektbeschreibung

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen und Akteursbeteiligung wurde herausgestellt, dass eine Profilierung des Gebiets angestrebt werden soll. Das eher mit einem „Problemimage“ behaftete Gebiet soll mehr in das Bewußtsein gerückt, die Stärken und Leistungen für die Stadtgesellschaft mehr herausgestellt werden.

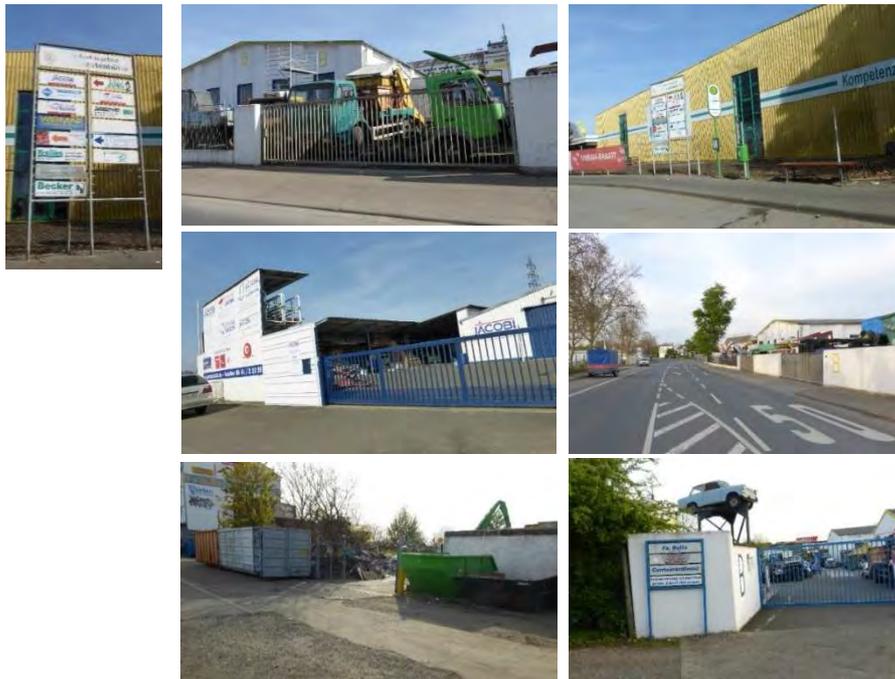
Ziel einer Konzepterstellung zur stadtgestalterischen Einbindung von Gewerbegrundstücken ist eine gestalterische Aufwertung von Gewerbegrundstücken durch innovative Lösungen zur

- Imageverbesserung
- Schärfung Gebietsprofil und Identität
- „Bereinigung“ von Grundstücksgrenzen und Einfriedigungen
- Begrünung an geeigneten Stellen

Konzeptioneller Ansatz

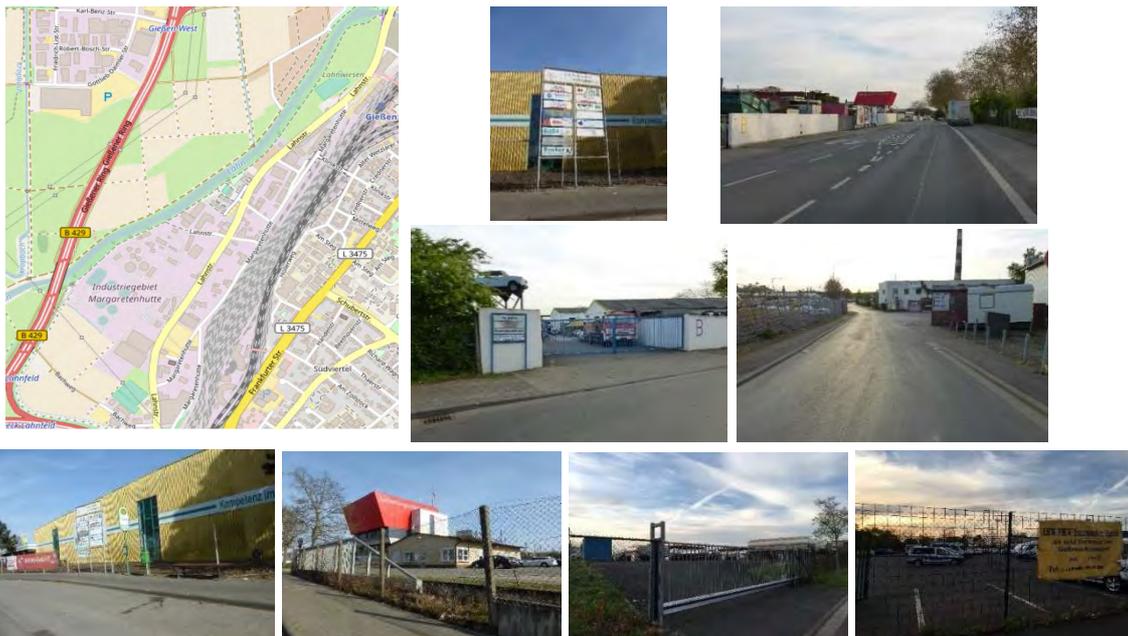
Durch das Aufstellen von großformatigen Fototafeln, Bannern, etc. mit positiver Botschaft können und sollen „unschöne Einblicke“ kaschiert werden. Fotos bzw. grafische Darstellungen zur Aufgabe bzw. Tätigkeit der Firma bzw. des Betriebs, zur Bedeutung für Stadtteil und Stadtgesellschaft sollen eine Identität für das Gebiet und das Besondere des Gebiets herausarbeiten.

Es sollen u.a. von Grafikbüros geeignete Gestaltungsvorschläge erarbeitet und mit den Grundstückseigentümern bzw. Firmeninhabern entwickelt werden. Hier sind entsprechende Beteiligungsprozesse zu etablieren, um die Akzeptanz der Akteure zu erhalten und die eingeleitete Entwicklung zu festigen und zu verstetigen.



Kosten in Höhe von 50.000,- EUR sind unter Kostenart I. ausgewiesen, Priorität 1. Es wird erwartet, dass dies der aktivierende Startpunkt einer Imagekampagne und eines Investitionsschubs der Akteure vor Ort in eine Außendarstellung sein wird.

Das in diesem Zusammenhang stehende Anreizprogramm, Kostenart XIX., zur stadtgestalterischen Einbindung von Gewerbegrundstücken, Maßnahme 19.3 soll die Ergebnisse aus der Konzepterstellung vor Ort umsetzen und die verfolgten Ziele etablieren und verstetigen.





Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Notwendigkeit zur Profilbildung wurde befürwortet
Profilbildung wichtig, dient der Imageaufwertung
- Leistungen des Gebiets für die Stadtgesellschaft sollen gezeigt und herausgestellt werden

(konkrete Maßnahme zu den Beteiligungsterminen nicht vorgestellt)

III. Finanzierung

| | |
|--|-----------------|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 50.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 50.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | I, 50.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit |
| Einzelmaßnahmenummer | 4.1 und 4.2 |
| Durchführungszeitraum | Fortlaufend |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |

II. Projektbeschreibung

Maßnahme 4.1

Für die Implementierung und organisatorische und inhaltliche Unterstützung der Lokalen Partnerschaft sind Mittel in Höhe von 13.000,- EUR vorgesehen (4.1).

Es wird eine Lenkungsrunde institutionalisiert, die sich turnusmäßig und bei Bedarf außerordentlich trifft. Diese setzt sich zusammen aus Vertretern der Stadt. Projektbezogen werden weitere Träger öffentlicher Belange hinzugezogen (Mittelhessische Wasserbetriebe, Stadtwerke Gießen, Regierungspräsidium Gießen (OWB, Dez. 31, Dez. 22), Deutsche Bahn, Landkreis Gießen, IHK, Wohnbau Gießen GmbH, Projektgruppe Margaretenhütte e.V., Caritasverband, Diakonie, Paritätischer Wohlfahrtsverband, Johanniter Luftrettung). Private Initiativen sind zur Zeit nicht vorhanden. Sollten sich private Initiativen bilden, werden diese in die übergeordneten Organisations- und Kommunikationsstrukturen eingebunden.

Maßnahme 4.2

Für Beteiligungsveranstaltungen (z.B. zu Straßenbaumaßnahmen), Pressearbeit, Plakatausstellung, Internetseite ist ein Betrag in Höhe von 20.000,- EUR veranschlagt.

III. Finanzierung

| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 13.000,- EUR (4.1) 20.000,- EUR (4.2) |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 13.000,- EUR (4.1) 20.000,- EUR (4.2) |
| Förderpriorität | 1 - 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | IV 13.000,- EUR (4.1) 20.000,- EUR (4.2) |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

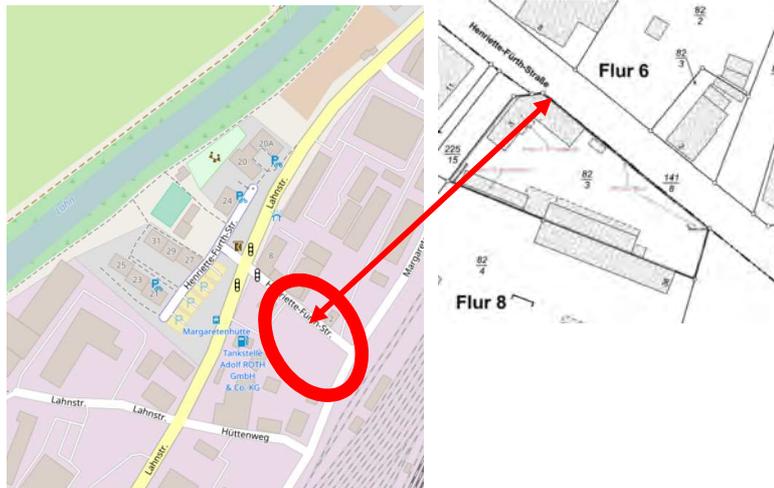
I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Grunderwerb/Flächentausch, Abbruch Bürogebäude + Mauer Fa. ESSO-Roth, H.Fürth-Str. 3, für Gehweg, unrentierl. Anteil, Verlegung E-Leitung |
| Einzelmaßnahmennummer | 5.2 + 6.1 |
| Durchführungszeitraum | 2018, Grunderwerb bzw. Flächentausch 2018, Ordnungsmaßnahme Abbruch |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | derzeit private (Gewerbe-) Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Öffentliche Wegefläche |

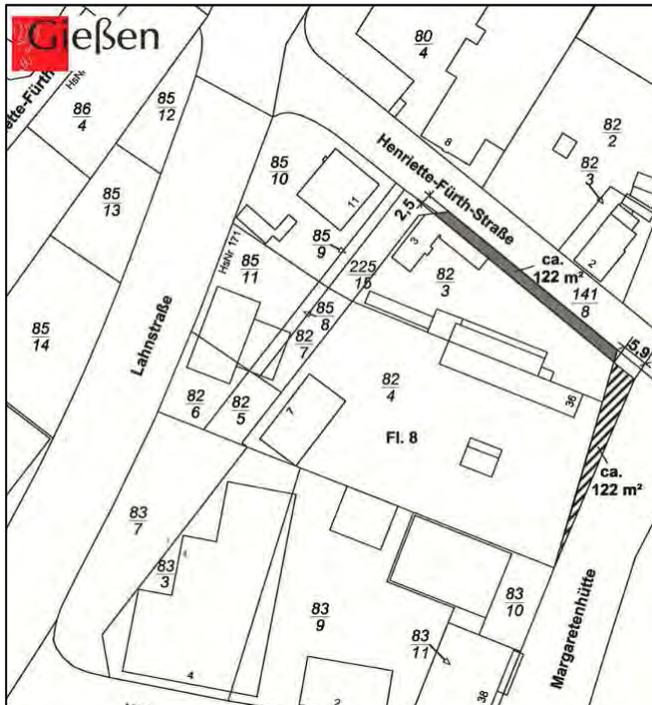
II. Projektbeschreibung

Die Fußwegesituation im östlichen Abschnitt der Straße Henriette-Fürth-Straße weist in Höhe des Grundstücks Nr. 3 eine komplette Gehwegreduzierung auf. Ein durchgängiges Begehen ist hier nicht möglich.

Ein Abbruchartrag aus dem August 2017 der Fa. Esso Roth für das Grundstück Henriette-Fürth-Straße 3 liegt vor. Es ist vorgesehen, nach Abbruch der Mauer und der alten Gebäude sowie partieller Entsiegelungsmaßnahmen das Grundstück neu zu ordnen.



Vorgesehen ist ein Flächentausch, städtischer Erwerb von rd. 122 m² in der Henriette-Fürth-Straße und Abgabe von rd. 122 m² an Fa. Roth in der Straße Margaretenhütte. Dadurch wird eine Weiterführung des südlichen Gehweges ermöglicht. Bei der Neuordnung wird eine Umverlegung der Stromleitung in der Straße Margaretenhütte erforderlich.





Abhängigkeit/Verzahnung

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Henriette-Fürth-Straße

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Notwendigkeit einer grundlegenden Verbesserung der Fußwegeverbindungen wurde herausgestellt

(konkrete Maßnahme wurde nicht behandelt, da Vorhaben/Bereitschaft des privaten Grundstückeigentümers zu den Beteiligungsterminen noch nicht bekannt war)

III. Finanzierung

| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 3.000,- EUR Grunderwerb bzw. Flächentausch 30.000,- EUR Abbruch, unrentierlicher Anteil |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 3.000,- EUR 30.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1, Grunderwerb 1, Abbruch |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | V. Grunderwerb, 3.000,- EUR VI. Ordnungsmaßnahme Abbruch, 30.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

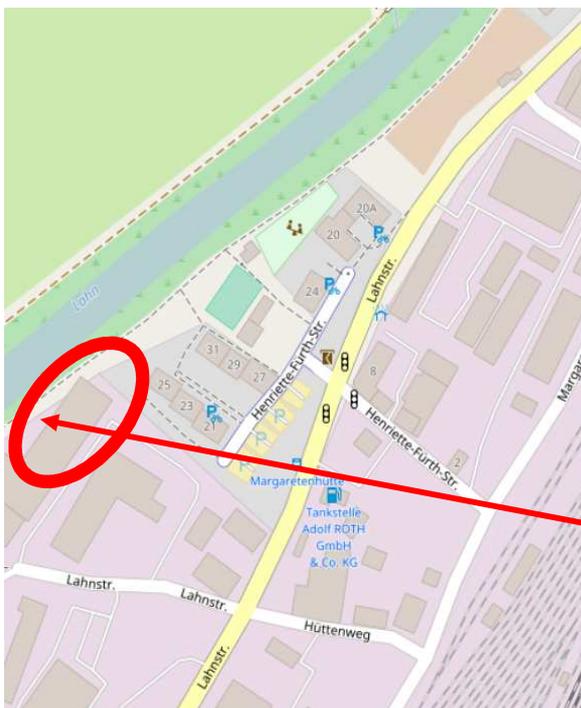
I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Teil-Abbruch Halle und Gebäudewertentschädigung Hüttenweg 8 |
| Einzelmaßnahmenummer | 6.2 |
| Durchführungszeitraum | 2023 - 2024 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | derzeit privater (Gewerbe-) Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Öffentliche Wegefläche |

II. Projektbeschreibung

Eine Lagerhalle auf dem Grundstück Hüttenweg 8, nördlich der Mittelhessischen Wasserbetriebe (MWB), ist teilweise ungenutzt und könnte rückgebaut werden. Sie liegt direkt am Rande der ökologisch und touristisch wertvollen Lahnaue und einem bedeutsamen überregionalen Radwanderweg (R2).

Vorgeschlagen sind der Teilrückbau der Lagerhalle und eine ökologische Sicherung und Qualifizierung des Lahnuferbereiches. Eine anteilige Gebäudewertentschädigung ist mit einem Betrag in Höhe von rd. 250.000,- EUR berücksichtigt.





Abhängigkeit/Verzahnung

Der Abbruch steht auch in direktem Zusammenhang mit der geplanten Neuverlegung des Hauptsammlers Mittelhessische Wasserbetriebe (außerhalb Stadtumbauförderung)



Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr wurden beklagt, vor allem an unübersichtlichen Stellen
- Probleme des schnellen Radverkehrs, seit Ausbau des Radweges
- es wurde auf Zusammenhang mit Neuverlegung Hauptsammler für Kläranlage hingewiesen

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 250.000,- EUR Abbruch (unrentierlicher Anteil) und anteilige Gebäudewertentschädigung |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 250.000,- EUR |
| Förderpriorität | 2 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VI. Ordnungsmaßnahme Abbruch, 250.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|--|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | 5 x Freilegung von Grundstücken, Abbruchmaßnahmen zur Erreichung der Stadtumbauziele |
| Einzelmaßnahmennummer | 6.3 |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2030 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | derzeit private (Gewerbe-) Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Öffentliche Nutzung, Allgemeinheit |

II. Projektbeschreibung

Durch das Freilegen von Grundstücken, unrentierlicher Anteil, sollen Stadtumbauziele vor allem zur Verbesserung der grünen und blauen Infrastruktur und zur Klimafolgenanpassung im Gebiet erreicht werden.

Neben den bereits detailliert beschriebenen Maßnahmen 6.1 und 6.2 sind hier zum Zeitpunkt der Erstellung des ISEK keine konkreten Maßnahmen bekannt, können sich in der Umsetzungsphase allerdings noch als für die Erreichung der Stadtumbauziele bedeutsam herauskristallisieren.



Bewegung in diesem Zusammenhang kann aus bisher in der Städtebauförderung gesammelter Erfahrung im Rahmen von Geschäftsverlagerungen bzw. Geschäftsaufgaben, Eigentümerwechseln durch Erbfälle und Kauf bzw. Verkauf etc. erwartet werden. Diese Entwicklungschancen für das Stadtumbaugebiet können nicht vorausgesagt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass über den Umsetzungszeitraum insgesamt 5 Abbruchmaßnahmen durchgeführt werden. Ein Finanzierungsbedarf wird dabei in Höhe von 30.000,- EUR pro Maßnahme bzw. insgesamt von 150.000,- EUR als gerechtfertigt angesehen.

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- es wurden im Rahmen der Beteiligung keine konkreten Vorschläge zum Abbruch von Gebäuden vorgetragen
- grundsätzlich wurden Abbruchmaßnahmen u.a. zur (ökologischen) Aufwertung des Gebiets positiv bewertet

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 150.000,- EUR Abbruchmaßnahmen (unrentierlicher Anteil) und gegebenenfalls anteilige Gebäudewertentschädigungen |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 150.000- EUR |
| Förderpriorität | 1 - 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VI. Ordnungsmaßnahme Abbruch, 150.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Neubau/Verbreiterung Bahnunterführung Lahnstraße östlich , Anteil Stadt (ohne DB-Anteil) |
| Einzelmaßnahmenummer | 7.1 |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2019 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen + DB |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft, Touristen |

II. Projektbeschreibung

- Ist-Situation / Problemlage

Zwischen Frankfurter Straße und Lahnstraße an der südlichen Grenze des Stadtumbaugebietes befinden sich zwei direkt hintereinanderliegende Bahnunterführungen. Diese in beiden Fällen nur einspurige Passage mit Ampelregelung besitzt für den Bus- und Schwerverkehr keine ausreichende Höhe, die östliche Bahnunterführung weist eine Höhenbegrenzung von 3,50 m auf. Die westliche Bahnunterführung besitzt zwar die nach Straßenverkehrsordnung vorgeschriebene Durchfahrtshöhe von über 4 m, ist ebenso mit der Verkehrsbeschilderung auf 3,50 m begrenzt, da beide Bauwerke eine Wegeverbindung darstellen.

Dies führt dazu, dass der Verkehr außer über die wegen Brückenschäden gewichtsmäßig beschränkte Nordroute (Konrad-Adenauer-Brücke, 30 t Beschränkung) sich den Weg über die dritte, zur Zeit uneingeschränkte (und letzte) Gebietsanbindung sucht. In Höhe der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung verläuft diese nach Osten über die Bahnanlagen die Klinikbrücke bzw. die Klinikstraße, die wiederum auf die Frankfurter Straße mündet. Durch diese ungünstigen Gegebenheiten werden das Wohnviertel an der Klinikstraße und die Frankfurter Straße mit quartiersfremdem und störendem Schwerverkehr belastet.

Eine Verbreiterung, Erhöhung und Beleuchtung beider Brücken ist erforderlich.

Die Kosten für die östliche, **zweigleisige Brücke** setzen sich zusammen aus den Baukosten für den Brückenneubau inkl. Planungskosten und den Kosten für die notwendige Tieferlegung der Straße.

Geschätzte Brückenbaukosten inkl. Planungskosten rd. 2,3 Mio EUR.

Da der Bauzustand der Brücke bahnrelevant ist, werden die Kosten anteilig zwischen Bahn und Stadt aufgeteilt.

Der voraussichtliche Kostenanteil der Stadt liegt bei rd. 1 Mio. EUR

Die geschätzten Straßenbaukosten inkl. Planungskosten rd. 200.000,- EUR befinden sich in alleiniger Kostenträgerschaft der Stadt.

Ziele / Planung

- Beseitigung der Engstelle für LKW und Busse (Höhe und Breite)
- Verbesserung der Fuß- und Radwegesituation an dieser Stelle
- ungehinderter Zugang zum Gebiet, ohne Ampel
- Entlastung der Route über die Klinikstraße
- **östliche Bahnunterführung** („Kleinlindener“), 1. Schritt
- **westliche Bahnunterführung** (zur Lahnstraße), 2. Schritt

*Abhängigkeit/Verzahnung*

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, u.a. Lahnstraße

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Maßnahme hat für Gewerbetreibende höchste Priorität,
- Maßnahme muss den bestehenden Konflikt zwischen den Verkehrsarten lösen
- bisherige „Nadelöhr“-Situation Problem für alle Verkehrsarten, u.a. Rückstau vor Ampel (beide Richtungen)
- durch Maßnahme erhöhtes Verkehrsaufkommen befürchtet (vor allem durch Fernbusbahnhof) + zu schnelles Befahren der Lahnstraße -> Geschwindigkeitsreduzierung in der Lahnstraße notwendig

**III. Finanzierung**

| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 2.300.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 1.200.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 1.200.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine, ggf. Einsatz von GVFG-Mitteln, Klärung erfolgt noch |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|--|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Neubau/Verbreiterung Bahnunterführung Lahnstraße westlich , nur Stadt (ohne DB) |
| Einzelmaßnahmenummer | 7.2 |
| Durchführungszeitraum | 2027 - 2028 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft, Touristen |

II. Projektbeschreibung

▪ Ist-Situation / Problemlage

Zwischen Frankfurter Straße und Lahnstraße an der südlichen Grenze des Stadtumbaugebietes befinden sich zwei direkt hintereinanderliegende Bahnunterführungen. Diese in beiden Fällen nur einspurige Passage mit Ampelregelung besitzt für den Bus- und Schwerverkehr keine ausreichende Höhe, die östliche Bahnunterführung weist eine Höhenbegrenzung von 3,50 m auf. Die westliche Bahnunterführung besitzt zwar die nach Straßenverkehrsordnung vorgeschriebene Durchfahrtshöhe von über 4 m, ist ebenso mit der Verkehrsbeschilderung auf 3,50 m begrenzt, da beide Bauwerke eine Wegeverbindung darstellen.

Dies führt dazu, dass der Verkehr außer über die wegen Brückenschäden gewichtsmäßig beschränkte Nordroute (Konrad-Adenauer-Brücke, 30 t Beschränkung) sich den Weg über die dritte, zur Zeit uneingeschränkte (und letzte) Gebietsanbindung sucht. In Höhe der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung verläuft diese nach Osten über die Bahnanlagen die Klinikbrücke bzw. die Klinikstraße, die wiederum auf die Frankfurter Straße mündet. Durch diese ungünstigen Gegebenheiten werden das Wohnviertel an der Klinikstraße und die Frankfurter Straße mit quartiersfremdem und störendem Schwerverkehr belastet. Eine Verbreiterung, Erhöhung und Beleuchtung beider Brücken ist erforderlich.

Die Kosten für die westliche, **eingleisige Brücke** betragen für den Brückenneubau inkl. Planungskosten rd. 1,4 Mio EUR.

Es ist voraussichtlich keine anteilige Kostenübernahme durch die Bahn möglich, da die betroffene westliche Bahnunterführung bzw. Bahnbrücke momentan bahntechnisch voll funktionstüchtig ist.

Weitere Erläuterungen siehe Maßnahme 7.1.

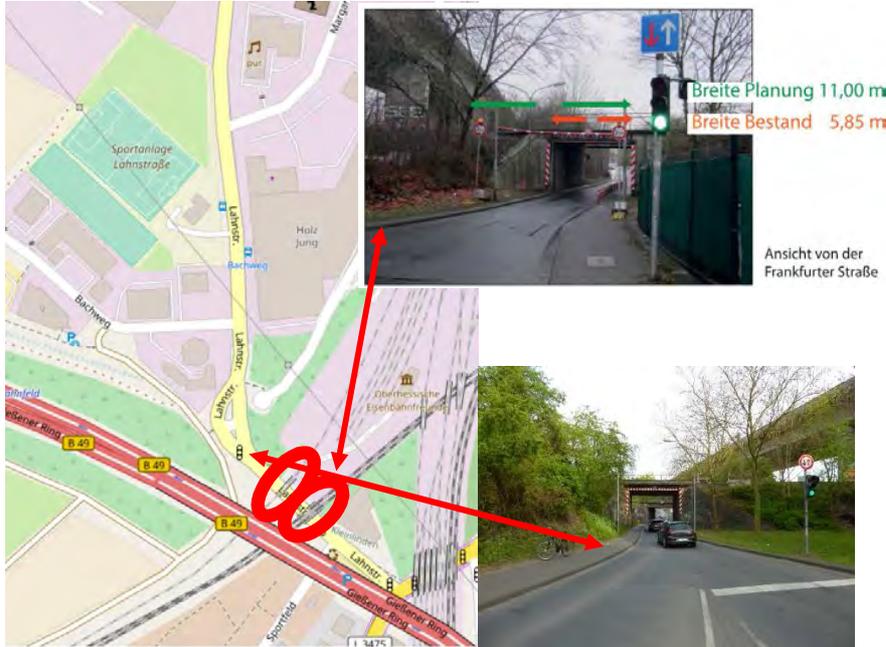
▪ Ziele / Planung

- Beseitigung der Engstelle für LKW und Busse (Höhe und Breite)
- Verbesserung der Fuß- und Radwegesituation an dieser Stelle
- ungehinderter Zugang zum Gebiet, ohne Ampel
- Entlastung der Route über die Klinikstraße
- **östliche Bahnunterführung** („Kleinlindener“), 1. Schritt
- **westliche Bahnunterführung** (zur Lahnstraße), 2. Schritt



Abhängigkeit/Verzahnung

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, u.a. Lahnstraße



als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Maßnahme hat für Gewerbetreibende höchste Priorität,
- Maßnahme muss den bestehenden Konflikt zwischen den Verkehrsarten lösen
- bisherige Situation „Nadelöhr“ Problem für alle Verkehrsarten, u.a. Rückstau vor Ampel (beide Richtungen)
- durch Maßnahme erhöhtes Verkehrsaufkommen befürchtet (vor allem durch Fernbusbahnhof) + zu schnelles Befahren der Lahnstraße -> Geschwindigkeitsreduzierung in der Lahnstraße notwendig

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 1.400.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 1.400.000,- EUR |
| Förderpriorität | 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 1.400.000 EUR, Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquelle | Keine, keine anteilige Kostenübernahme durch die Bahn, da Bahnunterführung bzw. Bahnbrücke technisch voll funktionstüchtig. |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|--|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Neubau Wieseckbrücke für Fußgänger und Radfahrer |
| Einzelmaßnahmenummer | 7.3.1 |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2019 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft, Touristen |

II. Projektbeschreibung

Die momentane Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Wieseckmündung besteht lediglich über ein Provisorium, für das die Stadt erhebliche Mietkosten aufwenden muss.

Ein gefahrloser Begegnungsverkehr von Fußgängern und Radfahrern ist auf der Brücke wegen zu geringer Breite nicht möglich. Daneben besteht nach Beschilderung „Rutschgefahr“ wegen des nicht für alle Wetterereignisse geeigneten Brückenbelags.

Daher wird das Ziel verfolgt, das bestehende Provisorium im Bereich der Wieseckmündung zu ersetzen und damit die Anbindung der nördlichen und südlichen Lahnaubereiche für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Auswirkungen hat diese Maßnahme auch auf das Fuß- und Radwegenetz entlang der Wieseck Richtung Bahnhofstraße/Frankfurter Straße (nach Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Gießen). Das Radwegenetz würde sich damit erheblich verbessern.

Insgesamt 3 Lage-Varianten wurden mit ihren ökologischen Auswirkungen in einem Gutachten aus dem Jahr 2011 untersucht. Die als „zweitbeste“ Variante eingestufte Lösung ist identisch mit Wegeführung und Lage der aktuellen Behelfsbrücke, sie wurde zeitlich nach der Erstellung des Gutachtens eingerichtet. Die im Gutachten favorisierte Variante mit einer Verbreiterung der Straßenbrücke würde zudem zu einer nicht unerheblichen Verlängerung der Wegeführung für den umweegeempfindlichen Fuß- und Radverkehr führen.

Abhängigkeit/Verzahnung

Maßnahme Lahnaue

Maßnahme Fuß- Radweg, Entschärfen von Konfliktbereichen



Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Maßnahme hat hohe Priorität für die Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes
- Brücke hat wichtige Funktion für sehr intensiv genutzten Erholungsbereich Lahnaue
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr wurden beklagt, vor allem an unübersichtlichen Stellen
- Probleme des schnellen Radverkehrs, seit Ausbau des Radweges
- es wurde auf Zusammenhang mit Neuverlegung Hauptsammler für Kläranlage hingewiesen

III. Finanzierung

| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 450.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 450.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 450.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |

Einzelmaßnahmenbeschreibung**I. Eckdaten**

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Fußweg – Lahntalradweg, Entschärfen von Konfliktbereichen |
| Einzelmaßnahmennummer | 7.3.2 |
| Durchführungszeitraum | 2025 - 2026 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft, Touristen |

II. Projektbeschreibung

Bei der Beteiligung wurden Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr durch Zunahme des schnellen Radverkehrs und erhöhten Radverkehrsaufkommens vorgetragen. Als problematisch kann sich dies im Bereich der Wohnsiedlung Henriette-Fürth-Straße darstellen, da z.B. spielende Kinder gefährdet werden können.

Daneben kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

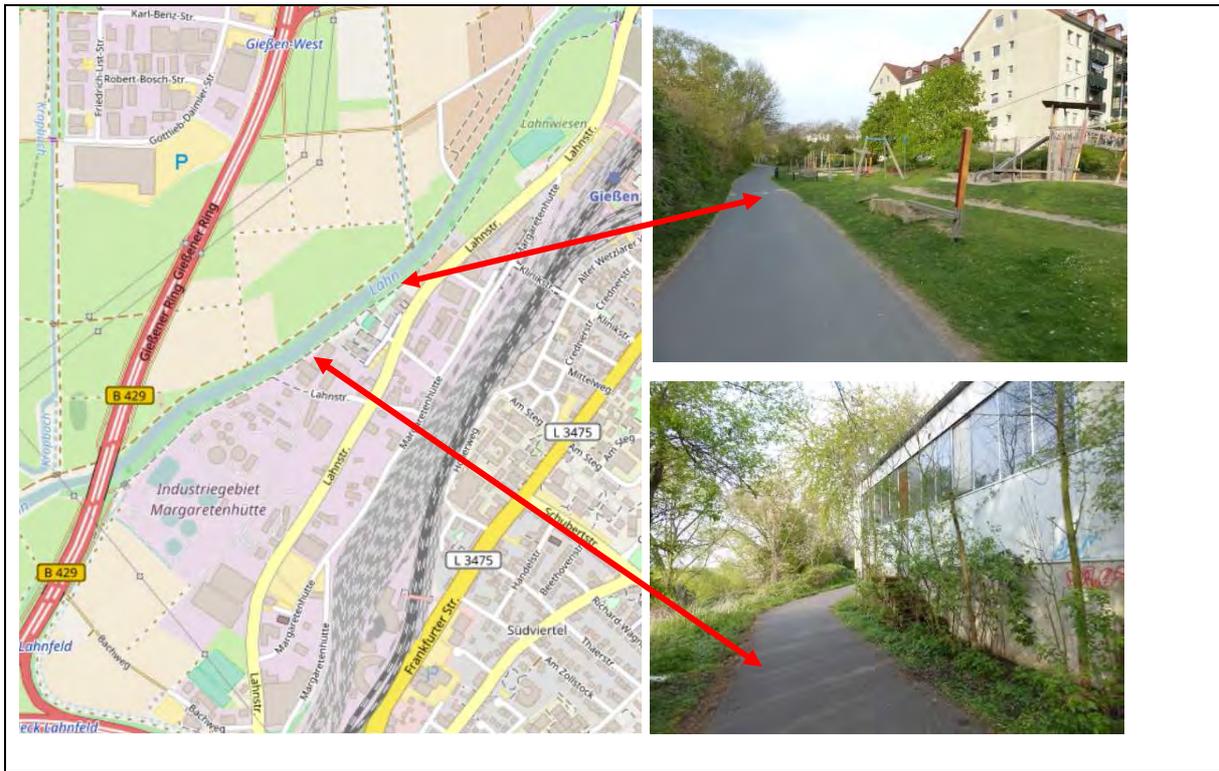
- Ziele / Planung
 - Verbreiterung Radweg an neuralgischen Stellen
 - Warnhinweise für Radverkehr und
 - Trennung Rad- und Fußverkehr + zusätzliche Radschutzstreifen an der Lahnstraße
 - Querungsmarkierungen zur Sicherung Fußgänger im Bereich

- Abhängigkeit/Verzahnung

Maßnahme Lahnaue

Maßnahme Neuverlegung Hauptsammler Mittelhessische Wasserbetriebe

Verkehrliche Verbesserung Lahnstraße



Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Konflikte Fuß- und Radverkehr bestehen seit „schnellem“ Ausbau Radweg
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr an unübersichtlichen Stellen
- Fuß- und Radweg hat wichtige Funktion – auch touristische
- zusätzlicher und durchgehender Radschutzstreifen auf der Lahnstraße wichtig
- es wurde auf Zusammenhang mit Neuverlegung Hauptsammler für Kläranlage hingewiesen

III. Finanzierung

| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 30.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 30.000,- EUR |
| Förderpriorität | 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII., 30.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Straße Margaretenhütte, Mitte |
| Einzelmaßnahmennummer | 7.4.1 und 7.4.2 |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2020 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft |

II. Projektbeschreibung

- Ist-Situation / Problemlage

Die Straße Margaretenhütte befindet sich von der nördlichen Kreuzung zur Lahnstraße bis in den rückwärtigen Bereich des Luftrettungszentrums Gießen in einem desolaten Ausbaustand.

- Ist-Situation / Problemlage

Im nördlichen Teilbereich der Margaretenhütte in Höhe der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung (HEAE) besteht eine barrierearme, schlecht beleuchtete und verkehrssicherheitstechnisch problematische Wegeverbindung zwischen HEAE und Bahnhof/ zukünftigem Fernbusbahnhof/ Innenstadt.

In Ermangelung eines ausgebauten Gehweges werden gegenwärtig die Randstreifen beidseitig der Margaretenhütte besonders stark frequentiert, woraus sich eine enorme Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer ergibt.

Im südlichen Teilbereich der Margaretenhütte in Höhe des Gewerberiegels bestehen zum einen aufgegebenen, in das Straßensystem eingelassene Bahngleise. Es fehlt eine Trennung der Verkehrsarten, Fußwegbereiche sind auch nicht durchgehend lediglich an Farbmarkierungen auf der Fahrbahn erkennbar. Dieser Teilbereich ist weiterhin gekennzeichnet durch eine unübersichtliche und teilweise ungeordnete Parksituation und die defizitäre Ausgestaltungen des öffentlichen Raumes. Es fehlt an Grünkorridoren und einer besseren Anbindung des Gebietes an die Innenstadt.

- Ziele / Planung
 - komplette Neuordnung und Neubau Straßenraum für die Verkehrsarten
 - Entfernung alter Gleisanlagen
 - Anpassung des Straßenraums
 - Neuanlage von Fußwegen (barrierefrei + Fußgängerschutz)
 - Neubau von Stellplätzen für PKW und LKW
 - Ergänzung von Straßenbegleitgrün
 - Verbesserung Straßenbeleuchtung
 - ökologischer Umbau, Entsiegelung, Begrünung
 - Ausweitung als Grünkorridor für kleinklimatische und stadtoökologische Verbesserungen



- Erhaltung und Konsolidierung der vorhandenen Baumallee und Entsiegelung im Traufbereich im nördlichen Abschnitt der Margaretenhütte und Fortsetzung dieser Allee durch Entsiegelungsmaßnahmen im mittleren Teil (soweit möglich).
- Arbeitsstand / weitere Schritte
Entwurfsplanung ist zu erstellen.
Abstimmung mit Eigentümern und Nutzern.
- Abhängigkeit/Verzahnung
Der Ausbau des nördlichen Bereichs der Margaretenhütte mit angepasstem Straßenraum kann erst erfolgen, nachdem die Erschließung des Gebiets ohne Gewicht- oder Höhenbeschränkung über die nördliche und südliche Zufahrt ins Gebiet ermöglicht ist.
Verkehrliche Verbesserung Neubau/Verbreiterung Bahnunterführungen Lahnstraße

Margaretenhütte Nord



Margaretenhütte Mitte

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- absolute Notwendigkeit der Neuordnung des Straßenraums von allen Seiten bestätigt
- Verbesserung der wichtigen Stadtanbindung, vor allem für Bewohner des Gebiets (auch HEAE) angemahnt, u.a. Kindertagesstätte
- Ausbau/Veränderung Margaretenhütte **Nord** erst nach Herstellung uneingeschränkter Zufahrtsmöglichkeit in das Gebiet vom Norden und Süden
- Anregung der Verlagerung Hauptverkehr auf Margaretenhütte (Anmerkung: wurde geprüft und verworfen wegen diverser Zielkonflikte)

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 1,3 Mio. EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 70.000,- EUR Planungskosten 306.000,- EUR Ausbaurkosten |
| Förderpriorität | 1 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 70.000,- EUR + 306.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine, Anliegerbeiträge sind bereits berücksichtigt (75%) |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Straße Margaretenhütte, Nord |
| Einzelmaßnahmennummer | 7.5.1 und 7.5.2 |
| Durchführungszeitraum | 2018 – 2020 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft |

II. Projektbeschreibung

- Ist-Situation / Problemlage

Die Straße Margaretenhütte befindet sich von der nördlichen Kreuzung zur Lahnstraße bis in den rückwärtigen Bereich des Luftrettungszentrums Gießen in einem desolaten Ausbaustand.

- Ist-Situation / Problemlage

Im nördlichen Teilbereich der Margaretenhütte in Höhe der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung (HEAE) existieren unzureichend barrierearme, schlecht beleuchtete und verkehrssicherheitstechnisch problematische Wegeverbindung zwischen HEAE und Bahnhof/ zukünftigem Fernbusbahnhof/ Innenstadt.

In Ermangelung eines ausgebauten Gehweges werden gegenwärtig die Randstreifen beidseitig der Margaretenhütte besonders stark frequentiert, woraus sich eine enorme Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer ergibt.

Im südlichen Teilbereich der Margaretenhütte in Höhe des Gewerberiegels bestehen zum einen aufgegebenen, in das Straßensystem eingelassene Bahngleise. Es fehlt eine Trennung der Verkehrsarten, Fußwegbereiche sind auch nicht durchgehend, lediglich an Farbmarkierungen auf der Fahrbahn erkennbar. Dieser Teilbereich ist weiterhin gekennzeichnet durch eine unübersichtliche und teilweise ungeordnete Parksituation und die defizitäre Ausgestaltungen des öffentlichen Raumes. Es fehlt an Grünkorridoren und einer besseren Anbindung des Gebietes an die Innenstadt.

- Ziele / Planung

- Verbesserung und Anpassung des Straßenraums
- Neuanlage von Fußweg (barrierefrei + Fußgängerschutz)
- Zur Erhaltung der wertvollen Lindenallee ist im Traufbereich der Bäume eine Entsiegelung anzustreben; Entsiegelungsnotwendigkeit ist zu prüfen u.a. mit Entfernung des bestehenden Gehweges
- LKW-Fahrverbot und Einbahnstraßenregelung ist in diesen Bereichen zu prüfen
- Ergänzung von Straßenbegleitgrün
- Verbesserung Straßenbeleuchtung
- ökologischer Umbau, Entsiegelung, Begrünung
- Ausweitung als Grünkorridor für kleinklimatische und stadtoökologische Verbesserungen

- Arbeitsstand / weitere Schritte
Entwurfsplanung ist zu erstellen.
Abstimmung mit Eigentümern und Nutzern gefordert
- Abhängigkeit/Verzahnung
Der Ausbau mit angepasstem Straßenraum kann erst erfolgen, nachdem die Erschließung des Gebiets ohne Gewichts- oder Höhenbeschränkung über die nördliche und südliche Zufahrt ins Gebiet ermöglicht ist.
Die Maßnahme Margaretenhütte Nord hat zweite Priorität.

Margaretenhütte Nord



Margaretenhütte Mitte

Traubereich der Bäume Margaretenhütte Nord,
mit Entsiegelungsnotwendigkeit





Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Verbesserung der wichtigen Stadtanbindung, vor allem für Bewohner des Gebiets (auch HEAE) angemahnt, u.a. Kindertagesstätte
- Straßenbeleuchtung ist zu verbessern
- Baumallee ist zu sichern bei Straßenraumanpassung ggf. mit Einbahnstraßenregelung
- Ausbau/Veränderung Margaretenhütte **Nord** erst nach Herstellung uneingeschränkter Zufahrtsmöglichkeit in das Gebiet vom Norden und Süden
- Anregung der Verlagerung Hauptverkehr auf Margaretenhütte (Anmerkung: wurde geprüft und verworfen wegen diverser Zielkonflikte)

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 70.000,- EUR Planung 500.000,- EUR Ausbau |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 70.000,- EUR Planung 500.000,- EUR Ausbau |
| Förderpriorität | 2 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 70.000,- EUR + 500.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine Anliegerbeiträge, da keine erschlossenen Grundstücke |

Einzelmaßnahmenbeschreibung**I. Eckdaten**

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Lahnstraße |
| Einzelmaßnahmenummer | 7.6.1 und 7.6.2 |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2020 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft |

II. Projektbeschreibung

- Ist-Situation / Problemlage

Die Lahnstraße wurde als überörtliche Durchgangsstraße und als Straße für den Gewerbeverkehr ausgebaut. Der Ausbaustandard ist gut. Es fehlen allerdings an einigen Bereichen Fußwege. Hier weisen „Trampelpfade“ auf ein eindeutiges Nutzungs- und Ausbauerfordernis für den Fußwegeverkehr hin.

Für die Bewohner der Wohninsel Henriette-Fürth-Straße entfaltet die stark befahrene Lahnstraße eine deutliche Barrierewirkung. Geschwindigkeitsüberschreitungen der innerörtlichen, mit max. 50 km/h zu befahrenden Straße werden bemängelt. Von den Bewohnern wird befürchtet, dass die Belastung durch die geplante Etablierung des Fernbusbahnhofes noch steigen wird.

- Ziele / Planung

- Neuanlage von Fußwegen (barrierefrei + Fußgängerschutz)
- Anlage/ Markierung von Radschutzstreifen an bisherigen Fehlbereichen, dient u.a. auch der Verkehrsberuhigung bzw. Geschwindigkeitsreduzierung
- Neuordnung von Stellplätzen für PKW und LKW an geeigneten Stellen, nach Ergebnis weiterer Beteiligung im Rahmen der Detailplanung
- Ergänzung von Straßenbegleitgrün und ökologische Qualifizierung
- Verbesserung Straßenbeleuchtung

- Arbeitsstand / weitere Schritte

Entwurfsplanung ist zu erstellen.

Abstimmung mit Eigentümern und Nutzern



- Abhängigkeit/Verzahnung

Verkehrliche Verbesserung Margaretenhütte
 Verkehrliche Verbesserung Neubau/Verbreiterung Bahnunterführungen Lahnstraße
 Fernbusbahnhof (außerhalb Stadtumbaugebiet)

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Maßnahme hat hohe Priorität für Bewohner der Wohnsiedlung H.-Fürth-Straße
- Verkehrsbelastung auf der Lahnstraße wird als hoch empfunden, u.a. wegen zu schnellen Fahrens
- zusätzlicher und durchgehender Radschutzstreifen auf der Lahnstraße wichtig, dient auch der Geschwindigkeitsreduzierung
- befürchtete Steigerung der Verkehrsbelastung durch Fernbusbahnhof
- Anregung der Verlagerung Hauptverkehr auf Margaretenhütte (Anmerkung: wurde geprüft und verworfen wegen diverser Zielkonflikte)

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 35.000,- EUR Planung 200.000,- EUR Ausbau |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 35.000,- EUR Planung 100.000,- EUR Ausbau |
| Förderpriorität | 1 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 35.000,- EUR + 100.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine, Anliegerbeiträge sind bereits berücksichtigt (50%) |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Henriette-Fürth-Straße |
| Einzelmaßnahmenummer | 7.7.1 und 7.7.2 |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2020 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft |

II. Projektbeschreibung

- Ist-Situation / Problemlage

Es sind östlich der Lahnstraße bis zur Margaretenhütte beidseitig ausgebaute Fußwege vorhanden. Der südliche Fußweg endet allerdings an einer auskragenden Grundstücksgrenze, Straßenquerschnitt und Aufteilung des fließenden, ruhenden und Fußwegeverkehrs wirken in diesem Bereich verbesserungswürdig.



- Ziele / Planung

- Neuanlage/Erweiterung Fußweg (barrierefrei + Fußgängerschutz)
- Neuordnung Stellplätze PKW und LKW
- Verbesserung Straßenbeleuchtung
- ökologischer Umbau (Entsiegelung, Begrünung etc.)
- Ergänzung von Straßenbegleitgrün und ökologische Qualifizierung
- Schaffung von Grünkorridoren in West-Ost-Richtung



- Arbeitsstand / weitere Schritte
 - Entwurfsplanung ist zu erstellen
 - Abstimmung mit Eigentümern und Nutzern.

- Abhängigkeit/Verzahnung
 Grunderwerb/Flächentausch und Abbruch H.-Fürth-Str. 3
 Verkehrliche Verbesserung Margaretenhütte

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- angemahnt wird eine Verbesserung der wichtigen Stadtanbindung, vor allem für Bewohner des Gebiets, u.a. Kindertagesstätte

(konkrete Maßnahme der Fortführung des Fußweges durch Abbruch Gebäude H.-Fürth-Str. 3 wurde nicht behandelt, da Vorhaben/Bereitschaft des privaten Grundstückseigentümers zu den Beteiligungsterminen noch nicht bekannt war)

III. Finanzierung

| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 18.000,- EUR Planung 100.000,- EUR Ausbau |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 18.000,- EUR Planung 25.000,- EUR Ausbau |
| Förderpriorität | 1 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 18.000,- EUR + 25.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine, Anliegerbeiträge sind bereits berücksichtigt (75%) |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

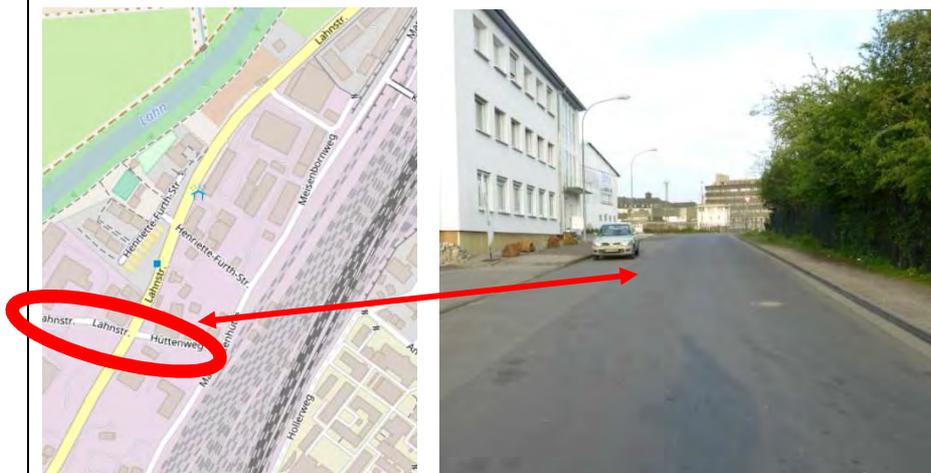
I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Hüttenweg |
| Einzelmaßnahmenummer | 7.8.1 und 7.8.2 |
| Durchführungszeitraum | 2020 - 2022 |
| Träger der Einzelmaßnahm | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft |

II. Projektbeschreibung

- Ist-Situation / Problemlage

Es ist nur ein einseitig fest ausgebauter Fußweg an der nördlichen Straßenseite vorhanden. Der südliche Fußweg ist zum Teil nur als wassergebundener Weg erkennbar. Dies führt zu Konflikten mit PKW- und LKW-Fahrern, die auf dem nicht erkennbaren Gehweg parken. Dies wiederum führt zu einer Gefährdung von Fußgängern.



(In der Karte fälschlicherweise „Lahnstraße“)



- Ziele / Planung
 - Neuanlage eines Fußwegs (barrierefrei + Fußgängerschutz)
 - Neuordnung Stellplätze PKW und LKW
 - Verbesserung Straßenbeleuchtung
 - ökologischer Umbau (Entsiegelung, Begrünung etc.)
 - Ergänzung von Straßenbegleitgrün und ökologische Qualifizierung
 - Schaffung von Grünkorridoren in West-Ost-Richtung
 - Arbeitsstand / weitere Schritte Entwurfsplanung ist zu erstellen
 - Abstimmung mit Eigentümern und Nutzern

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- grundsätzliche Verbesserung der Fußwege und Verkehrswegeausstattung angemahnt

III. Finanzierung

| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 18.000,- EUR Planung 100.000,- EUR Ausbau |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 18.000,- EUR Planung 25.000,- EUR Ausbau |
| Förderpriorität | 2 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 18.000,- EUR + 25.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine, Anliegerbeiträge sind bereits berücksichtigt (75%) |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verkehrliche Verbesserung Meisenbornweg |
| Einzelmaßnahmenummer | 7.9.1 + 7.9.2 |
| Durchführungszeitraum | 2022 -2024 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft |

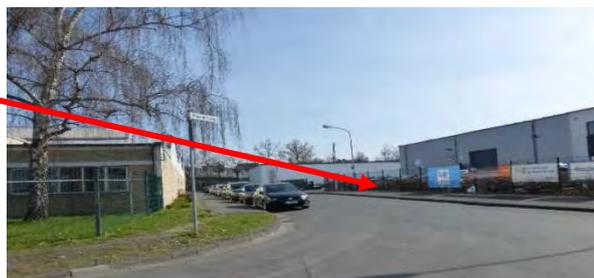
II. Projektbeschreibung

- Ist-Situation / Problemlage

Der Meisenbornweg wird in erheblichem Umfang von den Bewohnern der HEAE in Richtung Innenstadt über die Margaretenhütte oder in Richtung Lahnaue über die Lahnstraße genutzt. In dem in Ost-Westrichtung verlaufenden Straßenabschnitt sind 2 ausgebaute Fußwege vorhanden. Der südliche Fußweg endet allerdings an einer auskragenden Grundstücksgrenze, Straßenquerschnitt und Aufteilung des fließenden, ruhenden und Fußwegeverkehrs wirken in diesem Bereich verbesserungswürdig.

Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenabschnitt des Meisenbornwegs weist lediglich einen einseitig fest ausgebauten Fußweg auf. Dieser lässt keine Abgrenzung zu dem gewerblichen Grundstück Meisenbornweg 8 und 10 vorgelagerten, nicht öffentlichen Bereich erkennen.

Ein östlicher Fußweg fehlt. Auf einen östlichen Fußweg könnte allerdings hier verzichtet werden, wenn der westliche Fußwegebereich eindeutig geordnet ist; es böte sich daher in Folge die Ausweisung von Bus/LKW-Parkflächen an, die für die Bus-Anfahrt von Bewohnern an die HEAE auch benötigt werden.





- Ziele / Planung
 - Neuanlage eines Fußwegs (barrierefrei + Fußgängerschutz)
 - Neuordnung Stellplätze PKW und LKW
 - Verbesserung Straßenbeleuchtung
 - ökologischer Umbau (Entsiegelung, Begrünung etc.)
 - Ergänzung von Straßenbegleitgrün und ökologische Qualifizierung
 - Schaffung von Grünkorridoren in West-Ost-Richtung
 - Arbeitsstand / weitere Schritte Entwurfsplanung ist zu erstellen
 - Abstimmung mit Eigentümern und Nutzern

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- fehlende (barrierefreie) Fußwegeanbindung in die Stadt vor allem für HEAE-Bewohner angemahnt; es gibt nur eine Treppe zur Margaretenhütte = ungeeignet z.B. für Eltern mit Kinderwagen
- Einigkeit über Verbesserungsnotwendigkeiten und -möglichkeiten

III. Finanzierung

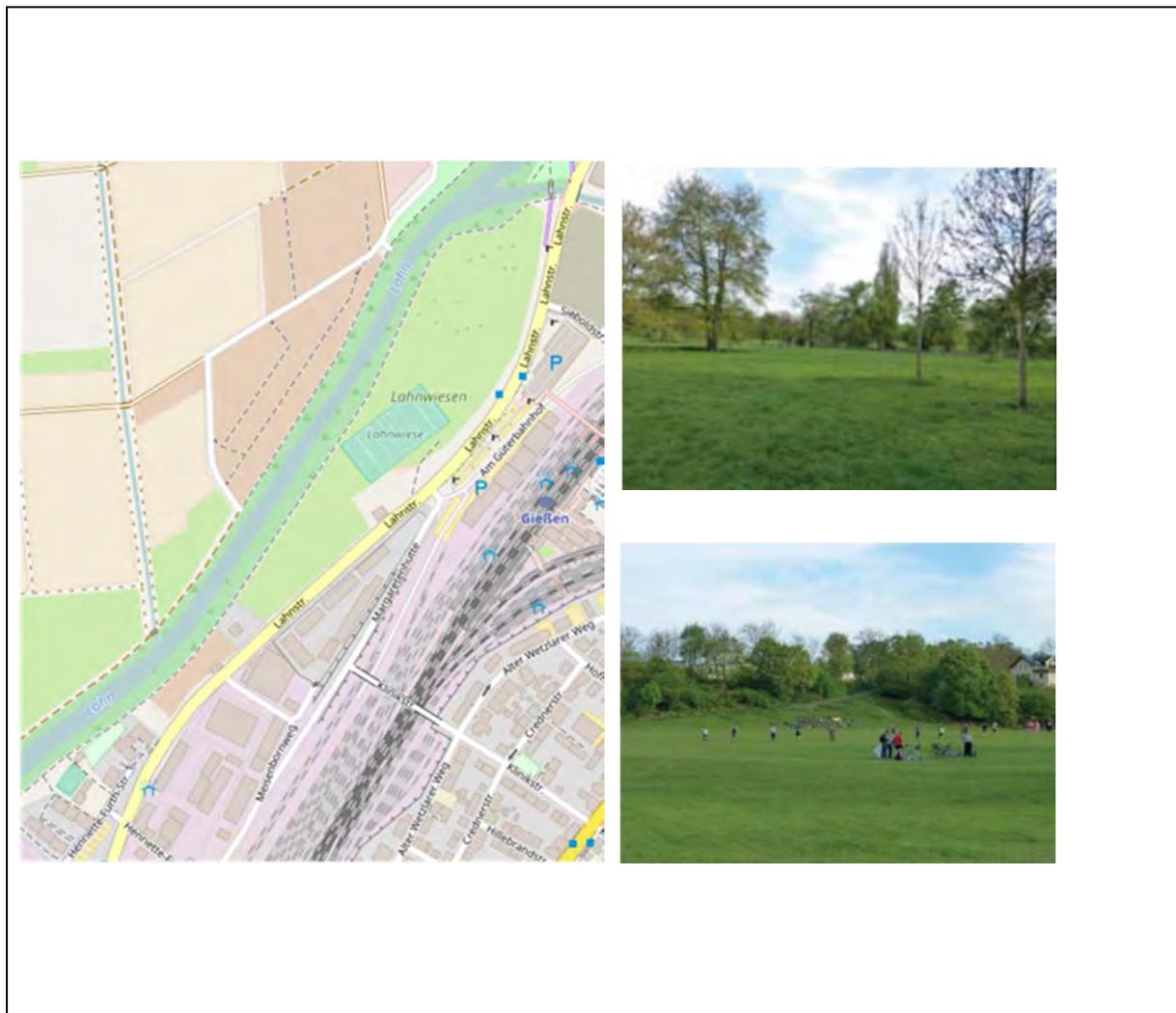
| | |
|--|--|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 18.000,- EUR Planung 100.000,- EUR Ausbau |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 18.000,- EUR Planung 25.000,- EUR Ausbau |
| Förderpriorität | 2 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VII, 18.000,- EUR + 25.000,- EUR Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| Sonstige Finanzierungsquellen | Keine, Anliegerbeiträge sind bereits berücksichtigt (75%) |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|--|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Grünplanung Lahnaue, punktuelle Lahnuferaufwertung und Umsetzung |
| Einzelmaßnahmenummer | 8.1.1 und 8.1.2 |
| Durchführungszeitraum | Planungszeitraum: 2018 - 2019 Realisierung der Planungen in geeigneten zeitlichen und räumlichen Abschnitten: 2018 - 2022 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Bewohner/ Nutzer/ Eigentümer Stadtumbaugebiet und Stadtgesellschaft, Reisende, Touristen |

II. Projektbeschreibung



Die Lahnaue ist durch eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen gekennzeichnet:

- ökologisch wertvoller Grünraum mit Uferbereichen, geschützten Biotopen und punktuelltem Altbaumbestand
- Naherholungsfunktion für angrenzende Stadtbereiche mit nicht-baulichen Sport-/Spielflächen, hieraus entstehen auch Anforderungen an sanitäre Einrichtungen
- Bestandteil des (Fern-)Radwegenetzes und Verbindungsfunktion Zentrum – südwestliche Region
- Überschwemmungsgebiet mit Potential für weitere Hochwassermanagement-Maßnahmen
- Notwendige Neuerrichtung eines Hauptsammlers vom Zentrum zur Kläranlage

Fehlende Anbindung des neu gestalteten westl. Bahnhofsplatzes an den Lahnauenbereich. Wegeverbindungen fehlen. Bei der Beteiligung wurde trotz hohen Erholungsdrucks und reger Nutzung der Lahnaue das Fehlen von Treffpunkten und vor allem auch von Toiletten herausgestellt

Für die Lahnaue liegt ein nicht fortgeschriebener Rahmenplan aus dem Jahr 2011 vor:



Ziele:

Im Laufe des Beteiligungsprozesses wurde die großflächige (ausschließliche) Verwendung für Hochwasser-Retentionsmaßnahmen für nicht operational angesehen.

Die Rahmenplanung bedarf der landschaftsplanerischen Überarbeitung und Präzisierung

- Maßnahmen zur Steigerung ökologischer Wertigkeit, Aufwertung von Uferzonen, Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen
- Gliederung in verschiedene Nutzungsbereiche bei sich beeinträchtigenden Nutzungen

- Verbesserung der Ufergestaltung, punktuelle Umgestaltung des Uferbereiches auch im weiteren Verlauf der Lahn nach Süden innerhalb des Stadtumbaugebietes (Erlebbarkeit, Zugänglichkeit)

Weitere in der Beteiligung angeregte Inhalte/ Maßnahmen:

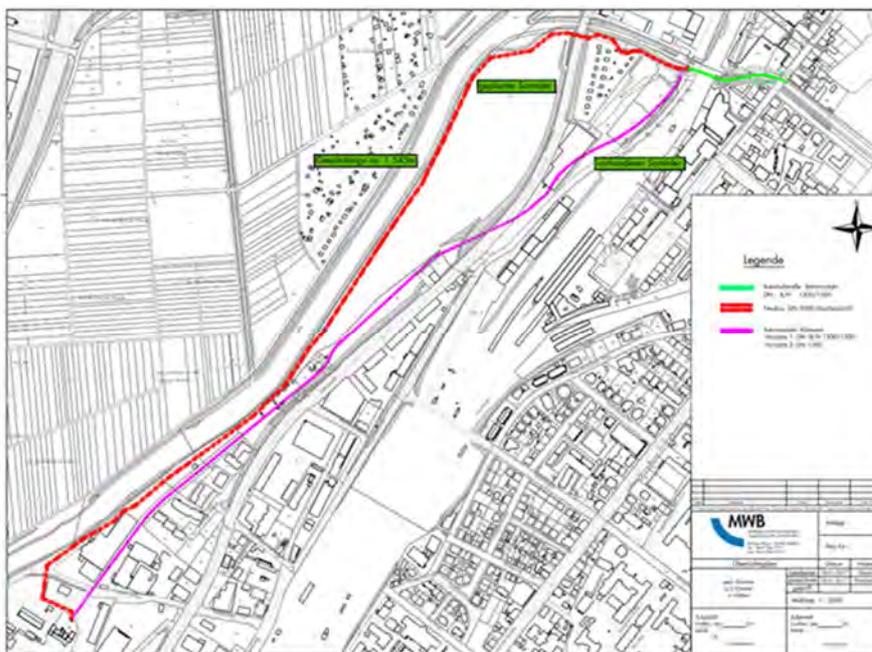
- Gestaltung Treffpunkt(e), - in gartenarchitektonischer Form oder z.B. als (mobiler) Kiosk
- Neubau öffentliche Toiletten
- Entschärfen Konflikt Fußgänger – Rad
- Müllentsorgungskonzept (Abfallbehälter)
- Anlegen von „essbaren Gärten“, „essbaren Lahnwiesen“

Koordinierung von Wegenetzplanung und Neuplanung Hauptsammler mit landschaftsplanerischen Optimierungsmaßnahmen

Abhängigkeit/Verzahnung

Neubau Hauptsammler MWB

Verkehrliche Verbesserung Fuß- und Radweg + Wieseckbrücke



MWB, Lageplan Bestand (rechts)/ Neuplanung (links) Hauptsammler



Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Lahnaue ist unverzichtbare Naherholungsfläche -> daher Ablehnung einer Nutzung als nicht mehr der Erholung dienenden Überflutungsbereich
- Widerspruch des Ziels des Zugangs zu Teilbereichen des Lahnufers mit Naturschutzbelangen wird zugunsten der Erholungsfunktion und des pädagogischen Ansatz der Erlebbarkeit der Natur aufgelöst
- hoher Freizeitdruck führt zu Verunreinigungen, daher Forderung nach Toilette
- wenig Fürsprache/Unterstützung für Einrichtung eines Neubaus für eine „Lahnterrasse“ (ggf. mit Restaurant, im Übergangsbereich zum Fernbusbahnhof)

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 22.500,- EUR Grünplanung 150.000,- EUR Umsetzung |
| Im Programm Stadtbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 22.500,- EUR Grünplanung 150.000,- EUR Umsetzung |
| Förderpriorität | 1, Grünplanung 2, Umsetzung |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | VIII, Grünplanung + Umsetzung, 25.500,- EUR + 150.000,- EUR |
| Finanzierungsquellen | keine |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

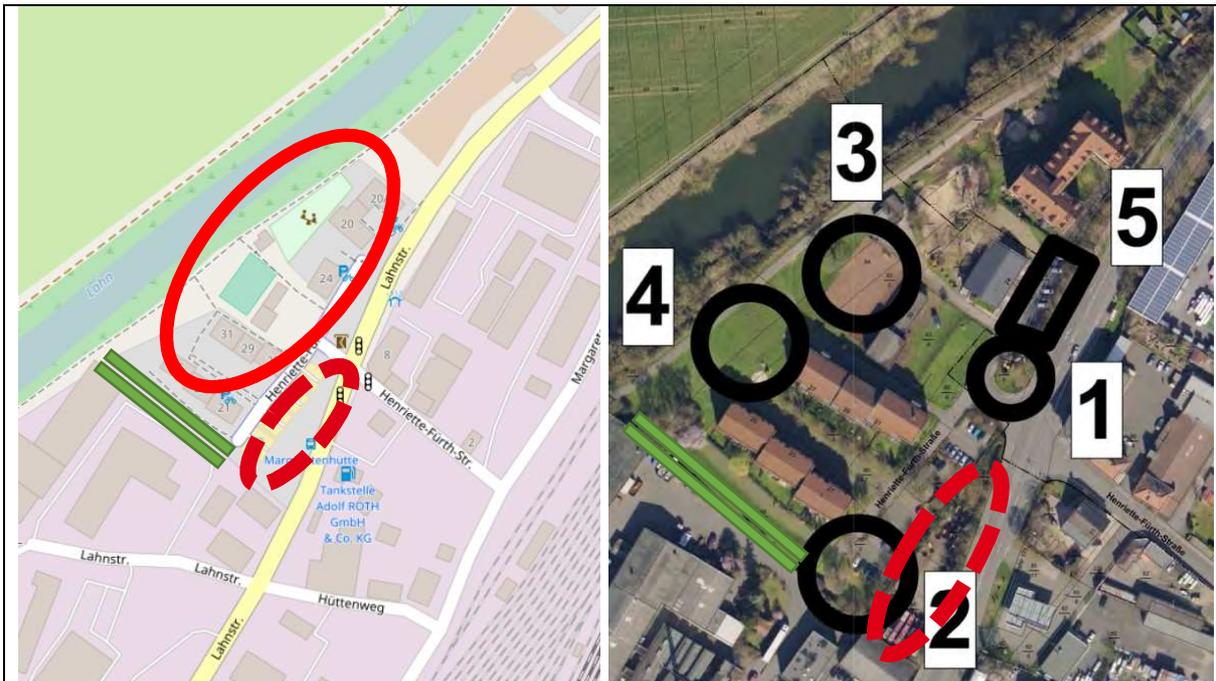
| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Wohnumfeldverbesserung Siedlung Henriette-Fürth-Straße |
| Einzelmaßnahmennummer | 5.3 und 8.2 (und 12, hierzu eigenes Einzelmaßnahmenblatt) |
| Durchführungszeitraum | 2018 - 2019 |
| Träger der Einzelmaßnahme | Wohnbau Gießen GmbH und Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | Wohnbau Gießen GmbH und Stadt Gießen |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Allgemeinheit Bewohner |

II. Projektbeschreibung

Innerhalb der bestehenden Wohnsiedlung wird durch Abriss einer ehemaligen Pumpstation für den Bahnbetrieb ein Bauplatz frei zur Errichtung eines neuen Wohngebäudes mit 18 Wohneinheiten für den sozialen Wohnungsbau.

Nach Errichtung dieses Neubauprojektes durch die Wohnbau Gießen GmbH ist die Verbesserung der Wohnumfeldsituation für die Siedlung eine geeignete Maßnahme zur Stabilisierung und Fortentwicklung der Wohnsituation.

Ziel ist es, in dem verinselten Wohnquartier über Sanierungsaktivitäten und Wohnumfeldverbesserungen zur Schaffung sozial verträglicher, gesunder, klimaneutraler und moderner Wohn- und Lebensbedingungen beizutragen und die Aufenthaltsqualität innerhalb des Quartiers deutlich zu erhöhen. Hierbei sollen bei der Gestaltung von Freiflächen die Kommunikationsräume für verschiedene Bewohnergruppen verbessert werden und insbesondere auch stadtklimatische Funktionen Berücksichtigung finden.



Als Einzelmaßnahmen sind zu nennen

- 1 und 2 - Fläche für Müll- und Wertstoffsammlung
- 3 - Sanierung Bolzplatz
- 4 - Sanierung Spielplatz
- 5 - Neuordnung der Stellplatzsituation

Wohnen an der Lahn



Im Zuge des internen Abstimmungsprozesses wurden folgende Maßnahmen ergänzt:

- Abgrenzung Wohnen durch Schutzpflanzungen gegen gewerbliche Nutzungsbereiche (grüner Doppelstrich)
- Erwerb Containerplatz und Umnutzung in Gemeinbedarfsfläche (rot gestrichelt)

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- weitere Beteiligung bei der Umsetzung der Maßnahme wurde gefordert
- Bedeutung der Anbindung in die Stadt für die Bewohner der Siedlung wurde herausgestellt
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr wurden beklagt, vor allem an unübersichtlichen Stellen und direkt im Bereich des Spielplatzes an der Wohnsiedlung
- Probleme des schnellen Radverkehrs, seit Ausbau des Radweges
- Einrichtung einer Stadtbusanbindung wurde gefordert

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 60.000,- EUR Grunderwerb 228.000,- EUR Wohnumfeldverbesserung |
| Im Programm Stadtbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 60.000,- EUR Grunderwerb 228.000,- EUR Wohnumfeldverbesserung |
| Förderpriorität | 1 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | V, 60.000,- EUR Grunderwerb VIII, 228.000,- EUR Wohnumfeldverbesserung |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Grunderwerb, Begrünung einer Brachfläche, Verbesserung von Wegebeziehungen zw. Henriette-Fürth-Straße und Meisenbornweg |
| Einzelmaßnahmennummer | 5.1+ 8.3 |
| Durchführungszeitraum | 2020, Erwerb 2021 – 2030, Umsetzung Wohnumfeldmaßnahme Grünfläche |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | derzeit private (Gewerbe-) Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | Öffentliche Grünfläche/ Weg |

II. Projektbeschreibung

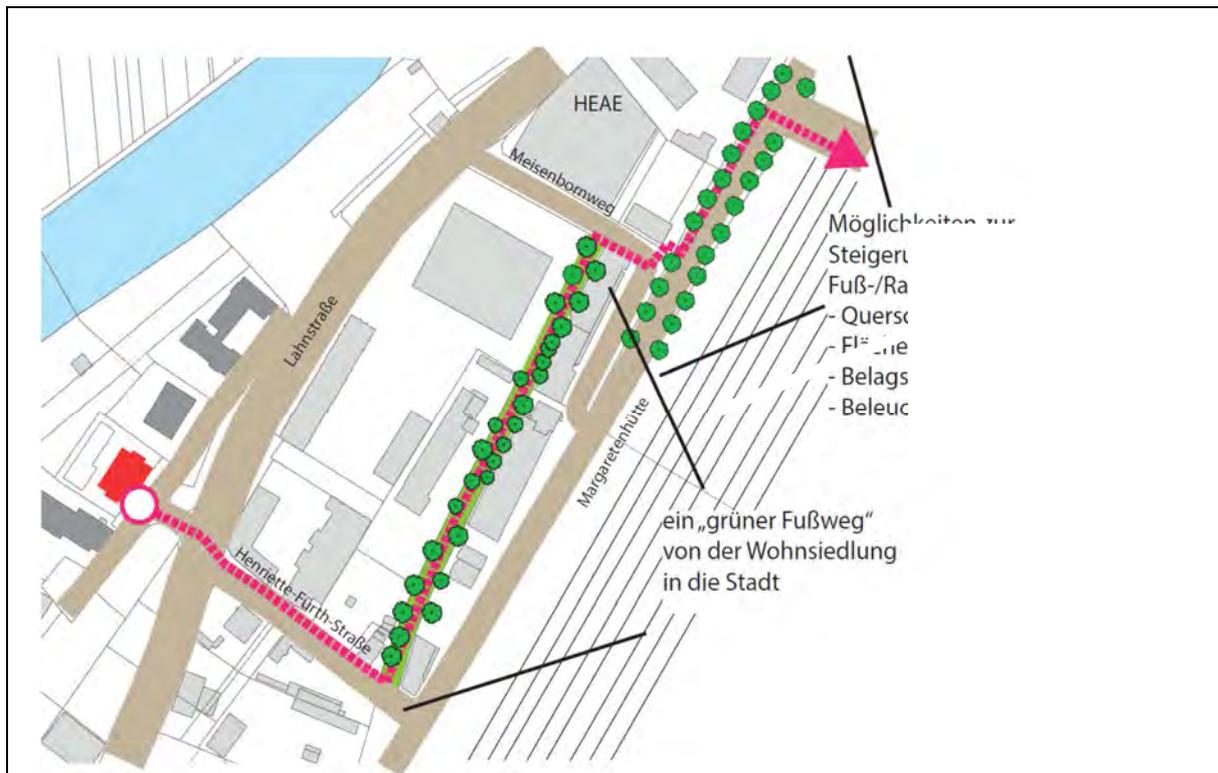
Zwischen Henriette-Fürth-Straße und Meisenbornweg verläuft die Trasse eines früheren Gleisanschlusses auf der Rückseite der Lagergebäude für die früheren Güterschuppen am Meisenbornweg (möglicherweise auch früher für das Grundstück der heutigen HEAE).

Da die Fußwegeverbindung zwischen der Wohnsiedlung an der Henriette-Fürth-Straße und dem Stadtzentrum (über die Klinikstraße) nur entlang von Straßenzügen verläuft, die keine sicheren Verhältnisse für Fußgänger (insbesondere auch für Kinder) aufweisen, bietet die Umwandlung der früheren, heute ungenutzten Trasse die Chance für die Anlage einer ungefährdeten Fußwegeverbindung in Kombination mit Schaffung eines begleitenden Grünzuges. Somit kann der begrünte Freiflächenanteil erhöht werden mit entsprechend positiven stadtklimatischen Effekten.

Die Fläche der ehemaligen Bahntrasse beträgt rd. 2.000 m² und befindet sich derzeit im Eigentum der angrenzenden Gewerbebetriebe.



ehemaliger Gleisanschluss



Mit der Einbeziehung der Bewohnerschaft der Wohninsel Henriette-Fürth-Str. und weiterer Bewohner in die Konzepterstellung und die bauliche Umsetzung der Maßnahme soll privates Engagement gefördert werden. Ggf. ist eine Integration der Bewohner der HEAE denkbar, um einen interkulturellen Austausch zu fördern. Allerdings verweilen die Flüchtlinge nicht lange in der HEAE.

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- geeignetes Instrument einer qualitativen Verbesserung

III. Finanzierung

| | |
|--|---|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 120.000,- EUR Grunderwerb 60.000,- EUR Planung und Umsetzung |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 120.000,- EUR Grunderwerb 60.000,- EUR Planung und Umsetzung |
| Förderpriorität | 2, Grunderwerb 2+3, Planung und Ausführung |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | V. Grunderwerb, 120.000,- EUR VIII. öffentlich, Planung und Ausführung, 30.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

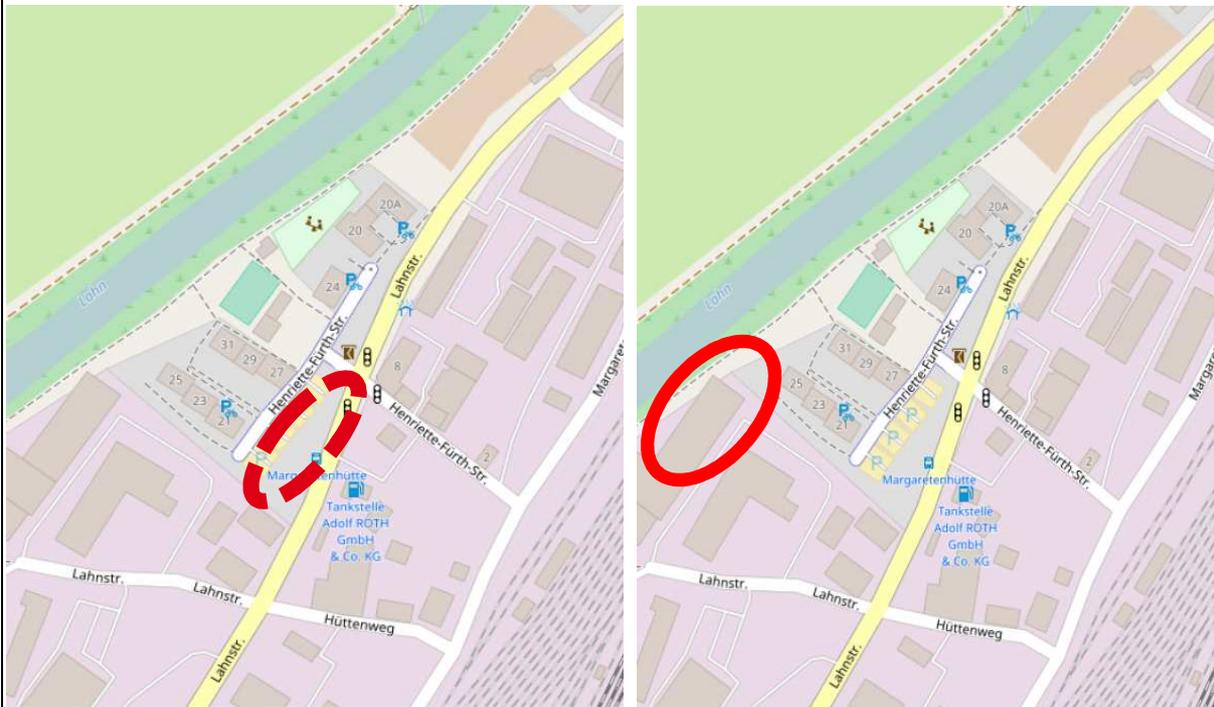
I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verlagerung von Betrieben oder wesentliche Änderung baulicher Anlagen von Betrieben |
| Einzelmaßnahmennummer | 12 (in Verbindung mit 5.3/8.2 u. 6.2) |
| Durchführungszeitraum | fortlaufend |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen und private Eigentümer |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |

II. Projektbeschreibung

Die im Stadtumbaugebiet gelegenen Gewerbebetriebe befinden sich überwiegend bereits seit vielen Jahren am Standort. Städtebaulich begründete Verlagerungs- bzw. Änderungsnotwendigkeiten von Gewerbebetrieben lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des ISEK nur in folgenden Fällen vor:

1. durch den Erwerb eines Containerplatzes und Umnutzung des Grundstücks in eine Gemeinbedarfsfläche im Rahmen der angestrebten Wohnumfeldverbesserung Siedlung Henriette-Fürth-Straße, Einzelmaßnahmennummer 5.3 und 8.2, ist eine Verlagerung dieses Gewerbebestandes des im Stadtumbaubetrieb flächenmäßig mehrfach vertretenen Unternehmens städtebaulich begründet;
2. durch den angestrebten Teil-Abbruch der Gewerbehalle und Gebäudewertentschädigung im Hüttenweg 8, Einzelmaßnahmennummer 6.2, können gfls. Verlagerungs- bzw. Änderungsnotwendigkeiten entstehen.





Sollten im Verlauf des Stadtumbauprozesses weitere Verlagerungs- bzw. Änderungsnotwendigkeiten auftreten, so sollten hierfür entsprechende Mittel bereitgestellt werden können.

Daneben sind zum Zeitpunkt der Erstellung des ISEK keine konkreten Maßnahmen bekannt, können sich in der Umsetzungsphase allerdings noch als für die Erreichung der Stadtumbauziele bedeutsam herauskristallisieren. Diese Entwicklungschancen für das Stadtumbaugebiet können nicht vorausgesagt werden.

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

(konkrete Maßnahme „Verlagerung oder Änderung von Betrieben“ zu den Beteiligungsterminen nicht vorgestellt)

III. Finanzierung

| | |
|--|-------------------|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 100.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 50.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 - 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | XII, 50.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|--|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Verfügungsfonds zur Aktivierung privaten Engagements und Finanzressourcen für die Entwicklung des SU-Gebiets |
| Einzelmaßnahmennummer | 15 |
| Durchführungszeitraum | fortlaufend |
| Träger der Einzelmaßnahme | Stadt Gießen und private Eigentümer |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |

II. Projektbeschreibung

Vorgesehen ist die Etablierung eines Verfügungsfonds zur Aktivierung privaten Engagements und von Finanzressourcen für die Entwicklung des Stadtumbaugebiets. Über dieses Instrument des Stadtumbaus sollen die Mittel des Verfügungsfonds eingesetzt werden für Prozesse, die durch Beteiligungsprozesse und die Aktivitäten der noch zu gründenden Lokalen Partnerschaft angestoßen werden. Nach der Einrichtung eines Verfügungsfonds stehen dessen Mittel einem lokalen Gremium z.B. der lokalen Partnerschaft zur Verfügung. Der Fonds setzt sich aus bis zu 50 Prozent Stadtumbaumitteln und mindestens 50 Prozent Mitteln privater Akteure (oder zusätzliche städtische Mittel) zusammen. Der Gesamtetat des Verfügungsfonds wird von der Stadt jährlich festgelegt.

Mittel des Fonds können für Investitionen und investitionsvorbereitende Maßnahmen, rein private und städtische Mittel auch für nicht-investive Maßnahmen eingesetzt werden. Der Etat dient dabei der Umsetzung von kleinen und kleinsten Projekten wie zum Beispiel Möblierungen, Aufwertung des Straßenraums etc.. Eine kommunale Richtlinie für die Förderung durch den Verfügungsfonds ist dabei aufzustellen und zu beschließen.

Von der Etablierung des Verfügungsfonds wird eine flexiblere und eigenverantwortliche Steuerung von Entwicklungsprozessen im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/südliche Lahnstraße“ erwartet. Dies soll und kann die Akzeptanz der im Stadtumbauprozess angestoßenen Maßnahmen deutlich verbessern.

Dem Verfügungsfonds sollen dabei über den gesamten Umsetzungszeitraum insgesamt 50.000,- EUR zur Verfügung stehen.

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

(konkrete Maßnahme „Verfügungsfonds“ zu den Beteiligungsterminen nicht vorgestellt)

III. Finanzierung

| | |
|--|------------------|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 100.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 50.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 - 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | XV, 50.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |



Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|--|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Anreizförderung: Begrünungsmaßnahmen und Regenwassermanagementsysteme |
| Einzelmaßnahmennummer | 19.1 |
| Durchführungszeitraum | fortlaufend |
| Träger der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |

II. Projektbeschreibung

Eine Anreizförderung kann bei der Förderung von Begrünungsmaßnahmen und bei der Einführung von Regenwassermanagementsystemen angewendet werden. Ziel einer Förderung im Rahmen eines Anreizprogramms ist das Setzen von Anreizen für Investitionen zur Schaffung oder Verbesserung gebäudebezogener Freiflächen sowie zur Begrünung von Dächern und Fassaden. Die Begrünungen von Höfen, Dächern und Fassaden sollen dazu beitragen, das Stadtklima zu verbessern. Begrünungen im Kontext des Fördergebiets führen zu einer Reduzierung von Wärmeeinstrahlung, sie schaffen Verdunstungskühle, sie binden Stäube und Luftschadstoffe. Begrünungen wirken positiv auf die natürliche Artenvielfalt wie auch auf die gestalterische Qualität des Quartiers. Es können die mikroklimatischen Bedingungen im Quartier verbessert werden mit positiver Wirkung auf die Gesamtstadt. Regenwassermanagementsysteme tragen zur Regenwassernutzung und –verdunstung bei und werden in Zukunft wohl immer stärker bei Neubauprojekten von Bauordnungen gefordert werden. Die erhöhte Verdunstungsrate führt zum einen zu einer Reduzierung der Umgebungstemperatur und zum anderen zu einer Entlastung von Regenwasserkanalsystemen bei Starkniederschlägen.

Mit diesen Maßnahmen sollen die Umwelt- sowie Wohnqualität im Quartier und im gesamtstädtischen Kontext maßgeblich gesteigert werden. Es sollten daher verstärkt auch die privaten Eigentümer/ Betreiber der gewerblichen Grundstücke im Rahmen eines Anreizprogramms zur Durchführung von Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden und Dächern oder zu anderen grundstücksbezogenen Maßnahmen motiviert werden.

Es befinden sich im Stadtumbaugebiet insgesamt rd. 270 Flurstücke, die zum Teil zusammenhängende Wirtschaftseinheiten bilden mit einer Eigentümeranzahl von rd. 100 Eigentümern bzw. Eigentümergemeinschaften. Firmenstandorte befinden sich zum Teil auf angemieteten Flächen; dies führt zu rd. 135 Eigentümern und Eigentümergemeinschaften und Firmensitzen im Fördergebiet.

Erfahrungsgemäß kann eine 100 –prozentige Mitwirkungsbereitschaft im Gebiet nicht unterstellt werden.

Die Beschreibung der Förderungsgegenstände, Förderungshöhe etc. ist im Rahmen des Stadtumbaumanagements über eine Förderrichtlinie genau zu bestimmen.

Es wird für die Kostenkalkulation von folgenden Parametern ausgegangen, die - wie oben erwähnt - im Rahmen des Stadtumbaumanagements noch verbindlich gefasst werden müssen:

- Für das Stadtumbaugebiet wird pauschal von 10 Begrünungsmaßnahmen und Regenmanagementsystemen ausgegangen.
- Für die Kostenkalkulation wurde pauschal von einer Einzelförderung von bis zu 50 % der förderfähigen Kosten, begrenzt auf bis zu 10.000,- € Förderung pro Maßnahme ausgegangen. Ein anderes Förderungsszenario im Rahmen der RiLiSE ist denkbar.

Wie beim Anreizprogramm für die Modernisierung von Gebäuden sind Begrünungsmaßnahmen ein geeigneter Beitrag zur Klimafolgenanpassung.

Aufgrund der generellen Altlastenverdachtsproblematik innerhalb des Gebietes ist jedoch die Umsetzung von Entsiegelungsmaßnahmen erst nach diesbezüglicher Prüfung der Gefährdungssituation im Einzelfall weiter zu verfolgen bzw. zu fördern.

Dieser Anreizförderung sollen dabei über den gesamten Umsetzungszeitraum insgesamt 100.000,- EUR zur Verfügung stehen.

Beispiel Dachbegrünung





Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- vorgestellte Maßnahmen werden als wichtiger ökologischer Ansatzes, als „Selbstverständlichkeit“ postuliert

(konkrete Maßnahme „Anreizförderung zur Begrünung und Regenwassermanagement“ zu den Beteiligungsterminen nicht vorgestellt)

III. Finanzierung

| | |
|--|--------------------|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | bis 500.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 100.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 - 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | XIX, 100.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|--|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Anreizförderung: Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, Fassadenprogramm |
| Einzelmaßnahmennummer | 19.2 |
| Durchführungszeitraum | fortlaufend |
| Träger der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |

II. Projektbeschreibung

Eine Anreizförderung soll bei der Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden angewendet werden. Im Anreizprogramm sollen energetische und gestalterische Zielsetzungen verfolgt werden zur Aufwertung und Verstärkung der Quartiersentwicklung.

Auf den überwiegend gewerblich genutzten Grundstücken soll bei Umbaumaßnahmen an vorhandenen Gebäuden oder bei Neuerrichtung die Bereitschaft der Eigentümer zur Verringerung der örtlichen Erwärmung durch Begrünungsmaßnahmen an Fassaden und Dächern gesteigert werden. Hier laufen die Ziele des Anreizprogramms zur Modernisierung und Instandsetzung mit den Zielen des Anreizprogramms zu Begrünungsmaßnahmen und Regenwassermanagementsystemen zusammen.

Hierzu bietet sich das Förderinstrument der Anreizförderung im Rahmen des Stadtumbauprogramms an. Geeignete Maßnahmen werden anteilig durch Zuschüsse gefördert. Die Einzelheiten sind in einer städtischen Förderrichtlinie näher zu bestimmen. Generell ist die maximale Förderhöhe in Anreizförderungsprogrammen auf 20.000 EUR pro Fall begrenzt. Entsprechend den verfügbaren Mitteln sind natürlich auch geringere Höchstbeträge möglich.

Dieser Anreizförderung sollen dabei über den gesamten Umsetzungszeitraum insgesamt 65.000,- EUR zur Verfügung stehen.

Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

(konkrete Maßnahme „Anreizförderung Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, Fassadenprogramm“ zu den Beteiligungsterminen nicht vorgestellt)

**III. Finanzierung**

| | |
|--|-------------------|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 100.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 65.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 – 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | XIX, 65.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |

Einzelmaßnahmenbeschreibung

I. Eckdaten

| | |
|--------------------------------------|---|
| Einzelmaßnahmenbezeichnung | Anreizförderung: Stadtgestalterische Einbindung von Gewerbe- grundstücken |
| Einzelmaßnahmennummer | 19.3 |
| Durchführungszeitraum | fortlaufend |
| Träger der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Eigentümer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |
| Nutzer der Einzelmaßnahme | private Eigentümer |

II. Projektbeschreibung

Aus Sicht der Passanten bzw. Straßenbenutzer wird der gestalterische Eindruck innerhalb des Gebietes oft durch ungeordnete Lagerung von Recycling-Materialien auf den Gewerbegrundstücken bestimmt, was den Gesamteindruck des Ortsbildes erheblich beeinträchtigt.

An den Grundstücksgrenzen zum öffentlichen Straßenraum sollte daher die Neuordnung und Neugestaltung der Grenzeinfriedigungen bzw. angrenzender Flächen in unmittelbare Nähe durch ein geeignetes Gestaltungskonzept verbessert werden. Hierzu können – großflächigen Werbetafeln vergleichbar – großformatige Tafeln, Planen, Wandbemalungen etc. dienen.

Gestalterische Aufwertung von Gewerbegrundstücken durch innovative Lösungen

- zur Imageverbesserung
- zur Schärfung Gebietsprofil und Identität
- „Bereinigung“ von undefinierten Grundstücksgrenzen und gestalterisch unbefriedigenden Einfriedigungen

Beispiel:

- Aufstellen von großformatigen, ästhetisch gestalteten Fototafeln mit positiver Botschaft zur Kaschierung von „unschönen Einblicken“
- Beispiele:
 - Fotos aus der Welt des Produktrecyclings, „Werdegang“ von Altmaterialien zu neuen Produkten
 - Themen-Tafeln zur Bedeutung der Kreislaufwirtschaft für Ökologie und Gesamtgesellschaft

In Kombination mit hochwertigen Grundstückseinfriedigungen und ergänzenden Bepflanzungen/ Begrünungsmaßnahmen können entlang eines Straßenzuges – am wirksamsten wohl entlang der Lahnstraße – positive Gestaltverbesserungen erzielt werden.

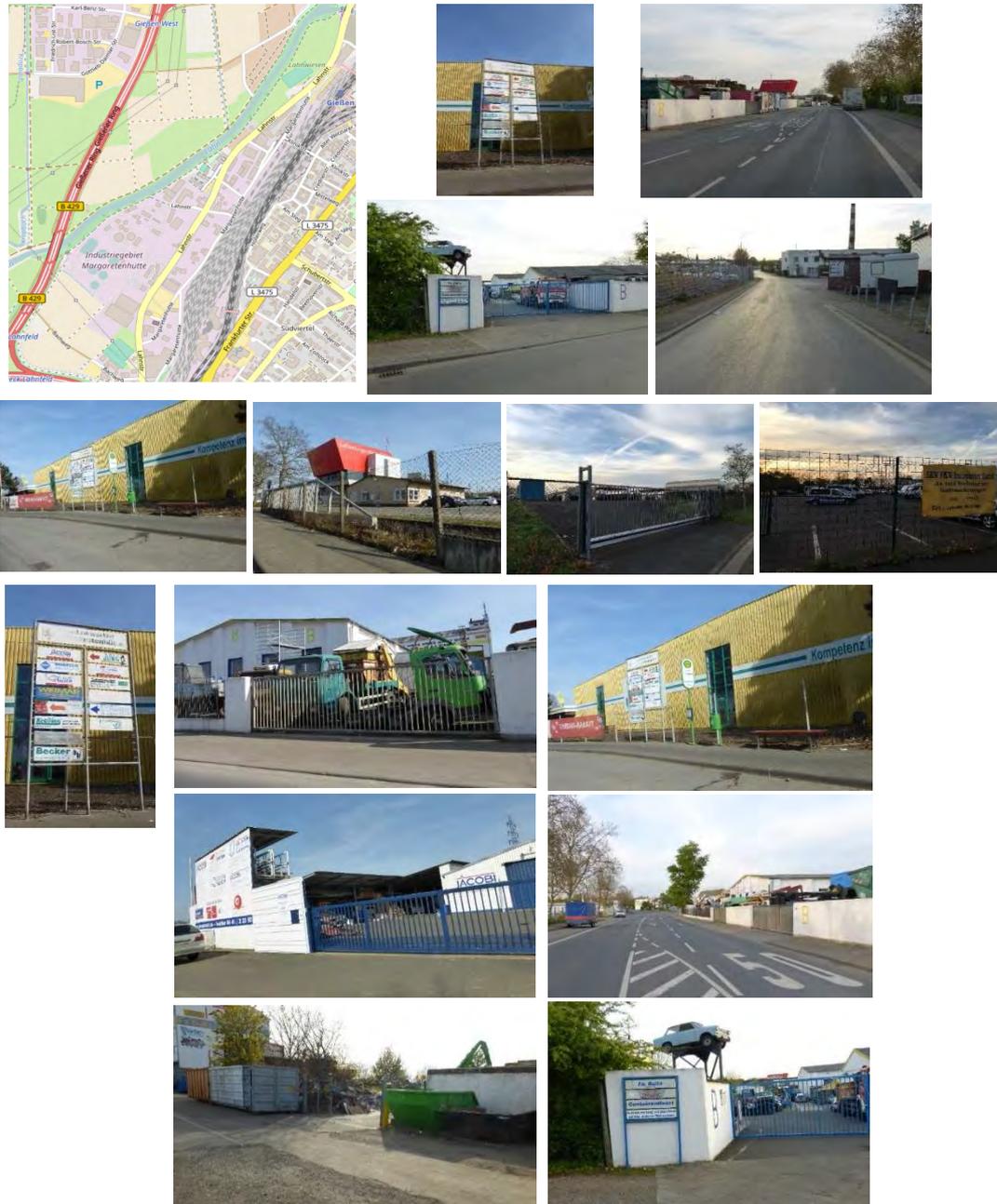
Hierzu bietet sich das Förderinstrument der Anreizförderung im Rahmen des Stadtumbauprogramms an.



Geeignete Maßnahmen werden anteilig durch Zuschüsse gefördert. Die Einzelheiten sind in einer städtischen Förderrichtlinie näher zu bestimmen. Entsprechend den verfügbaren Mitteln und dem Fördergegenstand sind geeignete Förderbeträge festzulegen.

Dieser Anreizförderung sollen dabei über den gesamten Umsetzungszeitraum insgesamt 50.000,- EUR zur Verfügung stehen.

Das in diesem Zusammenhang stehende Konzept zur gestalterischen Einbindung von Gewerbegrundstücken, Kostenart I, Maßnahmennummer 1.2 dient der Vorbereitung zur Umsetzung im Rahmen der Anreizförderung.



Als Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sind hier folgende Aspekte eingeflossen:

- Notwendigkeit zur Profilbildung wurde befürwortet
- Profilbildung wichtig, dient der Imageaufwertung
- Leistungen des Gebiets für die Stadtgesellschaft sollen gezeigt und herausgestellt werden

(konkrete Maßnahme „Anreizförderung stadtgestalterische Einbindung von Gewerbegrundstücken“ zu den Beteiligungsterminen nicht vorgestellt)

III. Finanzierung

| | |
|--|-------------------|
| Geschätzte Gesamtkosten (in EUR) | 100.000,- EUR |
| Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten (in EUR) | 50.000,- EUR |
| Förderpriorität | 1 - 3 |
| Kostenart, Betrag (in EUR), Erläuterung | XIX, 50.000,- EUR |
| Sonstige Finanzierungsquellen | keine |



10 Kosten und Finanzierungsplanung

Kosten und Finanzierungsplanungen über einen mehrjährigen Planungshorizont sind immer Näherungswerte. Änderungen sind u.a. abhängig von den Ergebnissen weiterer anstehender Beteiligungsprozesse, von der sich durchaus veränderbaren Mitwirkungsbereitschaft angesprochener Dritter, von gesetzlichen Rahmenbedingungen und nicht zuletzt von der allgemeinen Preisentwicklung.

Die Förderfähigkeit im Rahmen des Stadtumbauprogramms Hessen kann nicht abschließend im ISEK bestimmt werden. Die Förderfähigkeit ergibt sich u.a. aus den Regelungen der RiLiSE und den jeweiligen Bedingungen der Förderbescheide.

Folgende Tabelle gibt die im Rahmen der Erarbeitung des ISEK zusammengestellten Maßnahmen sowie die Zeit- und Kostenplanung wieder.



Nachrangigkeit von Städtebauförderungsmitteln

Da Städtebauförderungsmittel nachrangig einzusetzen sind, sind die Förderungsvoraussetzungen und der Einsatz von Förderungsmitteln aus weiteren Förderungsprogrammen abzuklären.

EFRE-Mittel

Hessen erhält von der Europäischen Union für die Finanzierung und Umsetzung des „Operationellen Programms für die Förderung von Investitionen in Wachstum und Beschäftigung (IWB-EFRE-Programm)“ Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) 2014 bis 2020.

Hauptziel des EFRE ist der Ausgleich von Ungleichgewichten zwischen den verschiedenen Regionen sowie die Stabilisierung von vorhandenen Stärken. Für die regionale Strukturpolitik in Hessen hat der EFRE eine hohe Bedeutung, da er u.a. dazu beiträgt, Standortnachteile abzubauen und den wirtschaftlichen Strukturwandel im Sinne einer Kohäsionspolitik zu erleichtern. EFRE-Förderschwerpunkte sind:

1. Stärkung von Forschung, technischer Entwicklung und Innovation
2. Förderung der Bestrebungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen in allen Branchen der Wirtschaft
3. Nachhaltige Stadtentwicklung

Im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/südliche Lahnstraße“ können EFRE-Mittel u.a. eingesetzt werden z.B. für Konzepterstellung wie städtebauliche Einbindung von Gewerbeflächen, Naherholung, Aufwertung Freiräume/Lahnaue.

Energetische Stadtsanierung (KfW 432)

Förderschwerpunkte im Programm energetische Stadtsanierung für Kommunen und kommunale Unternehmen sind energetische Quartiers-Konzepte und das Sanierungsmanagement.

Im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/südliche Lahnstraße“ könnten Mittel aus der energetischen Stadtsanierung u.a. eingesetzt werden z.B. für Konzeptstellungen für die energetische Sanierung von gewerblichen und Wohn-Gebäuden z.B. auf Basis der Klärgasverwertung der Mittelhessischen Wasserbetriebe).

Energetische Förderung im Rahmen des Hessischen Energiegesetzes (HEG)

- Investive kommunale Maßnahmen (§ 3 HEG)
- Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Nutzung erneuerbarer Energien (§ 5 HEG)
- Innovative Energietechnologien (§ 6 HEG)
- Energieeffizienzpläne und -konzepte zur Erzeugung und Verteilung von erneuerbaren Energien (§ 7 HEG)
- Energieberatung und Akzeptanzmaßnahmen und betriebliche Energieeffizienznetzwerke (§ 8 HEG)

Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) für Straße und Schienen

Die Verkehrsinfrastrukturförderung dient der Sicherstellung und Verbesserung der Mobilität. Ziel ist die Aufwertung und Funktionsverbesserung von Verkehrsanlagen, wie beispielsweise der Bau und Ausbau von Straßen, die Modernisierung von Schienenstrecken und Bahnhöfen, Haltestelleneinrichtungen, Leitsystemen etc..

Grundsätzlich förderfähig sind u.a. verkehrswichtige innerörtliche und zwischenörtliche Straßen, Gehwege, Radverkehrsanlagen, Radwegweisung, Verkehrsleitsysteme und andere Bauvorhabenarten des kommunalen Straßenbaus. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) können u.a. zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestellenanlagen und -ausstattung, Beschleunigungsmaßnahmen, Bahnhofsmmodernisierungen usw. gefördert werden.

Im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/südliche Lahnstraße“ könnten Mittel aus der VIF-Förderung u.a. eingesetzt werden z.B. für den Neubau der Bahnunterführungen im Süden, den Neubau der Fuß- und Radverkehrsanlage „Brücke über die Wieseck“ und (zusätzliche) Stadtbushaltestellen.



IVP soziale Integration im Quartier

Fördermittel des Investitionspakts Soziale Integration im Quartier können grundsätzlich für folgende Maßnahmen eingesetzt werden:

- Errichtung, Erhalt, Ausbau und Weiterqualifizierung von Grün- und Freiflächen,
- öffentliche Bildungseinrichtungen (ohne allgemein- und berufsbildende Schulen) einschließlich Produktionsschulen und Jugendwerkstätten, Bibliotheken und Stadtteilbüchereien sowie Einrichtungen des lebenslangen Lernens mit integrierter Ausrichtung
- Kindertagesstätten mit Vorrang auf Sprachkitas
- Bürgerhäuser, Stadtteilzentren einschließlich Jugendzentren und Familienzentren, soziokulturelle Zentren
- Einrichtungen, die mehrere der o.g. Funktionen bündeln.

Im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/südliche Lahnstraße“ werden Mittel aus dem IVP u.a. für die qualitative Erneuerung eingesetzt. Weiterhin könnten Mittel beantragt werden für z.B. die Neugestaltung der Lahnaue.

Kommunales Investitionsprogramm (KIP)

Eine Förderung kommunaler Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekten ist über das Kommunale Investitionsprogramm möglich. Maßnahmen sind zur Förderung zu beantragen.

In diesem kommunalen Investitionsprogramm ist u.a. für die Stadt Giessen unter der Rubrik Energetische Sanierung sonstiger Infrastrukturinvestitionen die „flächendeckende Modernisierung der Straßenbeleuchtungsanlage mit hocheffizienter LED-Technik“ mit einem Betrag in Höhe von 1.450.000,- EUR ausgewiesen. Ausgetauscht werden sollen rund 4.000 Lampen.

Die notwendige Verbesserung der Straßenbeleuchtung im Stadtumbaugebiet wird daher voraussichtlich über das KIP abgewickelt werden.

11 Zusammenfassung

Analyse der Gesamtstadt

Gießen ist ein aufstrebendes Oberzentrum mit einer gegen den allgemeinen Trend weiter wachsenden Bevölkerung. Neben dem entsprechenden Bedarf an Wohnraum ist auch die wirtschaftliche Weiterentwicklung, die damit verbundene Flächenvorhaltung für gewerbliche Nutzungen sowie für die zur Gesamtentwicklung erforderlichen Ver- und Entsorgungsanlagen und Konsolidierung der Nahräume (für Erholung und Freizeit) zu verfolgen.

Analyse des Fördergebiets und SWOT-Analyse

Aus dieser Ausgangsposition lassen sich für den Programmansatz des Stadtumbaus im Gebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ folgende Ansätze entwickeln:

Das Stadtumbaugebiet Gießen „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ weist eine sehr heterogene Struktur auf. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um ein Gewerbegebiet, das stark durch Betriebe für Abfallwirtschaft und Recycling geprägt ist. Durch eine ungeeignete verkehrliche Anbindung des Gebietes an das äußere Straßennetz werden Belastungen durch gewerblichen Schwerverkehr auch außerhalb des Gebietes hervorgerufen. Neben vereinzelt Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten, einer Kläranlage mit überörtlichem Einzugsbereich sowie einer Hubschrauberstation (Luftrettungszentrum Gießen) verfügt das Gebiet aber auch über eine am Siedlungsrand gelegene Wohnsiedlung mit rund 200 Bewohnern (sozialer Wohnungsbau) und die Hessische Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge. Die aufgrund dieser Gemengelage bestehenden Immissionskonflikte stellen zwar eine Beeinträchtigung einzelner Nutzungen dar, jedoch sind aufgrund der gewachsenen Strukturen, der grundsätzlich fehlenden Alternativstandorte oder der praktischen Unmöglichkeit einer Verlagerung (z.B. Kläranlage) keine durchgreifenden Umstrukturierungen vorzusehen.

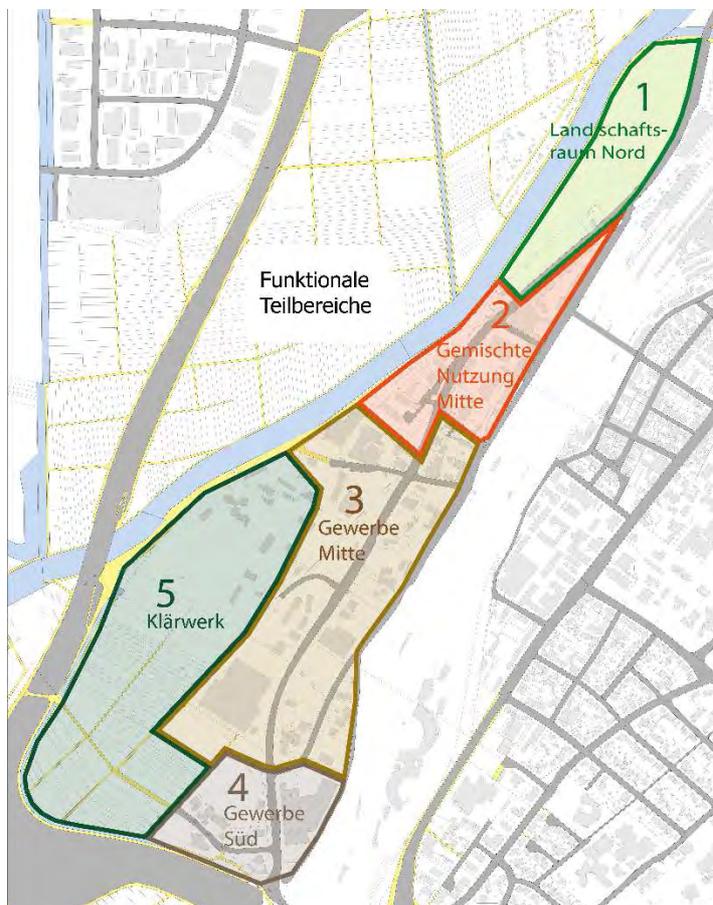
Landschaftlich wird das Stadtumbaugebiet durch die große Lahnaue im Norden geprägt. Die Lahn selbst bildet als begradigter Flusslauf die westliche Grenze des Stadtumbaugebietes, ohne dass der Fluss als prägendes Landschaftselement gestalterisch wirksam wäre.



Angestoßen durch eine neue funktionale und bauliche Entwicklung im unmittelbaren Anschluss an das Stadtumbaugebiet im Norden, nämlich der beabsichtigten Entstehung eines westlichen Bahnhofsplatzes mit Fernbusbahnhof und ergänzenden Büro- und Wohnflächen, ist die Sicherung und geordnete Fortentwicklung der Nutzungen im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ Gegenstand dieses Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes.

Darstellung des Fördergebiets und Begründung des Gebietszuschnitts

Das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“ ist wegen der Begrenzung durch die Lahn, durch überörtliche Verkehrsstrassen und die Angrenzung an ein bereits vorhandenes Stadtumbaugebiet in seiner räumlichen Ausdehnung praktisch unveränderlich. Eine geringfügige Erweiterung des Untersuchungsraumes – etwa die Einbeziehung des westlichen Lahnufers und angrenzender Bahnflächen – erfolgt primär aus fördertechnischen Gründen, falls im Zuge konkreter Umsetzungsplanungen diese Flächen noch einbezogen und Gegenstand von Fördermaßnahmen werden sollten.



Ziele

- Stärkung der vorhandenen Potenziale
- Konsens, dass sich das Gebiet behutsam weiterentwickeln soll, ein Verdrängen bisheriger Nutzungen ist nicht intendiert
- Stärkung der Wohnfunktion im nördlichen Gebietsteil durch Wohnumfeldmaßnahmen und verbesserte Anbindung an das Stadtzentrum für nicht motorisierten Verkehr
- Stärkung der ökologischen Funktionen des Lahnuferlandes und Freihaltung der Lahnaue
- Verminderung von erheblichen Verkehrskonflikten (Fehlallokation von Schwerlastverkehr) durch Optimierung der Gebietserschließung im Süden des Stadtumbaugebietes
- partielle Neugestaltung des Straßennetzes mit Verbesserung und Vernetzung der Grünstrukturen
- Anreizprogramme für bauliche Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung auf gewerblichen privaten Grundstücken

Organisations- und Beteiligungsstruktur

Während der Erstellung des Stadtentwicklungskonzeptes wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung durchgeführt. So wurden die Bewohnerschaft der bestehenden Wohnsiedlung sowie die Gewerbetreibenden in einem öffentlichen Diskussionsforum bei der Zielsetzung und Maßnahmenentwicklung des Stadtumbauprogramms eingebunden. Darüber hinaus wurden mit zahlreichen Schlüsselpersonen (Vertreter der Zivilgesellschaft und öffentlicher Belange) ausführliche Interviews durchgeführt. In einem weiteren Workshop wurden speziell die von der Gebietsentwicklung betroffenen Träger öffentlicher Belange (TÖBs) zu einer Darlegung und Koordinierung aller wesentlichen Belange einbezogen. Dieser vielfältige Beteiligungsprozess lässt sich für die Umsetzungsphase weiter aktivieren und ausbauen.



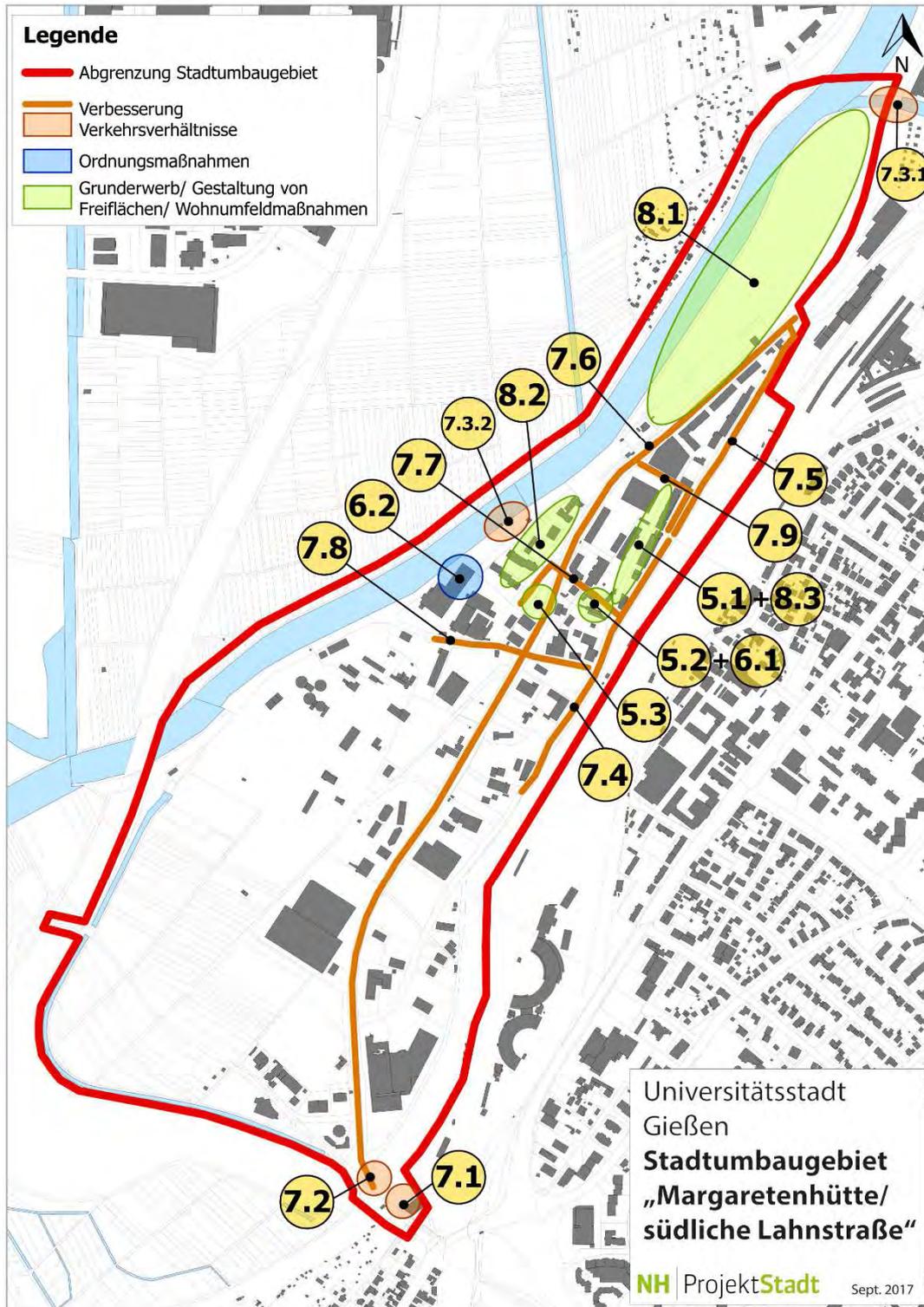
Einzelmaßnahmen

Als wesentliche Ergebnisse des ISEK lassen sich herausstellen:

Für substantielle Aufwertungen wurde ein möglichst breit angelegtes und diskutiertes Maßnahmenbündel entwickelt. Neben erheblichen Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur, hier an erster Stelle der Beseitigung eines Nadelöhrs durch zwei alte Bahnunterführungen, sollen weitere Einzelmaßnahmen im Zuge der geordneten nachhaltigen Fortentwicklung des Stadtumbaugebietes zukunftsfähig machen.

Wesentliche Teile des zur Verfügung stehenden Instrumentariums im Rahmen der Implementierung und Durchführung des Stadtumbauprozesses der Städtebauförderung sollen genutzt werden.

Die Übersicht der abgestimmten räumlich verortbaren Einzelmaßnahmen sowie die endgültige Gebietsabgrenzung als Empfehlung zur Beschlussfassung des Stadtumbaugebietes sind in folgender Karte zusammengefasst.



Eigene Darstellung, die Nummerierungen auf der Karte befinden sich auf der folgenden Seite.



| | |
|--------------|--|
| V. | Grunderwerb |
| 5.1 | Ehem. Bahnanschlussfläche zwischen Henriette-Fürth-Str. und Meisenbornweg für Grünanlage |
| 5.2 | Flächentausch H.-Fürth-Str. 3 - Margaretenhütte, für Erweiterung Gehweg H.F.-Str., Begrünung |
| 5.3 | Containerplatz vor H.-Fürth-Siedlung, Umnutzung in Gemeinbedarfsfläche |
| VI. | Ordnungsmaßnahmen |
| 6.1 | Abbruch Bürogebäude+Mauer ESSO-Roth, H.-Fürth-Str. 3, für Gehweg, unrentierl. Anteil |
| 6.2 | Teil-Abbruch Halle und Gebäudewertentschädigung, Hüttenweg 8 |
| 6.3 | 5 x Freilegung von Grundstücken, Abbruchmaßnahmen zur Erreichung Stadtumbauziele |
| VII. | Verbesserung Verkehrsverhältnisse |
| 7.1 | Neubau/Verbreiterung Bahnunterführung Lahnstraße östlich, Anteil Stadt (ohne DB-Anteil) |
| 7.2 | Neubau/Verbreiterung Bahnunterführung Lahnstraße westlich, nur Stadt |
| 7.3.1 | Neubau Fuß- und Radweg-Wieseckbrücke |
| 7.3.2 | Fußweg - Radweg, Entschärfung von Konfliktbereichen |
| 7.4.1 | Verkehrs- und Planungskonzept Ausbau Straße Margaretenhütte, Mitte |
| 7.4.2 | Bauliche Umgestaltung Straße Margaretenhütte, Mitte , Anliegerbeiträge berücksichtigt |
| 7.5.1 | Verkehrs- und Planungskonzept Ausbau Straße Margaretenhütte, Nord |
| 7.5.2 | Bauliche Umgestaltung Straße Margaretenhütte, Nord |
| 7.6.1 | Verkehrs- und Planungskonzept Ausbau Lahnstraße |
| 7.6.2 | Bauliche Umgestaltung Straße Lahnstraße, Anliegerbeiträge berücksichtigt |
| 7.7.1 | Verkehrs- und Planungskonzept Ausbau Henriette-Fürth-Straße |
| 7.7.2 | Bauliche Umgestaltung Straße Henriette-Fürth-Straße, Anliegerbeiträge berücksichtigt |
| 7.8.1 | Verkehrs- und Planungskonzept Ausbau Hüttenweg |
| 7.8.2 | Bauliche Umgestaltung Straße Hüttenweg, Anliegerbeiträge berücksichtigt |
| 7.9.1 | Verkehrs- und Planungskonzept Ausbau Meisenbornweg |
| 7.9.2 | Bauliche Umgestaltung Straße Meisenbornweg, Anliegerbeiträge berücksichtigt |
| VIII. | Gestaltung von Freiflächen/ Wohnumfeldmaßnahmen |
| 8.1.1 | Grünplanung Lahnaue, punktuelle Lahnuferaufwertung - öffentlich |
| 8.1.2 | Umsetzung Grünplanung Lahnaue, punktuelle Lahnuferaufwertung - öffentlich |
| 8.2 | Wohnumfeldverbesserung Siedlung Henriette-Fürth-Straße - öffentlich + privat |
| 8.3 | Grünfläche ehem. Bahnanschlussfläche zwischen Henriette-Fürth-Str. + Meisenbornweg, öffentlich |

12 Quellenverzeichnis

A24 Landschaft und Landschaftsarchitektur GmbH (2011): Erläuterungsbericht Rahmenplan Lahnaue Gießen.

Bergmann, T. (2016): Master-Thesis. Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Gebiet „Margaretenhütte/südliche Lahnstrasse“ in Giessen.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) & Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2017): Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“. Eine Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen – beschlossen vom Bundeskabinett am 1. Februar 2017.

Büro für faunistische Fachfragen Matthias Korn (2012): Vogelkundliches Gutachten zu den Brut- und Gastvögeln der Wieseckmündung in der Lahnaue von Gießen 2011/2012.

Durth Roos Consulting GmbH (2014): Entwicklung Güterbahnhofareal Gießen -
Masterplan im Auftrag der Stadt Gießen.

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (2011): Gutachten zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen.

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2011): Vergnügungstättenkonzept für die Universitätsstadt Gießen.

Gutachterausschuss für Immobilienwerte für den Bereich der Universitätsstadt Gießen (2010):

Hanke.Kappes+Kollegen GmbH (2010): Integriertes Entwicklungskonzept Lahnpark Zusammenfassung.

HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH (HA SEG) (2012): Teilräumliches Entwicklungskonzept Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ in Gießen.

Heinz Jahn Pflüger (2012): Rahmenplanung Gießen. Bericht.

Hessische Zentrale für Datenverarbeitung (2010): Verkehrsmengenkarte Hessen. Ausschnitt Gießen, Rhein-Main, Darmstadt.

Ingenieurbüro Zick-Hessler (2015): Studie zur Kreuzungsvereinbarung. Umbau der Lahnstraße im Bereich der Bahnquerungen.

InWIS Forschung & Beratung GmbH (2016): Förderung besonderer Wohnformen. Universitätsstadt Gießen.

InWIS Forschung & Beratung GmbH (2016): Wohnraumversorgungskonzept Universitätsstadt Gießen.

Knebel, O., Carstensen, S., Franké, C., Dornig, N. (2016): Universitätsstadt Gießen - Städtebauliche Rahmenplanung „Im Katzenfeld“. Präsentation Analysephase.



MWB (Mittelhessische Wasserbetriebe) (2017): Sammler zum Klärwerk.

PGNU (Planungsgruppe Natur & Umwelt) (2010): Erläuterungsbericht zur Aktualisierung der Biotopkartierung im Stadtgebiet von Gießen.

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung – LK Argus GmbH – schöne aussichten landschaftsarchitektur – pape+pape architekten (2016): Machbarkeitsstudie Fernbusbahnhof Güterbahnhof Gießen Endbericht.

PROJEKTGRUPPE STADT+ENTWICKLUNG FERBER, GRAUMANN UND PARTNER (2004): Gießen 2020: Strategisches und räumliches Entwicklungskonzept für die Universitätsstadt Gießen Stufe 1: Gesamtstädtisches Rahmenkonzept.

Regierungspräsidium Gießen, Abteilung IV Umwelt (2015): Hochwasserrisikomanagementplan Lahn.

Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH) (2014): Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Gießen Fortschreibung 2014.

Stadtplanungsamt Gießen (2016): Lagepläne und Luftbilder „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“.

Stadtplanungsamt (2016): Altlastenfachliche Stellungnahme zum Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“.

Stadtplanungsamt Gießen (1976): Bebauungsplan Nr. 11 für das Gebiet Margaretenhütte.

Stadtplanungsamt Gießen (2011): Bebauungsplan Nr. G 11 für das Gebiet Margaretenhütte. 1. Änderung.

Stadtplanungsamt (2016): Eigentümerpläne und Grundflächenzahl (GFZ) im Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“.

Stadtplanungsamt (2017): Bebauungsplan Nr. GI 01/43 Am Güterbahnhof II.

Stadt Gießen, Amt für Umwelt und Natur (2017): Kampfmittelsituation.

Stadtplanungsamt Gießen (2016): Luftbilder und Kataster der Stadt Gießen und für das Stadtumbaugebiet „Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße“.

Stadtplanungsamt Gießen (2016): Klimafunktionskarten für die Stadt Gießen.

Stadtplanungsamt Gießen (2003): Landschaftsplan der Universitätsstadt Gießen.

Stadtplanungsamt Gießen (2010): Radverkehrsentwicklungsplan nachfragegerechte Anpassung der Radverkehrskonzeption.

Stadtwerke Gießen (SWG) (2016): Leitungspläne.

Stadtplanungsamt Gießen (2016): Wegeführungsplan Kita-Wetzlarer Weg

Stadtumbau in Hessen Universitätsstadt Gießen Stadtumbaugebiet "Margaretenhütte/ südliche Lahnstraße".

Stadtplanungsamt Gießen (2006): Flächennutzungsplan Universitätsstadt Gießen.

Stadtplanungsamt Gießen (2011): Vorplanungen für Neubau Schlachthof: Lahnstraße / Bachweg.

Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz (2012): Wasserstraßen Mosel und Lahn. Schifffahrtswege und Lebensräume.

Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz (2017): Das integrierte EU-LIFE-Projekt „LiLa - Living Lahn“. Ein Fluss, viele Ansprüche Lahnkonzept. Vorinformation zum Dialogprozess.