



## **Begründung**

# **zur 1. vorhabenbezogenen Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes GI 01/43 Am Güterbahnhof II"**

Planstand:

**- Satzung -**

06.01.2022

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlass und Erfordernis der Bebauungsplanänderung.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Lage und räumlicher Geltungsbereich .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich.....</b>	<b>9</b>
5.1	Planerische Rahmenbedingungen .....	9
5.1.1	Regionalplan Mittelhessen 2001.....	9
5.1.2	Flächennutzungsplan.....	9
5.1.3	Verbindliche Bauleitplanung .....	9
5.1.4	Stadtumbau.....	10
5.1.5	Rahmenplanung.....	10
5.1.6	Vergnügungsstättenkonzept.....	12
5.1.7	Einzelhandels- und Zentrenkonzept .....	12
5.1.8	Denkmalschutz und Denkmalpflege .....	13
5.1.9	Landschaftsplan.....	13
5.1.10	Klimaanalyse.....	13
5.1.11	Schutzgebiete .....	16
5.1.12	Altlasten und Kampfmittelvorbelastung .....	16
5.1.13	Eisenbahnflächen .....	18
5.2	Städtebaulicher Bestand .....	18
5.3	Naturräumlicher Bestand .....	18
5.4	Verkehrliche Erschließung .....	19
5.5	Ver- und Entsorgung .....	22
5.6	Immissionsschutz.....	24
<b>6</b>	<b>Städtebauliche und grünordnerische Konzeption .....</b>	<b>28</b>
6.1	Städtebaukonzept .....	28
6.2	Grünordnungskonzept.....	29
6.3	Berücksichtigung von Natur und Landschaft .....	30
<b>7</b>	<b>Erläuterung der Planfestsetzungen .....</b>	<b>30</b>
7.1	Art der baulichen Nutzung.....	30
7.2	Maß der baulichen Nutzung .....	33
7.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche .....	36
7.4	Mit Geh- und Leitungsrechten zu belastende Flächen .....	37
7.5	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.....	38
7.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	39
7.7	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.....	40

7.8	Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom oder Wärme aus erneuerbaren Energien .....	40
<b>8</b>	<b>Bauordnungsrechtliche Gestaltungsvorschriften.....</b>	<b>41</b>
8.1	Gestaltung von Fassaden, Dächern und Dachaufbauten .....	41
8.2	Werbeanlagen .....	42
8.3	Einfriedungen .....	42
<b>9</b>	<b>Hinweise und nachrichtliche Übernahmen .....</b>	<b>43</b>
9.1	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren... ..	43
9.2	Denkmalschutz.....	43
9.3	Wasserwirtschaft.....	43
9.4	Entwässerungsanlagen .....	44
9.5	Abfallentsorgung .....	44
9.6	Kampfmittelbelastung.....	44
9.7	Altlasten.....	44
9.8	Brandschutz .....	45
9.9	Bahnanlagen .....	45
9.10	Leitungen und Baumstandorte .....	46
9.11	Empfehlungen für Baumarten .....	46
<b>10</b>	<b>Berücksichtigung umweltschützender Belange.....</b>	<b>47</b>
<b>11</b>	<b>Alternativen und Auswirkungen der Bebauungsplanänderung .....</b>	<b>48</b>
11.1	Prüfung der Alternativen des Bebauungsplanes.....	48
11.2	Beschreibung der Auswirkungen der Bebauungsplanänderung.....	49
<b>12</b>	<b>Verfahrensablauf und Konfliktbewältigung .....</b>	<b>51</b>
<b>13</b>	<b>Umsetzung des Bebauungsplanes .....</b>	<b>54</b>
13.1	Umsetzungsperspektive .....	54
13.2	Flächenbilanz und Bodenordnung .....	54
13.3	Kosten .....	55
	<b>Anhang: 1. Allgemeine Auflagen und Hinweise der Deutschen Bahn AG .....</b>	<b>56</b>
	<b>Anhang: 2. Darstellung der Bebauungsplanänderung gegenüber dem Altplan in der Plankarte ..</b>	<b>61</b>

## 1 ANLASS UND ERFORDERNIS DER BEBAUUNGSPLANÄNDERUNG

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

Ebenfalls 2012 wurden diese, nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendigen und mittlerweile entwidmeten, Flächen von privaten Investoren mit dem Ziel erworben, sie einer baulichen Entwicklung zuzuführen. In Folge beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gießen 2014 eine Rahmenplanung, welche für dieses Gebiet die anzustrebende städtebauliche Entwicklung darstellt. Mit der Verwirklichung der Wohnbebauung im Norden des ehemaligen Güterbahnhofsareals, dem Bau eines zweiten Parkhauses und des Jobcenters durch die „Mittelhessische Wohnen plus GmbH“ wurde die Gebietsumwandlung bereits sichtbar weitgehend baulich umgesetzt.

Seit fast 10 Jahren ist die Stadt Gießen bemüht, im südlichen Teil des Güterbahnhofsareals die Einrichtung eines Fernbusbahnhofs und die Verlängerung der bestehenden Bahnfußgängerunterführung zur Lahnstraße hin mit der Deutschen Bahn und dem Vorhabenträger voranzubringen. Für diesen letzten und wichtigen Entwicklungsabschnitt wurde mit dem seit 2017 rechtskräftigen Bebauungsplan GI 01/43 „Am Güterbahnhof II“ Planungs- bzw. Baurecht geschaffen.

Dieser bisher rechtskräftige Bebauungsplan sah vor, dass der neue Bahnhofsvorplatz an der Lahnstraße zu den Bahnanlagen hin durch Gebäude räumlich abgeschlossen und gefasst wird. Dies ist mit dem Bau des Jobcenters bereits teilweise gelungen.

Für den südlich an das Jobcenter anschließenden Bereich wurden ursprünglich der Bau eines Hotels oder eines Bürogebäudes in Betracht gezogen. Nun aber bietet sich die Möglichkeit, hier den überwiegenden Teil der Hessischen Lehrkräfteakademie mit rund 200 Arbeitsplätzen unterzubringen. Der Umzug dieser wichtigen landeseigenen Behörde von Frankfurt an diesen Standort nach Gießen bietet die Chance, im Zusammenhang mit der bereits erfolgten Unterbringung des Landesbetriebs Bau und Immobilien sowie der geplanten Einrichtung einer Erinnerungsstätte und der Jugendherberge in der ehemaligen Erstaufnahmeeinrichtung am Meisenbornweg, hier ein neues öffentliches Dienstleistungszentrum entstehen zu lassen, das den geplanten Bahnhofoausgang zur Lahnstraße nachhaltig attraktiv einfassen würde.

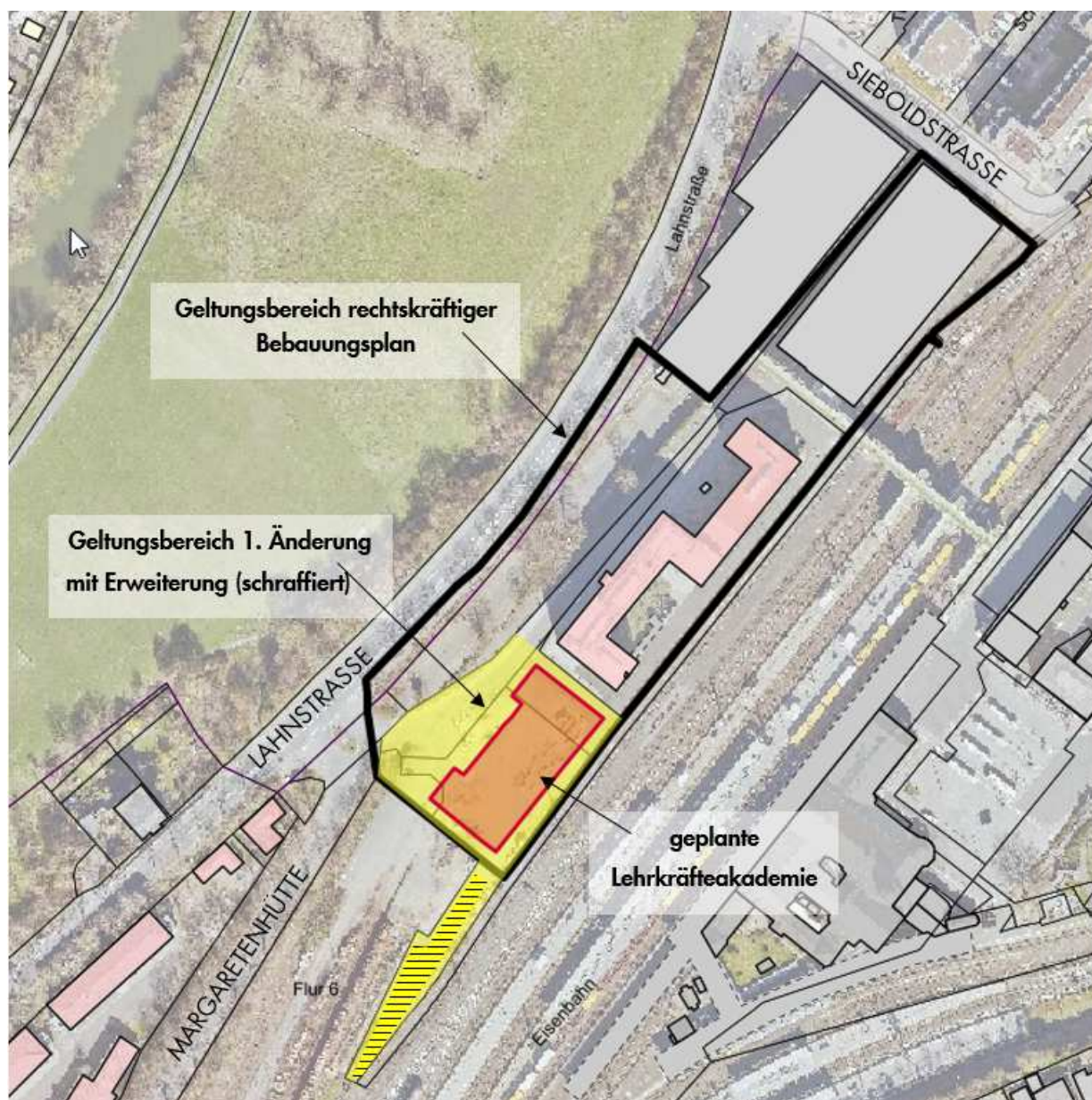
Allerdings werden vom Land Hessen für den Bau der Lehrkräfteakademie enge zeitliche Vorgaben und hohe Ansprüche an Gebäudeflächen gestellt. Um diesen entsprechen zu können, musste der rechtskräftige Bebauungsplan zwar nur unwesentlich, aber möglichst schnell angepasst werden.

Für diesen letzten und wichtigen Entwicklungsabschnitt soll mit diesem Bebauungsplan deswegen neues bzw. geändertes Planungs- bzw. Baurecht geschaffen werden. Dies wird allerdings nur vorhabenbezogen, das heißt nur für den Bau eines Bürogebäudes für die Hessische Lehrkräfteakademie sowie unter der Maßgabe einer beschleunigten Realisierung der auf den geplanten Busbahnhof verlängerten Personenunterführung zur Rechtskraft gebracht. Zudem kann mit dem

vorhabenbezogenen Verfahren insbesondere den komplexen Anforderungen und notwendigen Abstimmungen zum Bau der Lehrkräfteakademie im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Personenunterführung als auch der zukünftigen Anlage des Fernbusbahnhofs entsprochen werden. Es ermöglicht Pflichten und Rechte des Vorhabenträgers und der Stadt im Durchführungsvertrag exakt zu regeln und das Vorhaben im Detail abzustimmen und festzulegen.

## 2 LAGE UND RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH

Das im Süden des ehemaligen Güterbahnhofs zwischen Bahnhofsviertel und Lahnaue gelegene Plangebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes Gl 01/43 „Am Güterbahnhof II“ wird im Osten durch die Gleisanlagen der Bahn und nach Westen von der Lahnstraße begrenzt. Es erstreckt sich von der Sieboldstraße im Norden bis zu den von der Holzverladung genutzten Bahnanlagen im Süden. Diese 1. Bebauungsplanänderung umfasst nur den südlich des Jobcenters gelegenen Teil des



Plangebietes und zusätzlich das im Süden zwischen Bahngleisen und Holzverladung an den Geltungsbereich des rechtskräftigen Vorgängerplans anschließende schmale Grundstück Flur 6 Nr.129/42, welches bisher außerhalb des überplanten Bereichs lag.

#### *Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung*

Der Geltungsbereich dieser Bebauungsplanänderung wird im Norden begrenzt durch das neu erbaute Jobcenter. Im Osten grenzt das Plangebiet an die Gleisanlagen der Bahn. Im Süden endet das Plangebiet an den für die Holzverladung genutzten Bahnanlagen und wird nach Südwesten durch die Straße Margaretenhütte und die Lahnstraße begrenzt. Im Westen endet das Plangebiet an dem Parkplatzflächen der Bahn.

Folgende Grundstückspartellen liegen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanänderungsverfahrens (Gemarkung Gießen): Flur 6 Nr. 126/44 teilweise, 129/42, 265, 266, 267 (Stand September 2021). Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Plankarte zu entnehmen. Das Plangebiet hat eine Größe von rund 4.300 m<sup>2</sup> und befindet sich, mit Ausnahme der städtischen Verkehrsflächen, vollständig im Eigentum des Vorhabenträgers.

### **3 ALLGEMEINE ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG**

Das Ausschreibungsverfahren des Landesbetriebs Bauen und Immobilien Hessen zum Neubau für die Hessische Lehrkräfteakademie hat den Zuschlag für den Standort auf dem ehemaligen Güterbahnhofareal erteilt.

Mit dieser vorhabenbezogenen Bebauungsplanänderung soll nun auch für den letzten verbleibenden, südlichsten Abschnitt die bisherige positive städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhofareals ermöglicht und mit einem Neubau für die Hessische Lehrkräfteakademie umgesetzt werden.



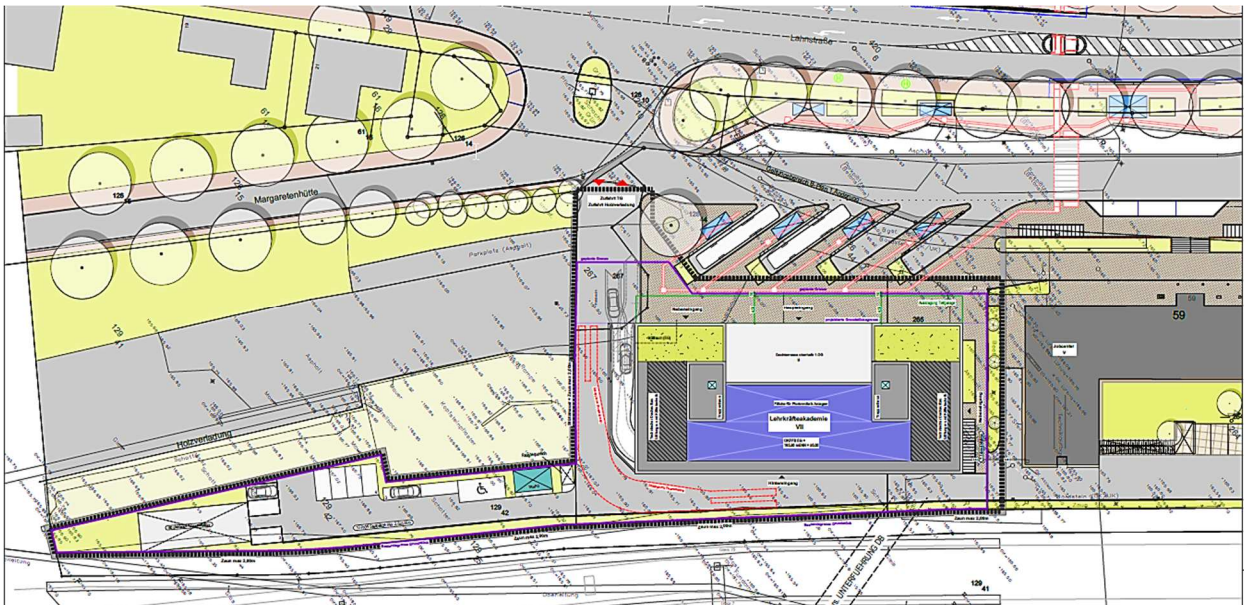
*Ansicht der Lehrkräfteakademie von der Lahnstraße, Feldmann Architekten, Entwurf Stand November 2021*

Für eine erfolgreiche und möglichst zügige Konversion der ehemaligen Güterbahnflächen war von Beginn an ein kooperatives Vorgehen von Stadt, dem Vorhabenträger, der Mittelhessische Wohnen plus GmbH und den betroffenen Bahntöchtern zwingend erforderlich.

Der Ausgang der geplanten Verlängerung der Fußgängerunterführung zum Bahnhof soll überbaut und in den Neubau für die Lehrkräfteakademie integriert werden. Damit wird mit dem Ausgang der geplanten Verlängerung der Fußgängerunterführung der erste Tunnelabschnitt bereits baulich umgesetzt und der direkte Zugang und ein zweites Entree zum Bahnhof werden vorbereitet. Diesem vom Magistrat mit hoher Priorität verfolgten Vorhaben sowie auch dem Bemühen um den Bau eines Fernbusbahnhofes als zentraler Haltepunkt für die nationalen und europaweiten Fernbuslinien sowie zur Optimierung der örtlichen Busverkehre, wird Auftrieb gegeben.

Das Änderungsverfahren führt nicht zur Beeinträchtigung des aus dem Altplan verbliebenen Planungszieles einer zeitnahen Realisierung des Fernbusbahnhofes. Dieses Projekt wird parallel zur Ansiedlung der Lehrkräfteakademie derzeit durch die Prüfung der Integration von Haltestellen für den lokalen Verkehr weiter entwickelt. Die Funktionalität eines künftigen Fernbusbahnhofs und der Verlängerung der Unterführung werden nicht beeinträchtigt, aber die notwendigen Anpassungen der geplanten Verkehrsanlagen mussten im Verfahren gesichert werden.

Die engen räumlichen, zeitlichen und baulichen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen den städtischen Verkehrsprojekten bzw. -planungen einerseits und der Vorhabenplanung des Investors andererseits, machten es notwendig, das Vorhaben und seine Umsetzung im Detail vertraglich zu regeln und beiderseitige Interessen abzusichern. Dafür bietet der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit dem zugehörigen Durchführungsvertrag ein geeignetes Instrumentarium.



*Freiflächenplan für den Bau der Lehrkräfteakademie, Feldmann Architekten, Stand 23.12.2021*

Die Erschließung des Vorhabens, die auch künftig aufrecht zu haltende Zufahrt zur Holzverladung, die Planung des Fernbusbahnhofes und der Verlängerung der Personenunterführung mussten im Rahmen des Planverfahrens aufeinander und mit den betroffenen Bahntöchtern abgestimmt und angepasst werden.

## 4 VERFAHREN

Durch diese Planänderung werden die Grundzüge des rechtskräftigen Bebauungsplanes nicht berührt. Ziel des vorhabenbezogenen Änderungsverfahrens ist es, im südlichen Teil des festgesetzten Gewerbegebietes den Neubau für die Hessische Lehrkräfteakademie planungsrechtlich und gemäß dem Raumprogramm des Landes vorzubereiten. Das geplante Gebäude wird zwar die festgesetzten Baugrenzen und damit auch die Größe der festgesetzten Grundfläche überschreiten, aber die im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzten Höhen und Art der Nutzung einhalten.

Die Einbeziehung der bisher unbeplanten, im Süden zwischen Holzverladung und Gleisen gelegenen und im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen Parzelle 129/42, wird hier zu keiner wesentlichen Änderung des sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstabs führen, da auf dieser momentanen Lagerfläche und Brache auch zukünftig lediglich Fahrrad- und KFZ-Stellplätze sowie eine Trafostation geplant sind.

Seit einigen Jahren befindet sich der Magistrat in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn, um hier im Zusammenhang mit einer DB-eigenen Neubaumaßnahme und unter Berücksichtigung der weiterhin verbleibenden Holzverladung eine städtebaulich sinnvolle Flächenarrondierung zu erreichen. Da diese jedoch zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses noch nicht ausreichend abgesichert werden konnte, wird sie auch nicht in dieses Änderungsverfahren integriert.

Die Bebauungsplanänderung konnte im vereinfachten Verfahren gem. § 13 BauGB durchgeführt werden, ohne frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB. In dieser Verfahrensart entfällt die Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB sowie die Erstellung eines Umweltbericht und einer zusammenfassenden Erklärung. Im Rahmen der Bebauungsplanänderung wurden die umweltbezogenen abwägungserheblichen Belange sachgerecht dargestellt.

Zur Verfahrensbeschleunigung trug auch der Verzicht auf den gesetzlich nicht notwendigen Offenlegungsbeschluss bei. Dies war gerechtfertigt, da mit der dem Einleitungsbeschluss beiliegenden Bau- und Nutzungsbeschreibung bereits hinreichend konkrete Vorgaben für die Ausarbeitung des Entwurfes der Bebauungsplanänderung vorlagen.

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen beschloss in ihrer Sitzung am 08.07.2021 die Einleitung dieses Bebauungsplanänderungsverfahrens, mit der Vorgabe, dass die konkreten Planungen für die Unterführung mit höchster Priorität vorangetrieben und vor der Fassung des Satzungsbeschlusses Einvernehmen mit der Bahn über den Bau der Unterführung hergestellt werden muss. Zudem soll die Nutzung von Solarenergie im Plangebiet durchgesetzt werden.

Gegenüber der dem Einleitungsbeschluss des Änderungsverfahrens und der Offenlage des Entwurfs zugrunde gelegten Vorhabenplanung konnte das Bauvolumen der Lehrkräfteakademie etwas reduziert und auf die ursprünglich geplanten Auskragungen zum zukünftigen Fernbusbahnhof verzichtet werden. Dafür müssen die technischen Aufbauten für die Fahrstühle jetzt bis auf 6,15 m statt bisher auf 7 m an die Gebäudekante zum Fernbusbahnhof heranrücken. Die ursprünglich



rückwärtig zu den Bahngleisen hin geplante unterirdische Auskragung der Tiefgarage wurde auf die Vorderseite des Gebäudes verlagert. Diese marginalen Optimierungen der Planung erfordern keine erneuten Beteiligungsschritte, da durch diese Änderung keine Rechte Dritter nachteilig betroffen werden.

## 5 BISHERIGE ENTWICKLUNG UND DERZEITIGE SITUATION IM PLANBEREICH

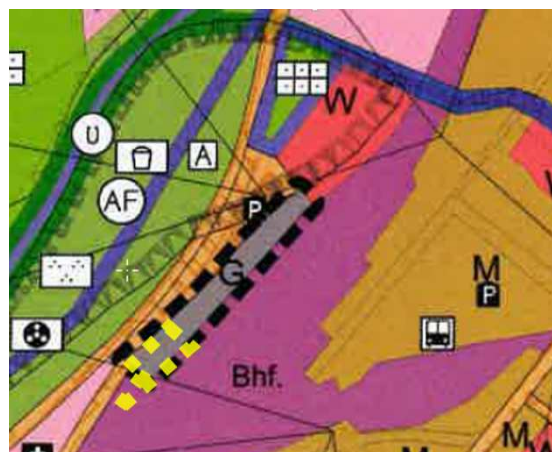
### 5.1 PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

#### 5.1.1 REGIONALPLAN MITTELHESSEN 2001

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

#### 5.1.2 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Im Rahmen der 13. Berichtigung des Flächennutzungsplans wurde 2017 der wirksame Flächennutzungsplan (FNP 2000) der Stadt Gießen an den rechtskräftigen Altplan „Am Güterbahnhof II“ angepasst und das festgesetzte Gewerbegebiet im FNP als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die Bebauungsplanänderung ändert die Festsetzung der Flächennutzung gegenüber dem Altplan nur marginal im Übergang zwischen Verkehrsfläche und Gewerbegebiet.



13. FNP-Berichtigung mit Plangebiet  
(gelb gestrichelt)

Die neu in das Plangebiet aufgenommene Fläche im Süden wird im FNP noch als Bahnanlage dargestellt. Innerhalb des Plangebietes wurde diese Fläche bereits als Bahnfläche entwidmet, diese Entwidmung aber nicht im wirksamen Flächennutzungsplan nachvollzogen. Aufgrund der geringen Größe dieser Fläche von nur 800m<sup>2</sup> ist eine Anpassung des nicht parzellenscharfen FNPs nicht notwendig.

Das Plangebiet liegt innerhalb einer Richtfunktrasse, die durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird.

#### 5.1.3 VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG

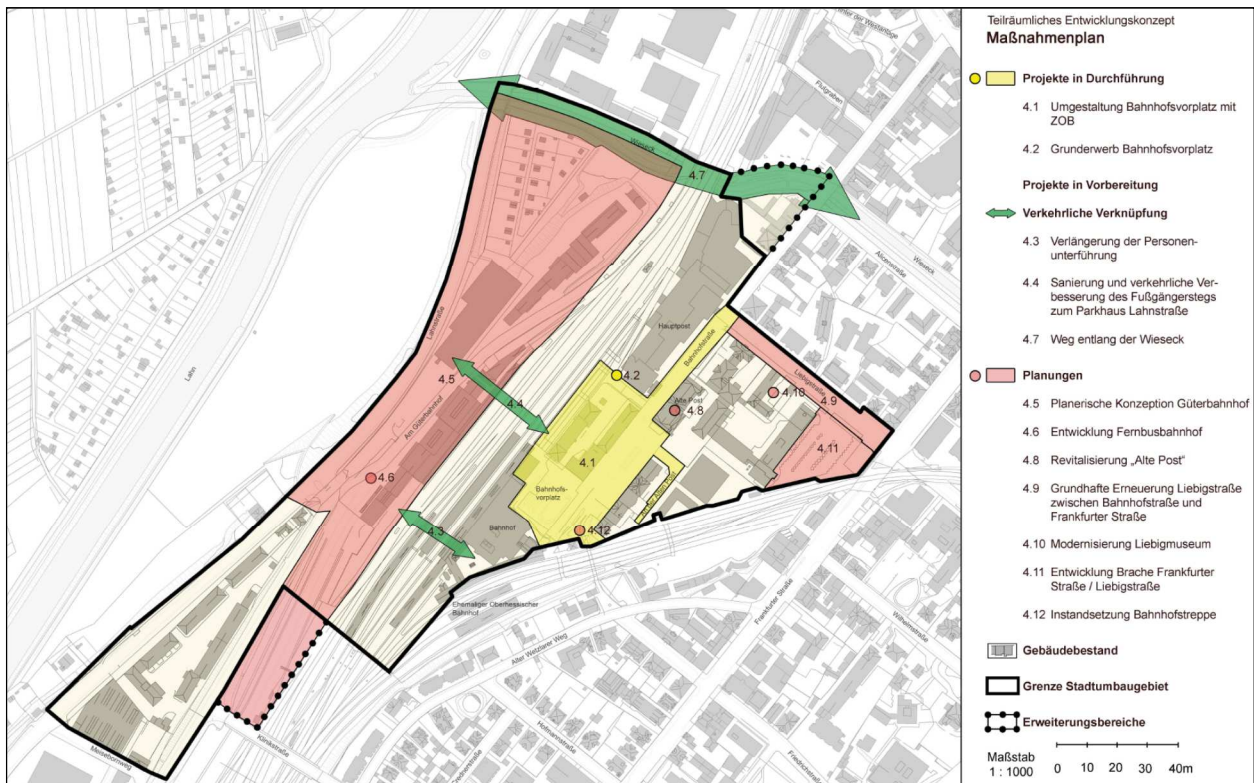
Diese Bebauungsplanänderung überlagert den südlichen Teilbereich des dem 23.09.2017 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. GI 01/43 „Am Güterbahnhof II“. Der geplante Bau für die Hessische Lehrkräfteakademie entspricht zwar der baulichen Nutzung des festgesetzten Gewerbegebietes und den Vorgaben zu der zulässigen Gebäudehöhe und Geschossigkeit, aber es überschreitet die festgesetzten Baugrenzen allseitig und damit auch die Größe der zulässigen Grundfläche.

Der südliche Zipfel des Plangebietes (Flurstück Nr. 129/42“), welcher aktuell für Baustelleneinrichtungen und als Lagerfläche genutzt wird, liegt mit seiner 802 m<sup>2</sup> großen Fläche außerhalb des

Geltungsbereichs des rechtskräftigen Bebauungsplanes. Er befindet sich im Plangebiet des 2012 eingeleiteten, das gesamte Güterbahnhofsareal umfassenden Bebauungsplanes Nr. GI 01/37 "Am Güterbahnhof", der aber größtenbedingt nicht fortgeführt wurde. Stattdessen wurde in Teilabschnitten durch einzelne Bebauungspläne bedarfsgerecht Baurecht geschaffen.

### 5.1.4 STADTUMBAU

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



Maßnahmenplan zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept (HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH)

### 5.1.5 RAHMENPLANUNG

Mit der am 20.02.2014 von den Stadtverordneten beschlossenen „Rahmenplanung Güterbahnhof des Aachener Planungsbüros HJP, Professor Jahnen, liegt eine zukunftsfähige Konzeption für die Gesamtentwicklung des Güterbahnhofsareals vor, die die Folgenutzungen im Einklang mit den gesamtstädtischen Zielen festlegt. Die Ergebnisse der Rahmenplanung sind Grundlage für die

Abstimmungsprozesse zwischen Stadt, Bahn und Investor und gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen.



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



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

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

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

*Die Planung des neuen Bahnhofsvorplatzes „Lahnstraße“ steht im Kontrast zum historischen „steinernen“ Bahnhofsvorplatz und orientiert sich am freiraumplanerischen Leitbild eines „grünen“ Platzes mit Blick in die freie Landschaft (Lahnauve). Dieses Bild findet seinen Abschluss in einem neu konzipierten „Stadt balkon“ als Abschluss der Platzsituation westlich der Lahnstraße. Aufbauend auf die Historie wird dieser neu geschaffene Aufenthaltsbereich durch die vorgeschlagene Errichtung eines gastronomischen Angebotes akzentuiert und „bespielt“. Die Höhenentwicklung des neuen Bahnhofsplatzes erlaubt es nahezu ebenerdig aus der verlängerten Bahnsteigunterführung herauszutreten und erleichtert die Orientierung hin zu den geplanten Haltestellen des Fernbusbahnhofes. Eine bandartige Gliederung des Vorplatzes erleichtert die verkehrliche Organisation und erlaubt eine abschnittsweise Realisierung des geplanten Bahnhofsvorplatzes.“ (Rahmenplanung Güterbahnhof, Kap. 13, Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft)*

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

### **5.1.6 VERGNÜGUNGSTÄTTENKONZEPT**

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

### **5.1.7 EINZELHANDELS- UND ZENTRENKONZEPT**

Auch das ebenfalls am 15.12.2011 beschlossene Gutachten zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen (GMA Oktober 2011) ist gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch bei der

Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen, u.a. hinsichtlich der Einzelhandelsentwicklungsziele, der Gießener Sortimentsliste und der Zentren- und Standortstruktur. Auch dient es zur Beurteilung von Bauanträgen und Standortanfragen des Einzelhandels.

Nach diesem Konzept befindet sich das Plangebiet außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt Gießen“ und auch außerhalb jeglicher Nahversorgungszentren. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof und der durch Wieseckuferweg, Fußgängersteg und künftiger Personenunterführung guten Anbindung an die jenseits der Gleisanlagen befindliche Innenstadt und dem öffentlichen Nahverkehr, befindet sich das Plangebiet aber innerhalb einer siedlungsräumlich integrierten Lage. In solch integrierten Lagen ist die Ansiedlung von Läden mit einer Verkaufsfläche bis 200m<sup>2</sup> möglich, sowohl für Betriebe mit nahversorgungsrelevanten als auch zentrenrelevanten Kernsortimenten. Für Betriebe mit größeren Verkaufsflächen werden Einzelfallprüfungen empfohlen. Die Ansiedlung großflächiger Verkaufsbetriebe, die nicht nahversorgungsrelevante Kernsortimente führen, wird grundsätzlich nicht empfohlen (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen, GMA Oktober 2011, S. 119)

### **5.1.8 DENKMALSCHUTZ UND DENKMALPFLEGE**

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

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

### **5.1.9 LANDSCHAFTSPLAN**

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

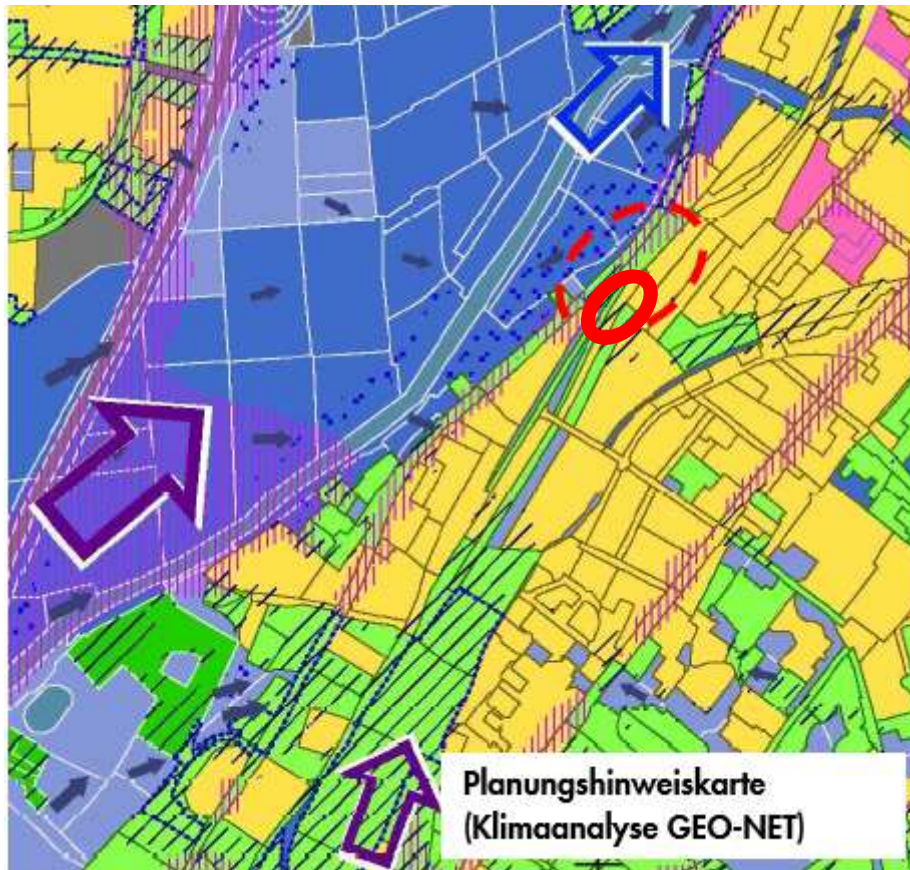
Der Landschaftsplan sieht für das Plangebiet keine konkreten Schutz- oder Entwicklungsmaßnahmen vor. Allgemein wird für bebaute Grundstücke die Entsiegelung von Asphaltflächen, die Anpflanzung von Laubbäumen und -sträuchern sowie Fassadenbegrünung empfohlen. Der benachbarte Landschaftsraum „Lahnaue östlich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

### **5.1.10 KLIMAANALYSE**

Mit der 2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Klimaanalyse (GEO-NET 2014, u.a. mit der Klimafunktionskarte und der Planungshinweiskarte Klima/Luft) liegt eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse der klimatischen Situation in der Stadt und in den angren-

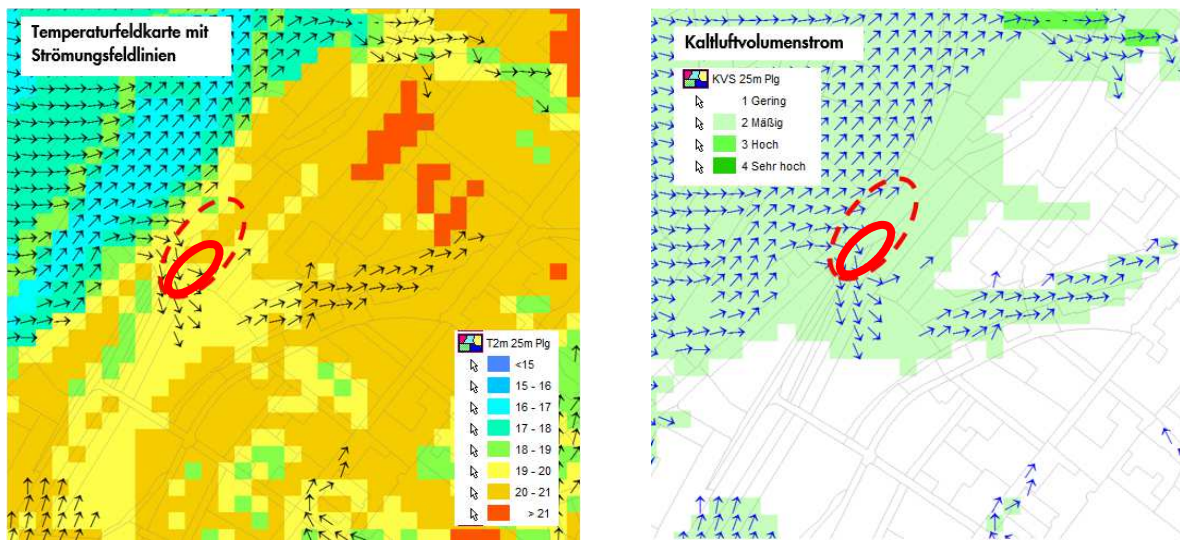
zenden Bereichen vor. Neben den spezifischen kleinräumigen Ausprägungen im Stadtgebiet werden ebenso die Wirkungszusammenhänge zwischen Siedlungsbereich und Umland aufgezeigt. Die Ergebnisse und Empfehlungen der „Klimafunktionskarte und Planungshinweiskarte Klima/Luft“ sind bei Planungen und Bauprojekten hinsichtlich ihrer klimatischen Wirkungen zu berücksichtigen.

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



- |  |   |
|--|---|
| <p><b>Siedlungsräume</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ff69b4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Hohe bis sehr hohe bioklimatische Belastung</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Mäßige bis hohe bioklimatische Belastung</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90ee90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Geringe bis mäßige bioklimatische Belastung</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00ff00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Keine oder geringe bioklimatische Belastung</i></li> </ul> <p><b>Grün- und Freiflächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000ff; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Sehr hohe bioklimatische Bedeutung</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #6666ff; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Hohe bioklimatische Bedeutung</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ccccff; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Mittlere bioklimatische Bedeutung</i></li> </ul> <p><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> <i>Plangebiet rechtskräftiger Altplan Güterbahnhof II</i></p> <p>**** <i>Bebautes Gebiet mit klimarelevanten Funktionen (Gunstwirkung)</i></p> | <p><b>Übergeordnete Luftaustauschbereiche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; border: 2px solid blue; margin-right: 5px;"></span> <i>Lufthygienisch unbelastet</i></li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; border: 2px solid purple; margin-right: 5px;"></span> <i>Lufthygienisch belastet</i></li> </ul> <p><i>Vorherrschende Strömungsrichtung und mittlere Strömungsgeschwindigkeit (m/s)</i></p> <p><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Fläche hoher Kaltluftproduktivität</i></p> <p><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, #ff00ff 2px, #ff00ff 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Hohe verkehrsbedingte Luftbelastung</i></p> <p><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, #ff00ff 2px, #ff00ff 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> <i>Einwirkungsbereich der Kaltluftströmung innerhalb der Bebauung</i></p> <p><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> <i>Plangebiet 1. Bebauungsplanänderung Güterbahnhof II</i></p> |
|--|---|

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



Die Detailkarten aus 2014 zeigen deutlich, dass schon die vormalige bestehende, eher niedrige Bebauung mit den Lagerschuppen auf dem südlichen Güterbahnhofareal als Riegel wirkte und die

Durchlüftung und Nutzung des Kalt- und Frischluftpotential der Lahnwiesen behinderte. Der Kaltluftstrom konnte nur die bestehende Lücke am Fuße der Auffahrt Margaretenhütte als Durchtrittsstelle nutzen. Eine Verbesserung wäre nur durch eine Lückenbebauung erreichbar. Entscheidend ist dabei eine ausreichende Breite der Lücken, die 50 m nicht unterschreiten sollte. Dies kann aber leider nicht realisiert werden (vgl. Kap. 6.3). An Stelle der abgerissenen Lagerschuppen tritt im Süden der Bau der Lehrkräfteakademie mit 7 Vollgeschossen, der bis auf ca. 10 m an das Jobcenter heranreichen wird. Damit ist davon auszugehen, dass auch weiterhin der Kaltluftstrom von den Lahnwiesen im Wesentlichen über den Bereich an der Auffahrt Margaretenhütte in die Stadt fließen wird. Der verbleibende schmale Spalt zwischen dem Bau der Lehrkräfteakademie und dem Jobcenter wird voraussichtlich aufgrund der hier eher schwachen Luftströme nicht als „Düse“ wirken.



Eine möglichst geringe Versiegelung unterstützt ein positives Stadtklima. Daher sind Stellplätze möglichst mit offenporigen und begrünungsfähigen Bodenbefestigungssystemen herzustellen (Rasenwaben). Asphaltierte und mit Betonsteinen gepflasterte Flächen erwärmen die überströmenden Luftmassen und wirken als bremsender Faktor auf die Kaltluftdynamik. Eine offenporige Flächenbefestigung würde die nächtliche Abkühlung (Nutzung der Verdunstungskapazität - Verdunstungskälte) erhöhen und zur Durchlüftung beitragen.

### 5.1.11 SCHUTZGEBIETE

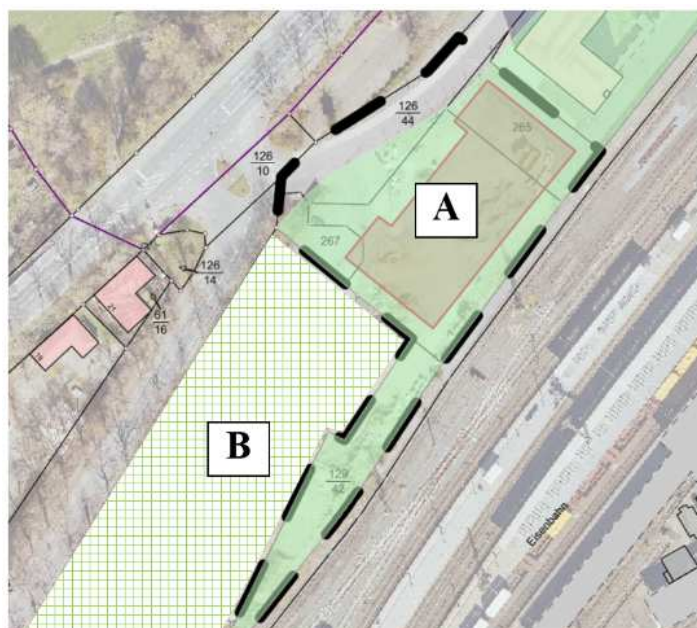
Das Plangebiet liegt außerhalb der europäischen „Natura 2000“-Schutzgebiete (FFH-/ Vogel-schutzgebiete) und hat keinerlei Wechselwirkungen mit ihnen. Weitere Schutzgebiete oder -objekte, wie z. B. Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Trinkwasserschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope etc. sind ebenfalls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

### 5.1.12 ALTLASTEN UND KAMPFMITTELVORBELASTUNG

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

	Adresse/ Lage	Aktenzeichen Land Hessen	Aktenzeichen Umweltamt	altlastenrelevante Nutzung	Gemarkung Gie- ßen, Flur 6 Flurstücke
A 	Am Güterbahnhof 10	531.005.019- 001.007	39.47.08.0211	Durchführung von Speditions- und Transportgeschäften, Tankla- ger	129/42, 265, 266, 267
B 	Am Güterbahnhof o. Nr., Bahnhof Gießen	531.005.018- 001.022	39.47.08.0211	Bahnhof Außenanlagen	129/25 129/41 (tlw.)





--- Geltungsbereich Bebauungsplanänderung

Betroffene Altflächen (grün, siehe Tabelle oben)

#### **Am Güterbahnhof 10, Az.: 531.005.019-001.007 (siehe Kennzeichnung A):**

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

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

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

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

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

#### **Kampfmittel:**

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

Die Eigentümer dieser Flächen sind im Zuge der Vorbereitung von bodeneingreifenden Baumaßnahmen zur den Anforderungen der Kampfmittlräumung entsprechenden Sondierung verpflichtet. Die „Allgemeinen Bestimmungen zur Kampfmittlräumung im Lande Hessen“ sind zu beachten.

Eine Überprüfung muss auf dem neuesten Stand der Technik von einer geeigneten Fachfirma durchgeführt werden.

### **5.1.13 EISENBAHNFLÄCHEN**

Sämtliche im Bereich dieser Bebauungsplanänderung liegenden Flächen sind seit 2010 von Bahnzwecken entwidmet.

## **5.2 STÄDTEBAULICHER BESTAND**

Das Plangebiet liegt auf Höhe des Gießener Hauptbahnhofs zwischen den Gleisanlagen und der Lahnstraße sowie im Übergang zu der Lahnaue. Die ehemalige Funktion als Güterbahnhof ist nicht mehr wahrnehmbar. Die Güterschuppen wurden abgerissen und das Plangebiet für eine bebauungsplankonforme und standortgerechte Neubebauung geräumt. Interimsmäßig wird es als Lagerfläche, insbesondere für Baustelleneinrichtungen genutzt.

Nördlich des Plangebietes wurden im Zuge der Güterbahnhofkonversion ein zweites Parkhaus sowie ein Büroneubau für das Jobcenter errichtet.

Die Bahnflächen im Westen und Süden des Plangebietes werden weiterhin für die Holzverladung genutzt. Zudem beabsichtigt die Bahn, hier eine Schaltzentrale unterzubringen. Die Zu- und Abfahrt zu diesem Bereich erfolgt über die Straße Margaretenhütte. Sie wird auch für die Erschließung der angrenzenden Holzverladung von LKW auf die Bahn genutzt.

Im Westen schließt bis zur Lahnstraße die eingegrünte Park+Ride-Anlage an, in deren Bereich seitens der Stadt Gießen die Anlage eines Fernbusbahnhofs geplant, welcher bereits planungsrechtlich im rechtskräftigen Altplan gesichert.

## **5.3 NATURRÄUMLICHER BESTAND**

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

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

Die klimatische Situation wurde schon im Kapitel 5.1.10 dargestellt.

Hinsichtlich der Grünstruktur weist das Plangebiet trotz Verbesserungen in den letzten Jahren noch starke Defizite auf. Prägend ist die Großbaumreihe entlang der Lahnstraße, die den Siedlungsrand zur freien Landschaft hin eingrünt, und die außerhalb des Plangebiets nach Südwesten führende Allee an der –Straße „Margaretenhütte“. Die Grünflächen am Jobcenter und am Parkhaus sind noch relativ neu und müssen ihre Wirkung erst entfalten. Die ehemals geplante Baumreihe entlang der südöstlichen Grenze konnte aus bahnsicherheitstechnischen Gründen nicht realisiert werden und wird auf ein Anpflanzgebot für nicht hochwüchsiges Grün reduziert.

Die noch freie Baufläche ist derzeit geschottert und wird als Lagerplatz für Baumaterial genutzt. Der nördliche Teil dieser Fläche wurde 2020 vom Büro Regioplan noch einmal begangen, um ggf. vorkommende Reptilien zu erfassen und die Bäume am Einfahrtsbereich zu beurteilen. Doch obwohl die Flächen durchaus geeignete Lebensraumelemente für Zauneidechsen aufwiesen, wurden weder Zauneidechsen noch sonstige Reptilien gefunden. Die Begutachtung des hinteren bzw. südlichsten Grundstückszwicksels, der bisher noch nicht kartiert wurde, muss in diesem Jahr nachgeholt werden. Dessen Absperrung durch einen Bauzaun bis zur möglichen Begutachtung ca. Mitte Juni 2022 und ggf. das Abfangen der Zauneidechse werden im Durchführungsvertrag gesichert.

Die im geplanten Zufahrtsbereich befindlichen Bäume, die ggf. fallen müssen, sind alle noch jung. Sie sind damit artenschutzrechtlich nicht relevant, für die zukünftige Grünstruktur des Gebiets aber wertvoll; daher ist mit dem Bestand schonend umzugehen und nur das absolut Notwendige zu entfernen.

#### **5.4 VERKEHRLICHE ERSCHLIEßUNG**

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

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

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

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

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

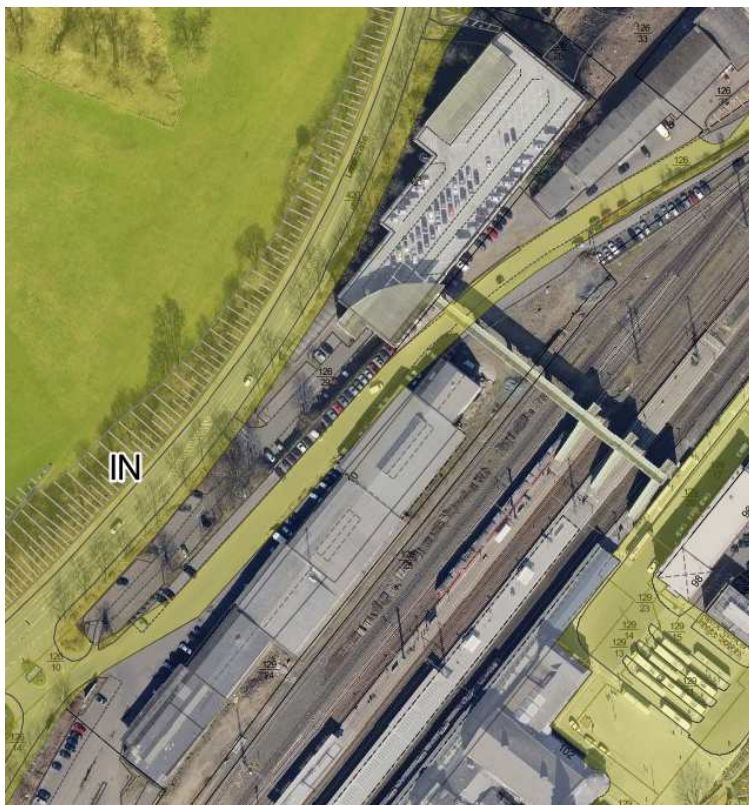
Mit dieser baulichen Änderung würde der Knotenpunkt eine Verbesserung der Qualitätsstufe am Vormittag auf D und am Nachmittag auf die Qualitätsstufe C erreichen. Aufgrund der baulichen Randbedingungen, wie z.B. dem Eingriff in den Stadtwerke-Parkplatz wird die Umsetzung allerdings als schwierig eingeschätzt.

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

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

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

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



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

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

*Luftbild 2014 mit städtischen Verkehrsflächen*

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

Im rechtskräftigen Bebauungsplan „Am Güterbahnhof II“ ist im Norden des Plangebietes zwischen dem neu erbauten Parkhaus und den Bahnanlagen ein 3,6 m breiter Radweg festgesetzt, der als Feuerwehrumfahrt ausreichend befestigt werden muss und auch eine Anfahrt der Bahnanlagen ermöglicht. Diese Radwegführung soll nach Süden, vorbei am Jobcenter und der Hessischen Lehrkräfteakademie, weitergeführt werden. Entsprechende Regelungen wurden bereits vertraglich zwischen der Stadt und dem Investor, der mittelhessischen wohnen GmbH, zum Bau des Jobcenters vereinbart und sind auch im Durchführungsvertrag zur Bebauungsplanänderung für den Bereich zwischen der Lehrkräfteakademie und den Bahnanlagen berücksichtigt.

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

Die Erschließung des Vorhabens, die auch künftig aufrecht zu haltende Zufahrt zur Holzverladung, die Planung des Fernbusbahnhofes und der Verlängerung der Personenunterführung wurden im

Rahmen dieses Planverfahrens aufeinander und mit den betroffenen Bahntöchtern abgestimmt und müssen baulich angepasst werden.

In einem im Auftrag des Stadtplanungsamtes von der IST-GmbH, Frankfurt, erstellten Entfluchtungs-gutachten wurde nachgewiesen, dass die Verlängerung der Unterführung sich mit dem vom Vorhabenträger geplanten Ausgang positiv auf die Entfluchtung des Bahnhofs auswirken würde. Entgegen des bisherigen Planungsstandes (Vorstudie Büro Hasselmann/Kassel aus 2017) wurde im Kellergeschoss für die Lehrkräfteakademie ein gestreckter Verlauf des Tunnelausganges mit verbesserter Orientierung im Entfluchtungsfall vorgesehen.

In einem ersten Schleppkurvennachweis durch das Ingenieurbüro Zick-Hessler wurde bereits aufgezeigt, dass die vorhandene Grundstückszufahrt von der Margaretenhütte von den großen Langholzfahrzeugen mit 22 m Länge bereits jetzt nur mit Überfahren der Gegenfahrbahn genutzt werden kann. Bei zukünftig gleichzeitigem Busverkehr aus dem Fernbusbahnhof werden hier gegebenenfalls Anpassungen der Fahrbahnränder bzw. Lenkungen insbesondere der Fahrtrichtung der großen Langholzlaster, mit einer ausschließlichen Zufahrt nur von der Lahnstraße, erforderlich werden.

## **5.5 VER- UND ENTSORGUNG**

### **Wasserversorgung**

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

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

### **Abwasserentsorgung**

Die Entsorgung des im Plangebiet anfallenden Niederschlags- und Schmutzwassers erfolgt durch Anschluss an das bestehende Entsorgungsnetz. Die Bebauungsplanänderung hat grundsätzlich keine entscheidenden Auswirkungen auf die Entwässerungssituation. Das Gebiet entwässert im Trennsystem. Die Abwassersatzung der Stadt Gießen ist zu beachten. Der in Teilen des Plangebietes verlaufende Hauptsammler ist – auch bei Überbauung – zu erhalten und die erforderlichen Zugänge über Schächte sind zu erhalten oder zu verlegen.

Im Bereich der geplanten Fußgängerunterführung liegt ein Entwässerungskanal der Bahn. Dessen genaue Lage und seine Funktion bzw. Notwendigkeit des Erhalts oder gegebenenfalls einer Verlegung muss vom Vorhabenträger im Vorfeld der Baugenehmigung mit der Bahn geklärt werden. Es ist grundsätzlich auf ehemaligen Bahngrundstücken mit Ver- und Entsorgungsleitungen zu rechnen, die evtl. auch weiterhin benötigt werden, um benachbarte Bahnflächen zu erschließen.

## **Niederschlagswasser**

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind nach § 1 Abs. 6 Nr. 12 Baugesetzbuch (BauGB) auch die Belange des Küsten- oder Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden, zu berücksichtigen. Es ist allgemein zu erwarten, dass mit dem Klimawandel auch die lokalen Starkniederschläge an Intensität und Häufigkeit zunehmen werden. Die Mittelhessischen Wasserbetriebe und das Regierungspräsidium Gießen weisen darauf hin, dass damit auch die Risiken und Folgen der Starkregenereignisse verstärkt und möglichst frühzeitig durch frühzeitige Vorsorge in der Planung betrachtet und minimiert werden müssen: „Schwerpunkte stellen in der Regel Geländetiefpunkte, Tiefgaragen, offensichtliche Fließwege und talseitige Bebauungen dar. Die bauliche Vorsorge ist besonders effektiv, wenn sie jederzeit automatisch funktioniert und nicht erst im Ereignisfall in Eile montiert werden muss.“ Gefordert wird die Berücksichtigung von Elementen für den dezentralen Niederschlagsrückhalt, wie z.B. einer abflusssensiblen Oberflächengestaltung (Mulden und Fließwege), Dimensionierung von Rückhalteflächen, Zisternen oder Versickerungsanlagen, Regenschutz durch Vordächer an Zu-/Ausgängen sowie Dachbegrünungen; letztere wurden in den textlichen Festsetzungen aufgenommen.

Die geringe Entfernung zur Lahn bedingt, dass in Abhängigkeit der Wasserführung zumindest zeitweise mit erhöhten Grundwasserständen im Plangebiet zu rechnen ist. Daher sind bei Tiefbaumaßnahmen (z.B. Tiefgaragenbau) gegebenenfalls bauzeitige Wasserhaltungsmaßnahmen (Grundwassersenkung) erforderlich. Vom Fachdienst Wasser- und Bodenschutz des Landkreises Gießen wird hierzu eine frühzeitige Abstimmung empfohlen.

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

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

Der Investor muss für sein Vorhaben ein Überflutungsnachweis nach DIN 1 986 vorlegen, nachdem eine schadlose Überflutung des Grundstücks bei einem mindestens 30jährigen Regenereignis sichergestellt wird.

## **Energie- und Wärmeversorgung**

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

Fernwärmeleitungen der Stadtwerke verlaufen bereits in der angrenzenden Lahnstraße.

### **Telekommunikationslinien**

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

Eine Telekom-Leitung liegt mit ihrem Ende innerhalb des festgesetzten Baufensters und unterhalb der geplanten Lehrkräfteakademie, so dass die Leitung mit dem neuen Hausanschluss angepasst bzw. verlegt werden muss und nicht in ihrer aktuellen Lage in Gänze erhalten werden kann.

Mit dem Verkauf der ehemaligen Bahngrundstücke an die mittelhessische wohnen GmbH sind die grundbuchliche Belastungen dieser Flächen an die neuen Eigentümer weitergegeben worden, so auch die Duldung der bestehenden Telekommunikationsanlagen. Diese müssen erhalten werden oder, falls dies aufgrund von Baumaßnahmen nicht möglich ist, muss die Verlegung der Leitungen durch den Grundstückseigentümer erfolgen. Die Telekom wurde von der mittelhessischen wohnen bereits frühzeitig an ihren (Tiefbau-)Planungen beteiligt.

### **Abfallentsorgung und Straßenreinigung**

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

## **5.6 IMMISSIONSSCHUTZ**

Belange des Immissionsschutzes sind bei der Bebauungsplanaufstellung im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB entsprechend zu würdigen. Nach den Vorgaben des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auch sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Aufgrund der zentralen Lage und der direkten Nachbarschaft zentraler verkehrlicher Infrastrukturen von überörtlicher Bedeutung, wie Bahnhof, Bahnanlagen, Parkhaus und die stark befahrene Lahnstraße ist das Plangebiet durch die einwirkenden Verkehrslärmimmissionen stark vorbelastet, so dass eine Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 bzw. auch der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten ist. Diese Verkehrslärmimmissionen können weder vermieden noch durch aktive Schallschutzmaßnahmen vermindert werden, weil solche – wie z.B.



Lärmschutzwände - angesichts der exponierten Lage hier stadtgestalterisch und aufgrund ihrer Trennwirkung auch funktional nicht vertretbar wären. Daher sind zum Schutz von Personen, die sich in den Gebäuden aufhalten, die Auswirkungen durch passive Schallschutzmaßnahmen zu reduzieren, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Für das nördlich an das Plangebiet anschließende Jobcenter wurde 2017 vom Büro für Schallschutz Steinert ein Immissionsgutachten (Nr. 1681/II) mit dem Ziel erstellt, die für das Vorhaben erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu ermitteln. Das Gutachten umfasst auch noch den Bereich dieser Bebauungsplanänderung. Da auch die Art und Lage der baulichen Nutzung nicht geändert wird, können die Festsetzungen des Altplans zum Immissionsschutz beibehalten werden. Das angeführte Immissionsgutachten wird den Bebauungsplan-Unterlagen beigelegt. Es wurden allerdings nur die Tagwerte ermittelt, da das geplante Jobcenter nur tagsüber genutzt wird. Die Lärmbelastung wurde berechnet anhand

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

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

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

Als Beurteilungsgrundlage ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ heranzuziehen. Für Gewerbegebiete sieht die Anlage zur DIN 18005 hinsichtlich Verkehrslärm Orientierungswerte von  $65$  dB(A) tags (6:00 bis 22:00 Uhr) und  $55$  dB(A) nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) vor. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist anzustreben, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung an angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. Da die Beurteilungspegel höher liegen, müssen bauliche Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden. Die Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm ergeben sich aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau - Anforderungen und Nachweise“ (Ausgabe November 1989, Deutsches Institut für Normung (Hrsg.), Beuth Verlag GmbH Berlin).

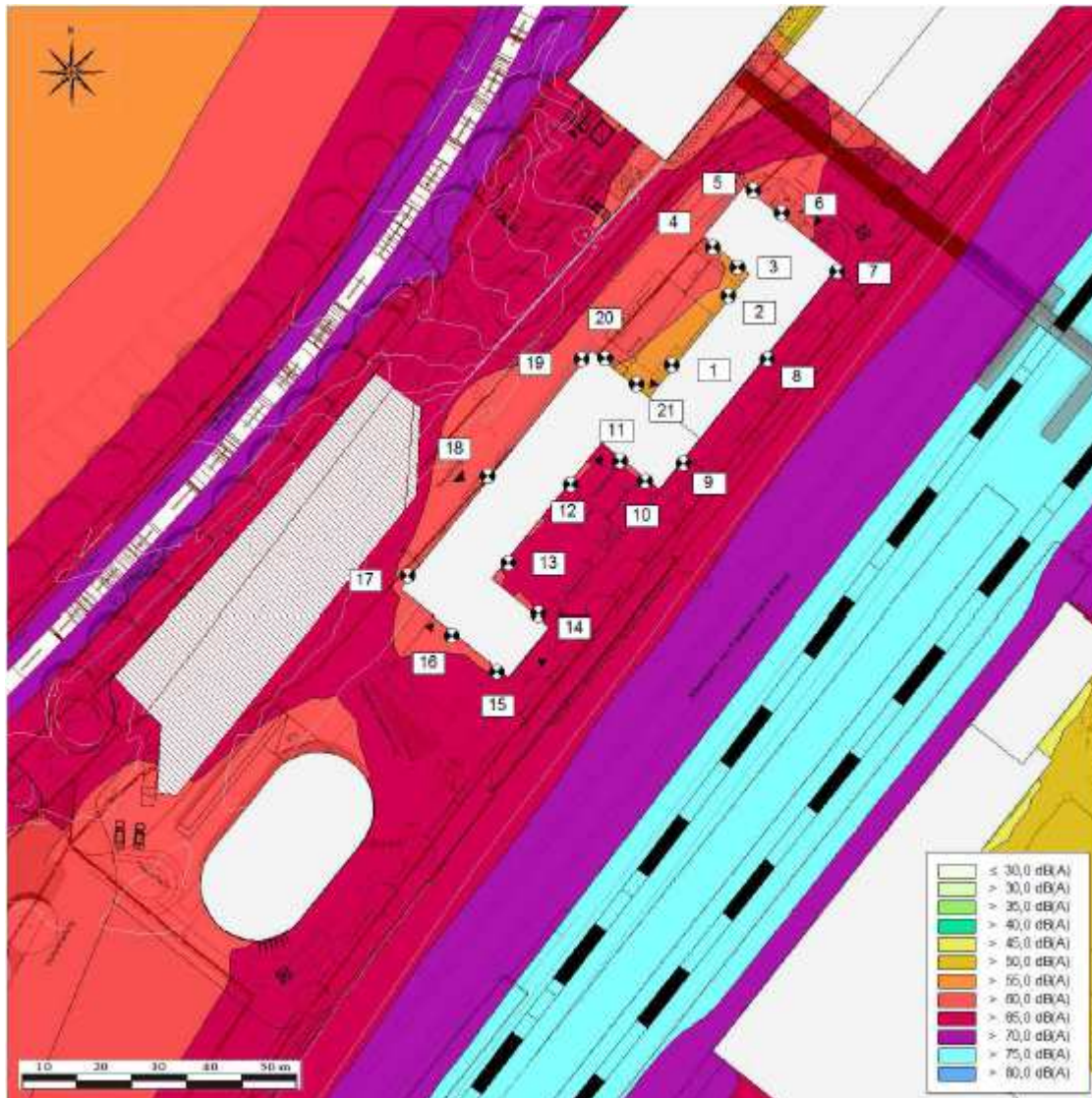


Abb. 1: Lärmkarte der Beurteilungspegel – Bahn und Straße - Tagzeit – das am schwächsten belastete Erdgeschoss (Büro für Schallschutz Steinert, Immissionsgutachten Nr. 1681/II, Solms 20.06.2017)

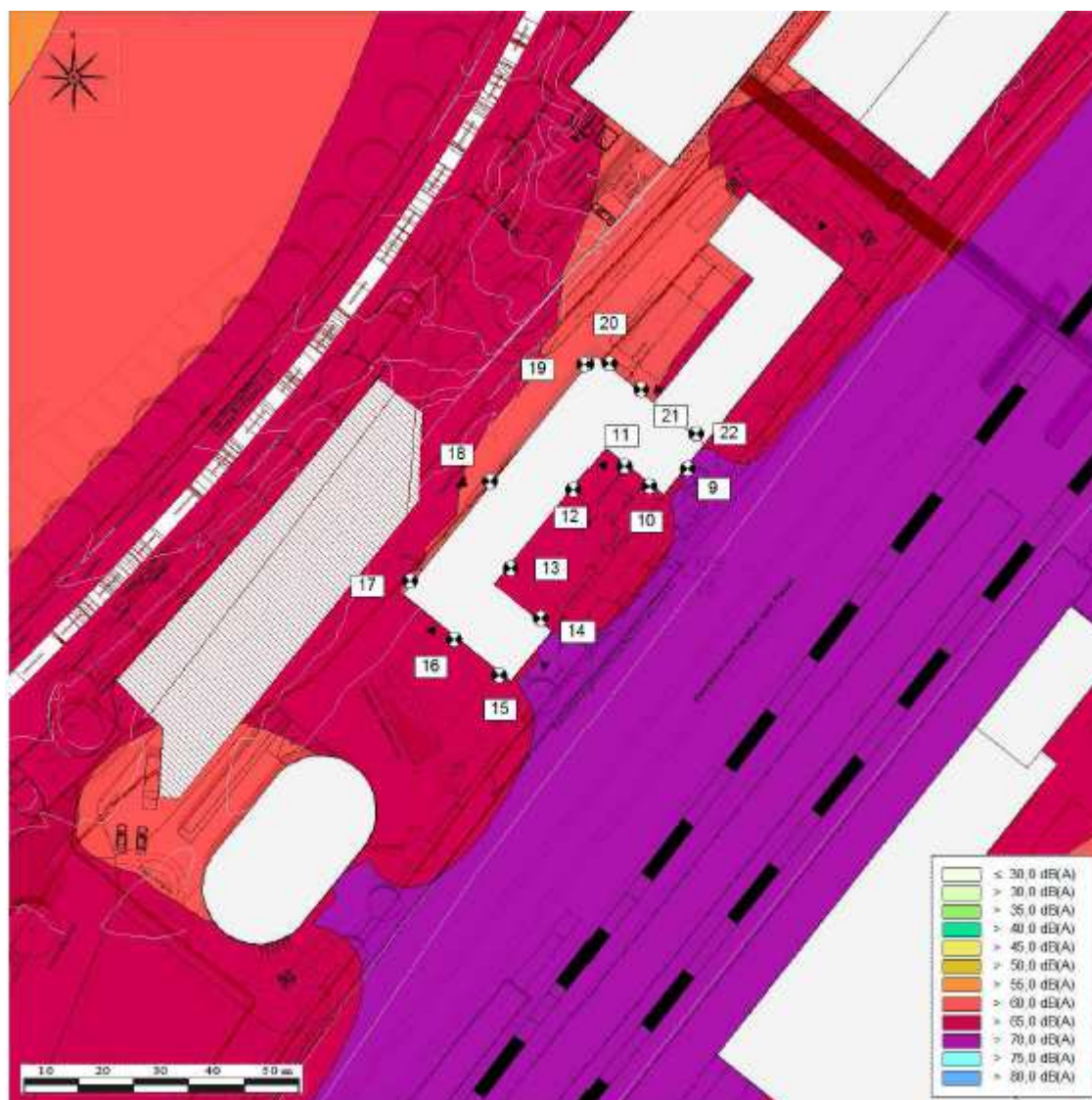


Abb. 2 : Lärmkarte der Beurteilungspegel – Bahn und Straße - Tagzeit – das am stärksten belastete IV. Obergeschoss (Büro für Schallschutz Steinert, Immissionsgutachten Nr. 1681/II, Solms 20.06.2017)

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

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

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

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

Insgesamt wird festgestellt, dass die weiterhin innerhalb eines festgesetzten Gewerbegebietes beabsichtigte Nutzung des Neubaus als Lehrkräfteakademie ohne zusätzliche schutzwürdige Nutzungskomponenten auf der Ebene der Bauleitplanung als immissionsschutzrechtlich machbar bewertet werden kann.

## **6 STÄDTEBAULICHE UND GRÜNORDNERISCHE KONZEPTION**

### **6.1 STÄDTEBAUKONZEPT**

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

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

Entsprechend den Zielen der Rahmenplanung sollen auf dem südlichen Güterbahnhofsareal, aufgrund seiner Zentralität und Gegenlage zum Gießener Hauptbahnhof, Nutzungen des ÖPNV angesiedelt und ausgebaut werden. Kernpunkt ist die Anlage eines Fernbusbahnhofs an der Lahnstraße. Am Bahnhofsvorplatz bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Die Verkehrsdichte des öffentlichen Verkehrs erfordert langfristig eine Entlastung der Bahnhofstraße. Deswegen sollen auf dem Fernbusbahnhof auch Halteanlagen und Einrichtungen für den Linienverkehr generell und nicht nur ausnahmsweise zulässig sein.

Der geplante Fernbusbahnhof ermöglicht zudem eine leistungsfähige Anbindung der Fernbuslinien über die Lahnstraße an das überörtliche Verkehrsnetz sowie an die Bahn und die Linienbusse. Der Gestaltung des Fernbusbahnhofes als attraktiven Stadtplatz kommt dabei eine erhebliche Bedeutung zu.

Zur Stärkung des ÖPNVs dient aber auch die Erweiterung des Stellplatzangebotes für Bahnkunden durch den bereits verwirklichten Parkhausneubau neben dem Bestandsparkhaus.

In der Rahmenplanung wurde ausgeführt, dass der geplante Fernbusbahnhof als neuer Bahnhofsvorplatz durch eine mehrgeschossige Bebauung zur Bahn hin abgeschirmt und räumlich gefasst werden soll. Durch einen niedrigeren Bauriegel im südlichen Anschluss an den Parkhausneubau, bestehend aus einem Baukörper mit vier Vollgeschossen und einem mit fünf Vollgeschossen, wird die Neubebauung des Güterbahnhofareals fortgeführt.

Abgeschlossen wird diese Bebauung im Süden durch ein kompaktes, hohes Gebäude mit sieben Vollgeschossen, welches als städtebauliche Dominante den neuen „Lahnbahnhof“ markiert und dessen Realisierung Inhalt dieser vorhabenbezogenen Bebauungsplanänderung ist. Aufgrund der starken Immissionen, die der verkehrlichen Lagegunst des Gebietes geschuldet sind, und den funktionalen Entwicklungszielen ist hier auch weiterhin nur die Ausweisung eines Gewerbegebietes sinnvoll. Ergänzt wird das Gebiet im Süden um den zwischen Holzverladung und Bahngleisen liegenden Zipfel, der bereits entwidmet wurde und künftig Stell- und Fahrradabstellplätze für die Lehrkräfteakademie aufnehmen soll.

## 6.2 GRÜNORDNUNGSKONZEPT

Der rechtskräftige Altplan sah vor, dass innerhalb des Plangebietes dieser Bebauungsplanänderung durch eine festgesetzte Baumreihe entlang der Grundstücksgrenze zu den Gleisanlagen, durch eine „grüne Zäsur“ zwischen den geplanten Gebäuden und dem Busbahnhof sowie durch weitere Solitäräume eine Durchgrünung stattfinden sollte. Über einen (wenn auch geringen) festgelegten Mindestgrünanteil, über Dachbegrünung und Fassadenbegrünung sollten weitere Grünstrukturen im ansonsten sehr städtisch/baulich geprägten Plangebiet entstehen.

Diese geplante Grünkonzeption konnte schon bei den vorhergehenden Hochbauten nicht vollständig umgesetzt werden, zum einem weil die Bahn eine rückwärtige Baumpflanzung entlang der Grundstücksgrenze zu den Bahngleisen hin untersagt hat und zum anderen weil die tatsächliche Höhe des am Jobcenter anstehenden Geländes eine geänderte Freiflächenanlage und geänderte Fahrbahnführung bedingte.

Diese Erfahrungen finden ihren Niederschlag in der Bebauungsplanänderung dahingehend, dass die rückwärtige Baumreihe zu den Bahnanlagen hin entfällt und stattdessen ein Pflanzgebot festgesetzt wird, dass die hier bereits vorgenommene Ersatzpflanzung dauerhaft sichert.

Die im Altplan festgesetzte Baumreihe vor dem Gebäude zum Busbahnhof hin entfällt ebenfalls, da durch die Vergrößerung des Baufensters kein ausreichender Platz mehr zur Verfügung steht. Dafür wird die Anpflanzung eines Solitärbaumes neu festgesetzt.

### **6.3 BERÜCKSICHTIGUNG VON NATUR UND LANDSCHAFT**

Die Darstellungen des naturräumlichen Bestandes zeigt ein stark anthropogen überformtes und vorbelastetes Gebiet. Bei den Schutzgut Wasser, Boden und Luft sind daher keine weiteren Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Baumreihe entlang der Lahnstraße soll größtenteils erhalten bleiben. Gehölze sollen nur in den geplanten Zufahrtsbereichen entfallen. Neue Baumpflanzungen sind aufgrund der hochverdichteten Nutzung leider kaum möglich. Durch Dachbegrünung und einen (wenn auch geringen) Grünflächenanteil bleibt eine Mindestbegrünung gewahrt.

Der im Rahmen der Klimaaanalyse geforderten optimalen Breite von 50 m kann leider nicht gefolgt werden. Die Nutzung des Lüftungspotentials der Lahnwiesen ist durch den nur rund 10 m breiten Abstand zwischen den beiden Gebäuden (Jobcenter und Lehrkräfteakademie) nicht mehr möglich. Die dauerhafte Blockade der Kalt- und Frischluftströmung muss im Rahmen der Abwägung zugunsten der genannten Vorteile der Ansiedlung der Lehrkräfteakademie hingenommen werden. Immerhin verschlechtert sich die Situation gegenüber der ehemals vorhandenen Bebauung nicht, da auch diese als Riegel gewirkt hat; die ehemaligen Frischluftleitbahnen bleiben weiterhin bestehen.

## **7 ERLÄUTERUNG DER PLANFESTSETZUNGEN**

### **7.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG**

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

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

#### **Gewerbegebiet**

Unverändert gegenüber dem Altplan wird weiterhin im Plangebiet ein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO festgesetzt.

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

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

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

### **Einzelhandelsbetriebe**

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

Entsprechend den Empfehlungen des GMA-Konzeptes sollen nur ausnahmsweise und nur innerhalb der Erdgeschosszone Einzelhandelsbetriebe bis 200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zulässig werden, um beispielsweise Angebote für Reisebedarf zu ermöglichen. Rund 74% der Einzelhandelsbetriebe in der Stadt Gießen haben eine Verkaufsflächengröße bis zu 200 m<sup>2</sup>. Diese „Gießen-typische Ladengröße“ ist damit stadtbildprägend und typisch für Gießen. Deswegen fügen sich Geschäfte dieser Größenordnung grundsätzlich gut in Gießener Gebiete ein. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei der Ansiedlung von Läden in dieser Größenordnung, auch wenn mehrere nebeneinander liegen, keine negative Auswirkungen zu erwarten sind (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gießen, GMA Oktober 2011, S. 117-120)

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

### **Lagerhäuser, Lagerplätze und Tankstellen**

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

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

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

### **Vergnügungsstätten und erotisches Gewerbe**

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

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

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

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

Durch Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetriebe mit einem erotischen Warensortiment sowie alle Arten von Einrichtungen und Betrieben, die auf Darbietungen oder Handlungen mit sexuellem Inhalt ausgerichtet sind, sind gerade im traditionell anfälligen Bahnhofsumfeld, neben negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft, Verdrängungen anderer gewerblicher Nutzungen zu befürchten, da für ihre Unterbringung oft höhere Mieten gezahlt werden als beispielsweise für Gaststätten, Einzelhandelsnutzungen, Büro- und Praxisräume. Einem solch möglichen Abwertungsprozess soll von vornherein entgegen gewirkt werden. Daher sind Vergnügungsstätten und erotisches

---

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



Gewerbe im Plangebiet generell nicht gewünscht, auch keine Wettbüros oder Spielhallen, denen am ehesten eine Wohnverträglichkeit zugesprochen werden könnte. Das Stadtgebiet verfügt über andere Standorte, an denen Vergnügungsstätten laut beschlossenen städtischen Vergnügungsstättenkonzept (GMA, 2011) grundsätzlich möglich und umsetzbar sind. Es ist anzunehmen, dass an diesem Standort die Ansiedlung anderer, verträglicher und dem Ziel der Stärkung des Bahnhofumfeldes zuträglicherer Nutzungen auch wirtschaftlich möglich ist.

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

## **7.2 MAß DER BAULICHEN NUTZUNG**

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

### **Größe der Grundflächen**

Die sonst übliche Festlegung einer Grundflächenzahl (GRZ) nach § 19 BauNVO, die angibt, wie viel m<sup>2</sup> bebauter Grundfläche je m<sup>2</sup> Grundstücksfläche i.S.d. § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind, ist in diesem Bebauungsplan nicht zielführend, da noch nicht absehbar ist, wie die Grundstücke künftig zugeschnitten und aufgeteilt werden. Für die Umsetzung der Bebauungsplaninhalte wird eine Anpassung der Grundstückszuschnitte zwischen Stadt und Investor, im Bereich der Zufahrt zur Margaretenhütte und nordwestlich der Lehrkräfteakademie zum künftigen Fernbusbahnhof hin, erforderlich werden.

Festgesetzt wird die maximal zulässige Grundfläche des Baufensters, die innerhalb des festgesetzten Baufensters gemäß § 19 BauNVO von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Damit kann die städtebaulich angestrebte Begrenzung der Grundflächen wirksam gesteuert werden.

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO sind bei der Ermittlung der Grundflächen die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, von Nebenanlagen und von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, generell mitzurechnen. Allerdings darf durch diese einzurechnenden Anlagen die festgesetzte Grundfläche bis zu 50% überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8, sofern der Bebauungsplan keine abweichenden Festsetzungen trifft.

Aufgrund der Größe des festgesetzten Gewerbegebietes und der begrenzten Grundflächen für bauliche Anlagen ist davon auszugehen, dass bei der Realisierung des Gewerbegebietes die Obergrenzen nach § 17 BauNVO für die GRZ1 in Gewerbegebieten von 0,8 eingehalten werden kann. Allerdings können die für die Hessische Lehrkräfteakademie notwendigen ober- und unterirdischen Stell- und Fahrradabstellplätze nicht mehr auf dem Grundstück untergebracht werden, ohne dieses Maß auf bis zu 0,9 zu überschreiten. Mit den festgesetzten Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB wird aber unabhängig von der Grundflächenzahl eine unversiegelte und zu begründende Mindestgrundstücksfläche von 10% vorgeschrieben, die unter Anrechnung von 50% begrünter Dachflächen auf bis zu 5 % reduziert werden kann. Daher wird festgesetzt, dass bauliche Anlagen nach § 17 Abs. 4 Nr. 1-3 nicht in die Grundfläche eingerechnet werden.

### **Anzahl der Vollgeschosse**

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

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

Um eine wirksame räumliche Einfassung und Abschirmung des neuen Bahnhofplatzes zu den Bahnanlagen hin zu sichern, wurde im Altplan die Anzahl der Mindestgeschosse für das Baugebiet mit 3 Vollgeschossen festgesetzt. Die Höchstzahl der Vollgeschosse staffelte sich von vier über fünf bis zum südlichen markanten Abschluss der Bebauung mit sieben Vollgeschossen. Der geplante Bau der Lehrkräfteakademie entspricht mit sieben Vollgeschossen dem im Altplan vorgegebenen Rahmen.

Durch die Anzahl der Vollgeschosse wird, in Verbindung mit der Festsetzung der Grundflächengröße, auch die Größe der jeweils im Baufenster erreichbaren Geschossfläche begrenzt. Es ist davon auszugehen, dass die sich im Zusammenhang mit der späteren Baugrundstücksgröße ergebende Geschossflächenzahl (GFZ) zumindest im Bereich des siebengeschossigen Neubaus der Lehrkräfteakademie, der als Landmarke Anfang bzw. Ende einer sich entlang des östlichen Lahnufers erstreckenden Reihe von höheren Punkthäusern (Klinkel'sche Mühle, „Lahntower“, SWG-Gebäude, Wohn-Riegel am Güterbahnhof) definieren soll, die nach § 17 BauNVO festgesetzten Obergrenzen überschritten werden.

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

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

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

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

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

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

### **Gebäudehöhen**

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

Diese maximale Höhe der Gebäude darf nur durch untergeordnete technische Aufbauten, wie z.B. Aufzugsüberfahrten oder Lüftungsanlagen um höchstens 4,00 m auf höchstens 20% der jeweiligen Dachflächen überschritten werden. Dabei muss der Abstand von den stadtbildwirksamen Gebäudefassaden auf der nach Nordosten, Südosten und Südwesten gerichteten Gebäudeaußenseite mindestens 2 m betragen und an der nach Nordwesten zum Landschaftsfreiraum der Lahn gerichteten Außenfassade mindestens 6 m betragen. An den von der Gebäudeaußenkante zurücktretenden Fassaden, die zu dem Innenhof ausgerichtet sind, beträgt der Mindestabstand von technischen

Aufbauten zur Gebäudeaußenwand nur 1 m, da diese Fassaden keine wesentliche Fernwirkung entfalten. Um durch eine Anordnung der Treppenhäuser an den Außenwänden eine sinnvolle Erschließung mit kurzen Zu- und Abgängen zu ermöglichen, sind Treppenhäuser zum Hof hin auch ohne Abstand zu den Gebäudefassaden zulässig.

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

Es werden für die im Gewerbegebiet angestrebten Nutzungen (Büro-, Verwaltungs- und/oder Dienstleistungsgebäude, Hotel) übliche Geschosshöhen zwischen 3,5 m und 4,0 m angenommen und noch mit einem städtebaulich vertretbaren Spielraum, für beispielsweise Technik und höhere, repräsentative Höhen in den Erdgeschossebenen, versehen. Daraus folgend wird für den geplanten Bau der Hessischen Lehrkräfteakademie eine Höhe von rund 26,5 m (etwa Hochhaus-Grenze) über dem Gelände ermöglicht.

Die Gebäudehöhen werden angesichts der abgetrennten Lage ohne Berücksichtigungserfordernis von Nachbarbelangen, gleichartigen Bauformen und –höhen in der näheren Umgebung des Bahnhofsumfeldes (Neue und Alte Post, Fernmeldeamt, SWG-Gebäude) sowie der oben beschriebenen stadtgestalterischen Planungsziele als vertretbar eingestuft.

### **7.3 BAUWEISE UND ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHE**

#### **Bauweise**

Für das Plangebiet wird unverändert eine Bauweise festgesetzt, bei der die Gebäude entsprechend der offenen Bauweise Grenzabstände einhalten müssen, aber länger als die gemäß § 22 Abs. 2 BauNVO in der offenen Bauweise festgelegte maximale Gebäudelänge von 50,00 m sein dürfen. Dadurch wird ein ausreichender Abstand der Gebäude zueinander gesichert und die Bildung einer wirksamen Gebäudekante ermöglicht.

Eine Ausnahme bildet die auf der Nordostseite des festgesetzten Baufensters liegende Baulinie. Sie verlangt, dass das Gebäude der Hessischen Lehrkräfteakademie mit sieben Vollgeschossen bis an diese Linie heranreicht, auch wenn dadurch die in der Hessischen Bauordnung (HBO) vorgeschriebenen Grenz- und der Gebäudeabstände zum Jobcenter nicht eingehalten werden. Bindende Festsetzungen eines Bebauungsplanes zur Tiefe der Abstandsflächen haben Vorrang vor den Bestimmungen der HBO.

#### **Baulinie und Baugrenzen**

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt durch Baulinien und –grenzen, die gegenüber dem Altplan nur geringfügig geändert werden.

Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden. Ein Vor- und Zurücktreten kann im geringfügigen Ausmaß zugelassen werden (§ 23 Abs. 2 BauNVO). Eine Baulinie wird nur auf der Nordseite des Baufensters festgesetzt. Das geringe Flächenpotential für die Hessische Lehrkräfteakademie insgesamt macht hier eine Unterschreitung der Abstandsflächen nach HBO erforderlich, um das vom Land geforderte Raumprogramm und die notwendigen Erschließungszonen zur Verlängerung der Fußgängerunterführung innerhalb des Gebäudes unterzubringen. Brandschutzvorgaben sind trotzdem ausreichend zu berücksichtigen.

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

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

Für die Baugrenzen werden zur Verkehrsfläche für die Anlage des Fernbusbahnhofs und rückwärtig zu den Bahnanlagen sowie seitlich ausreichend große Abstände des Neubaus gewährleistet.

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

### **Nebenanlagen**

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

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

## **7.4 MIT GEH- UND LEITUNGSRECHTEN ZU BELASTENDE FLÄCHEN**

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

### **Gehrechte**

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

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

## **7.5 VERKEHRSFLÄCHEN BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG**

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

Die Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Busbahnhof“ dient vorrangig der Anlage eines Fernbusbahnhofs. Die erforderliche Größe und Lage dieser Fläche wurde in einer Machbarkeitsstudie für die Anlage eines Fernbusbahnhofs im Auftrag des Stadtplanungsamtes ermittelt. Halteanlagen und Einrichtungen eines Fernbusbahnhofs, ergänzend auch des Linienverkehrs und für Sonderverkehre mit Bussen, sind zulässig. Die Zu- und Ausfahrt des Busverkehrs erfolgt ausschließlich über die innerhalb der Verkehrsfläche festgesetzten Einfahrtsbereiche an Lahnstraße und Margaretenhütte. Darüber hinaus wird in den textlichen Festsetzungen abgesichert, dass diese Verkehrsfläche auch zur Überfahrt für die Andienung des benachbarten neuen Parkhauses sowie zur Andienung des Gewerbegebietes dient, soweit der Busbetrieb nicht beeinträchtigt wird. Diese vorsorgliche Regelung erfolgt, da der Planungsstand für den Fernbusbahnhof noch keine genaue Flächenaufteilung für die verschiedenen Verkehrsfunktionen zulässt.

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

## **7.6 MAßNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ENTWICKLUNG VON BODEN, NATUR UND LANDSCHAFT**

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

### **Dachbegrünung**

Dächer bis zu einer Dachneigung von 5° (alte Teilung) sind zu begrünen, soweit (nutzungs-)technisch (Dachterrassen, haustechnische Aufbauten, Solarkollektoren, Photovoltaikanlagen, Oberlichter etc.) nichts dagegen spricht.

Die Aufbaustärke ist in einer Höhe von mindestens 8 cm vorzunehmen. Nur dies sichert eine dauerhaft stabile Begrünung auch in Zeiten zunehmend heißer und trockener werdender Sommer.

### **Beschränkung der Oberflächenversiegelung**

Angesichts des extrem hohen Versiegelungsgrades im Gebiet wird festgesetzt, dass Stellplätze und Wege sowie Hof- und Lagerflächen in einer Bauweise herzustellen sind, die eine Versickerung von Niederschlagswasser ermöglicht. Durch eine offenporige Oberflächengestaltung kann neben einer Versickerung auch über eine hohe kühlende Verdunstungskapazität eine Temperaturreduzierung erreicht werden. Dies gelingt besonders gut bei begrünten Oberflächenbefestigungssystemen (Rasenwaben).

### **Mindestgrünanteil**

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

### **Artenschutz**

Durch den Abriss der ehemals im Plangebiet vorhandenen Gebäude verloren ein Hausrotschwanzpaar seinen Brutplatz und vermutlich einige Zwergfledermäuse ihre Sommerquartiere. Zum Ausgleich dazu sind an den Neubauten künstliche Nisthilfen anzubringen.

Hohe Glasanteile an Fassaden können zu erheblichen Vogelschlägen führen. Das Land Hessen setzt dem Vorhabenträger konkrete Anforderungen an das Raumprogramm und die Grundrisse. Die Belichtung der Räume muss der Arbeitsstättenverordnung und den Regeln für Arbeitsstätten entsprechen und gibt damit den Fenster- und Glasanteil an der Fassade vor. Nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist das Risiko einer signifikanten Erhöhung von Vogelschlag an Glasbauteilen zu vermeiden. Deshalb sind mögliche Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag im Vorfeld der Baugenehmigungsplanung des Vorhabens vom Vorhabenträger mit der Stadt abzustimmen.

## **7.7 ANPFLANZEN VON BÄUMEN, STRÄUCHERN UND SONSTIGEN BEPFLANZUNGEN**

Die Pflanzung von Bäumen ist die leistungsfähigste Maßnahme hinsichtlich Stadtgestaltung und Verbesserung des Stadtklimas. Je nach Baumart profitiert – nach einigen Jahren des Wachstums – auch die heimische Tierwelt erheblich von Bäumen. Leider lässt der Plan nur noch Platz für einen Solitärbaum. Hier ist ein großkroniger Laubbaum vorgeschrieben, denn ein solcher kann und soll in 20-30 Jahren an diesen Stellen stadtbildprägende Wirkung entfalten.

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

Entlang der Grundstücksgrenze zu den Gleisanlagen soll ein durchgehender Pflanzstreifen angelegt bzw. dauerhaft erhalten werden. Höhere Gehölze sind hier aus bahntechnischen Gründen leider ausgeschlossen.

## **7.8 MAßNAHMEN FÜR DIE ERZEUGUNG, NUTZUNG ODER SPEICHERUNG VON STROM ODER WÄRME AUS ERNEUERBAREN ENERGIEN**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gießen hat zum Einleitungsbeschluss dieses Bebauungsplanänderungsverfahrens am 08.07.2021 ergänzend beschlossen, dass geprüft werden soll, ob über eine Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB eine Solarmindestfläche in Höhe von 50 % der nutzbaren Dachflächen im Bebauungsplan dauerhaft gesichert werden kann.

Die Wirksamkeit und Rechtsbeständigkeit derartiger Festsetzungen werden in der Baurechtskommentierung kritisch beurteilt, weil sie u.a. hinsichtlich der Zumutbarkeit einer Eigentumsbindung im Verhältnis zu Art. 14 Grundgesetz (GG) und der Einschränkung der Wahlfreiheit bei der Anlagentechnik schwierig abzuwägen und ausreichend städtebaulich begründbar sind. Zudem sind solche Festsetzungen nicht flexibel genug, um technischen Fortschritten und damit einhergehenden Weiterentwicklungen in der Anlagentechnik entsprechen zu können.

Da es sich bei diesem Verfahren um eine vorhabenbezogene Bebauungsplanänderung handelt, die zwingend den Abschluss eines Durchführungsvertrags mit dem Vorhabenträger vor dem Satzungsbeschluss verlangt, ist es rechtssicherer und ermöglicht weitreichendere Vorgaben zur Solarenergienutzung, wenn dies vertraglich geregelt wird. Eine konkurrierende Doppelregelung in den Festsetzungen und dem Durchführungsvertrag wäre darüber hinaus nichts rechtskonform.



Entsprechend dem Stadtverordnetenbeschluss wird im Durchführungsvertrag vereinbart, dass, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Anforderungen des Landes Hessen an den Bau der Lehrkräfteakademie, möglichst 70% der nutzbaren Dachflächen der Gebäude und baulichen Anlagen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen dauerhaft mit Photovoltaikmodulen oder Modulen zur Solarthermie auszustatten und zu nutzen sind.

Solaranlagen schließen einen Ausbau der Dachbegrünung nicht aus. Daher wird im Durchführungsvertrag die Unterpflanzung der Solaranlagen verbindlich aufgenommen.

Entsprechend dem Ziel „Klimaneutrales Gießen 2035“ sind energieeffizientes Bauen und Empfehlungen zum Passivhausbau schon in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Dazu gehört u.a. die Forderung hocheffektiver Wärmedämmung der Außenwände. Große Glas-/Fensteranteile können einen größeren Wärmeverlust und Probleme der Klimatisierung der Innenräume in den Sommermonaten bewirken. In der Bebauungsplanänderung werden keine diesbezüglichen Festsetzungen aufgenommen, weil das Land Hessen dem Vorhabenträger konkrete Anforderungen an das Raumprogramm und das Gebäude setzt. Zudem verfolgt das Land Hessen, auch im Rahmen derartiger Public-Private-Partnership-Modelle, bei denen ein Investor für das Land baut und das Land den Neubau anmietet, eigene Ziele des klimafreundlichen Bauens.

## **8 BAUORDNUNGSRECHTLICHE GESTALTUNGSVORSCHRIFTEN**

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

### **8.1 GESTALTUNG VON FASSADEN, DÄCHERN UND DACHAUFBAUTEN**

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

Die Verwendung von glänzenden Materialien mit einem Reflexionsgrad von > 50% ist für die Dacheindeckung auf stärker als 15° (alter Teilung) geneigten Dächern unzulässig, weil sich sonst

diese spiegelnden und stark reflektierenden Dacheindeckungen störend auf die Dachlandschaft und das Stadtbild wirken würden. Davon ausgenommen sind, aus Gründen des Vorrangs der Nutzung erneuerbarer Energien, Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie.

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

## **8.2 WERBEANLAGEN**

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

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

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

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

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

## **8.3 EINFRIEDUNGEN**

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

## **9 HINWEISE UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN**

### **9.1 VORKEHRUNGEN ZUM SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN UND SONSTIGEN GEFAHREN**

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

Für nur tagsüber genutzte Büro- und Dienstleistungsgebäude beträgt der maximal ermittelte Beurteilungspegel  $L_{rT} = 69$  dB(A). Die den Schienenanlagen zugewandten Ostseiten der Gebäude liegen damit im Lärmpegelbereich V. Die Außenbauteile, einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen, müssen nach DIN 4109 (Ausgabe November 1989, Schallschutz im Hochbau - Anforderungen und Nachweise, Deutsches Institut für Normung (Hrsg.), Beuth Verlag GmbH Berlin) auf den zu den Bahnanlagen hin ausgerichteten Seiten ein bewertetes Luftschalldämmmaß  $R'_{w,res}$  von mindestens 40 dB aufweisen.

Eine Minderung der genannten Schalldämmmaße ist gegen Nachweis möglich.

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

### **9.2 DENKMALSCHUTZ**

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

### **9.3 WASSERWIRTSCHAFT**

Gemäß § 3 (5) der städtischen Abwassersatzung (2013) ist von den Dachflächen mit einer Größe von mehr als 20 m<sup>2</sup> abfließendes Niederschlagswasser in nach dem jeweiligen Ertrag und Bedarf zu bemessenden Regenwassernutzungsanlagen zu sammeln. Ausgenommen hiervon sind vor dem 01.04.2013 vorhandene Gebäude, deren Entwässerung nicht wesentlich geändert wird sowie unbeabsichtigte Härtefälle unter Berücksichtigung öffentlicher Belange.

## 9.4 ENTWÄSSERUNGSANLAGEN

Bei der Herstellung der Einrichtungen zur Niederschlagsentwässerung sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere das Arbeitsblatt DWA-A 138 'Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser', April 2005, der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA), die DIN 1986 'Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke' und DIN 1989 'Regenwassernutzung', die Euronormen EN 12056 und EN 752 sowie die Abwassersatzung der Stadt Gießen zu beachten.

## 9.5 ABFALLENTSORGUNG

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

## 9.6 KAMPFMITTELBELASTUNG

Das Plangebiet liegt innerhalb eines Bombenabwurfgebietes. Vom Vorhandensein von Kampfmitteln muss grundsätzlich ausgegangen werden. In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 5 Metern durchgeführt wurden, sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig.

Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) vor Beginn der geplanten Abbrucharbeiten, Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen auf den Grundstücksflächen bis in einer Tiefe von 5 Meter (ab GOK IIWK) erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden.

Die Eigentümer dieser Flächen sind im Zuge der Vorbereitung von bodeneingreifenden Baumaßnahmen zu den Anforderungen der Kampfmittelräumung entsprechenden Sondierung verpflichtet. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen. Für die Dokumentation der Räumdaten soll das beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen entwickelte Datenmodul KMIS-R verwendet werden, welches kostenlos von der Internetseite des Kampfmittelräumdienstes heruntergeladen werden kann unter: <http://www.rp-darmstadt.hessen.de>.

## 9.7 ALTLASTEN

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

Im Baugenehmigungsverfahren sowie bei baugenehmigungsfreien Bauvorhaben auf den gekennzeichneten Flächen sind das Amt für Umwelt und Natur der Stadt Gießen und das Regierungspräsidium Gießen, Abteilung Umwelt, rechtzeitig einzubinden. (§§ 4, 7 und 9 BBodSchG, Bauvorlagenerlass vom 02.08.2012). Im Rahmen von Abbruch- und Bauvorhaben im Plangebiet ist das Merkblatt der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel, Abteilungen Umwelt, zur „Entsorgung von Bauabfällen“ (Baumerkblatt) in der jeweils neuesten Fassung zu beachten.

## 9.8 BRANDSCHUTZ

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

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

## 9.9 BAHNANLAGEN

### Baudurchführungsvereinbarung (BDV)

Vor Beginn der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe zu den Bahnbetriebsanlagen ist mit der DB Netz AG unter nachfolgender Adresse eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, damit der Betrieb oder die Anlagen der DB Netz AG während der Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden:

DB Netz AG, Immobilienmanagement (I.NF-MI-D), Technisches Baurecht,  
Pfarrer-Perabo-Platz 4, 60326 Frankfurt am Main

Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern.

### Schutzabstände

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

### Einfriedung und Schutzvorkehrungen

Grundstücke sind im Interesse der Sicherheit zu den Bahnanlagen hin derart einzufrieden, dass ein Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird. Straßen, Parkplätze und Zufahrten müssen zur Vermeidung des Abirrens von Straßenfahrzeugen auf Bahnanlagen auf ganzer Länge zur Bahnseite hin mit Schutzvorkehrungen, bspw. Schutzplanken, abgesichert werden.

### Bepflanzungen

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

### Immissionen durch den Bahnbetrieb

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

Weitere Hinweise sind im Anhang aufgeführt.

## **9.10 LEITUNGEN UND BAUMSTANDORTE**

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

## **9.11 EMPFEHLUNGEN FÜR BAUMARTEN**

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

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

Trauben-Eiche	<i>Quercus petraea</i>
Spanische Eiche	<i>Quercus x hispanica</i>

## 10 BERÜCKSICHTIGUNG UMWELTSCHÜTZENDER BELANGE

Im Bebauungsplanverfahren sollten die Belange des Umweltschutzes eigentlich in Form eines Umweltberichtes systematisch zusammengetragen und bewertet werden. Für Bebauungspläne, die unter Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden, bietet das Baugesetzbuch allerdings die Möglichkeit, auf einen Umweltbericht zu verzichten. Das beschleunigte Verfahren kann angewandt werden, wenn es der Wiedernutzbarmachung innerstädtischer Flächen, Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient, die Größe der Grundfläche unterhalb von 20.000 m<sup>2</sup> bleibt, keine Vorhaben, welche nach dem UVPG oder Landesrecht UVP-pflichtig sind, vorbereitet werden und darüber hinaus keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke von FFH-Gebieten oder Vogelschutzgebieten bestehen. Dies ist alles gegeben.

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

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

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

Nicht berücksichtigt werden konnte die Freihaltung eines Korridors für den Kalt- und Frischluftstrom aus der Lahnaue. Allerdings ergibt sich dadurch keine bioklimatische Verschlechterung gegenüber der vorhandenen planungsrechtlichen Situation, da die laut Altplan zulässige Bebauung auch keinen wirksam breiten Korridor aufwies.

Insgesamt sind gegenüber der ursprünglichen Nutzung keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten.

## Eingriffsregelung

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

## 11 ALTERNATIVEN UND AUSWIRKUNGEN DER BEBAUUNGSPLANÄNDERUNG

### 11.1 PRÜFUNG DER ALTERNATIVEN DES BEBAUUNGSPLANES

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



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

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

Im Zuge der Erstellung der Rahmenplanung „Güterbahnhof“ wurden unterschiedliche städtebauliche Konzeptionen und Verkehrslösungen für die Entwicklung des Güterbahnhofareals erarbeitet



und hinsichtlich ihres Nutzwertes verglichen und analysiert. Die Nutzwertanalyse basierte auf Kriterien wie beispielsweise Anbindung an die Innenstadt, Soziale Sicherheit, Quartiersbildung und –image, Silhouette / Höhenstaffelung und Maßstäblichkeit der Bebauung aber auch Nutzungszuordnung, Integration des Retentionsraumes Wieseck und Orientierung. Aus diesem Variantenvergleich ging eindeutig die als Rahmenplanung von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Variante hervor (siehe Kap.5.1.5).

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

Die Grundzüge der im Altplan enthaltenen Planung werden durch diese Bebauungsplanänderung nicht berührt. Maßgeblich für die städtebauliche Entwicklung ist, dass die gesamtstädtisch bedeutsamen Ziele der bisherigen Planung weiter verfolgt und deren Umsetzung vorangebracht wird, wie die Anlage eines Fernbusbahnhofs, die Verlängerung der Personenunterführung und Vorbereitung einer Radwegeachse entlang der Bahnanlagen nach Süden. Mit dem Bau der Lehrkräfteakademie wird der Ausgang der Verlängerung der Personenunterführung bereits hergestellt werden, so dass nur noch das Zwischenstück unterhalb der Bahnanlage von der Stadt Gießen realisiert werden müsste.

Diese vorhabenbezogene Bebauungsplanänderung beruht auf der Projektplanung des Vorhabenträgers für den Bau der Hessischen Lehrkräfteakademie in Gießen. Das dem Investor vom Land Hessen vorgegebene Raumprogramm ist zwingend einzuhalten. Dies bedingt wiederum das Bauvolumen, welches an diesem Standort untergebracht werden muss und wesentlich größer ist, als es die bisherigen Festsetzungen hier erlauben. Um diese Baumasse unter Einhaltung der städtebaulich prägenden Höhenfestsetzungen und unter weitestgehender Einhaltung des festgesetzten Bauftens unterzubringen, ist eine Verdoppelung der bisher zulässigen Grundfläche notwendig sowie die Anpassung der Freiflächen alternativlos.

## **11.2 BESCHREIBUNG DER AUSWIRKUNGEN DER BEBAUUNGSPLANÄNDERUNG**

### **Städtebauliche Auswirkungen**

Mit diesem Bebauungsplanverfahren werden die Grundzüge der rechtskräftigen Planung nicht verändert. An Stelle der aufgegebenen Güterbahnhofnutzung und abgerissener Güterschuppen soll zukünftig eine der Lagegunst entsprechende, städtebaulich sinnvolle Flächennutzung gesichert und vorrangig die öffentliche Verkehrsinfrastruktur verbessert werden.

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

Die Errichtung der Hessischen Lehrkräfteakademie wird zur Sicherung vorhandener Arbeitsplätze im Stadtgebiet und Ansiedlung zusätzlicher Beschäftigungsmöglichkeiten führen.

Für die Umsetzung der Planung wird eine Bodenordnung erforderlich sein.

### **Auswirkung auf zentrale Versorgungsbereiche**

Mit dem Bau der Hessischen Lehrkräfteakademie ist eine Beeinträchtigung der (Nah-)Versorgungsstrukturen in der Stadt Gießen oder der benachbarter Gemeinden ausgeschlossen. Es werden keine städtebaulich schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche durch die Planfestsetzungen in ihrer Funktions- und Entwicklungsfähigkeit gefährdet.

### **Auswirkung Verkehr**

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

### **Auswirkungen auf die sonstige Erschließung**

#### Wasserversorgung

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

#### Abwasserentsorgung

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

#### Sonstige Versorgung

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

### **Auswirkung auf Umweltbelange**

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

#### Landschafts- und Ortsbild

Durch den Erhalt der eingrünenden Baumreihe an der Lahnstraße, durch die Pflanzbänder entlang der Bahnanlagen und die Neuanpflanzung eines Großbaumes sowie durch die zurückhaltende Farbgestaltung der Fassaden sind keine negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten.

Immissionsschutz

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

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

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

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

Hinsichtlich des Klimas gibt es zwar keine Verbesserung, aber die derzeitigen Frischluftleitbahnen südlich des geplanten Neubaus der Lehrkräfteakademie werden weiterhin freigehalten.

Altlasten

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

Betroffenheit von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung und des Europäischen Vogelschutzes

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

**12 VERFAHRENSABLAUF UND KONFLIKTBEWÄLTIGUNG**

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

Aufstellungsbeschluss:	08.07.2021
Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss:	06.10.2021
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung:	06.10.2021
Offenlage Entwurf und Gelegenheit zur Stellungnahme:	13.10. – 12.11.2021
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:	13.10 – 12.11.2021
Satzungsbeschluss:	
Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses:	
Rechtskraft:	

Zur Entwurfs-offenlage der Bebauungsplanänderung gingen aus der Öffentlichkeit keine Anfragen oder Stellungnahmen zum Bebauungsplanentwurf ein.

Von den 39 beteiligten Behörden, Ämtern und Trägern öffentlicher Belange wurden 20 Stellungnahmen abgegeben. Davon enthielten 7 Stellungnahmen keine abwägungspflichtigen Anregungen oder Hinweise. Weitere 10 enthielten Hinweise oder Anregungen vorwiegend redaktioneller oder technischer Art, die der Klarstellung der Planungsinhalte dienen oder Hinweise zur baulichen Ausführung des Vorhabens enthalten. Die konnten berücksichtigt werden, ohne dass es hierbei zu einer wesentlichen inhaltlichen Änderung der Planung kam. Nur 3 Stellungnahmen konnten nicht in Gänze berücksichtigt werden und müssen daher abgewogen werden. 19 der angeschriebenen Stellen antworteten nicht.

#### Ergebnis der Beteiligungsverfahren

Grundsätzliche Bedenken wurden nicht geäußert. Die vorgebrachten Anregungen, wie beispielsweise zum Schutz vor Starkregen, gingen in die Entwurfsbearbeitung, Vorhabenplanung und Durchführungsvertrag ein und wurden so weit wie möglich berücksichtigt.

Die Hinweise zu Abstimmungsnotwendigkeiten mit der Deutschen Bahn werden in der Grundsatzvereinbarung und der späteren Planungsvereinbarung zum Bau der Verlängerung der Personenerführung berücksichtigt bzw. geregelt werden.

Noch nicht verarbeitet werden konnten die Anregungen und Hinweise, die sich nicht auf den Geltungsbereich oder die Regelungsinhalte dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern auf die spätere Fernbusbahnhofplanung bezogen und deswegen nur an die künftigen Fachplaner weitergegeben werden können.

Der Empfehlung der Stadtwerke Gießen, Abteilung Nahverkehr, die Festsetzungen und die Begründung dahingehend zu ändern, dass auf dem Fernbusbahnhof auch Halteanlagen und Einrichtungen für den Linienverkehr generell und nicht nur ausnahmsweise zulässig sind, wurde entsprochen, um den ÖPNV im Sinne der notwendigen Anpassung an den Klimawandel als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu optimieren. Diese marginale Änderung der textlichen Festsetzungen erforderte keine eine erneute Beteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB, weil keine Rechte Dritter nachteilig betroffen werden.

Die Hinweise der Telekom betreffen infrastrukturtechnische Ansprüche, die überwiegend bereits grundbuchrechtlich gesichert sind und privatrechtlich mit dem Vorhabenträger als betroffenem Grundstückseigentümer zu regeln sind. Die zum Erhalt angeführte Leitung wird in Teilen von der Baumaßnahme betroffen sein. Die angeführte Leitung verläuft am Ende innerhalb des festgesetzten Baufensters und unterhalb der geplanten Lehrkräfteakademie, so dass die Leitung mit dem neuen Hausanschluss angepasst bzw. im betroffenen Bereich verlegt werden muss und nicht in ihrer aktuellen Lage in Gänze erhalten werden kann.

Die Anregungen des Amtes für Umwelt und Natur auf redaktionelle Änderungen zu konkreteren Formulierungen, Richtigstellungen oder zum besseren Verständnis, konnte entsprochen werden. Auch dem Hinweis, dass im südlichsten Grundstückszipfel kleinflächig noch nicht kartiert wurde und dieser Bereich für und bis zur Begutachtung sowie gegebenenfalls bis zu dem Abfangen der Zauneidechse abgesperrt werden müsste, wird im Durchführungsvertrag entsprechend aufgenommen und verbindlich gesichert werden können.

Nicht gefolgt werden konnte dem Vorschlag, eine textliche Festsetzung aufzunehmen, nach welcher an Glasfassadenelementen Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag vorzunehmen

sind. Das Land Hessen setzt dem Vorhabenträger konkrete Anforderungen an das Raumprogramm und die Grundrisse, denen die Fenster in Anzahl und Anordnung folgen. Die Belichtung der Räume muss der Arbeitsstättenverordnung und den Regeln für Arbeitsstätten entsprechen und bedingt wiederum die Größe der Fenster. Daher wurde diesem Vorschlag, die textlichen Festsetzungen zu ändern, nicht gefolgt. Vielmehr sollen mögliche Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag im Vorfeld der Baugenehmigungsplanung des Vorhabens von der Stadt mit dem Vorhabenträger abgestimmt werden und ein entsprechender Hinweis dazu wird in den Durchführungsvertrag und wurde in die Begründung aufgenommen.

Nicht gefolgt wurde der Anregung, die textlichen Festsetzungen um den Hinweis zu ergänzen, dass ein Ausbau der Dachbegrünung von Solaranlagen nicht ausgeschlossen wird, weil der Hinweis keine bindende, d.h. festsetzende Wirkung entfalten würde. Stattdessen wurde im Durchführungsvertrag die Unterpflanzung der Solaranlagen verbindlich aufgenommen und die Begründung zum Bebauungsplan entsprechend ergänzt.

Auch nicht gefolgt werden konnte der Anregung festzusetzen, dass 30% der zugänglichen Dachterrasse intensiv begrünt werden sollen. Das Land Hessen gibt vor, dass die begehbare Dachterrasse in Gänze als Freiluft-Versammlungsfläche zur Verfügung stehen soll. Gerade in Zeiten der Corona-Pandemie hat sich gezeigt, wie wichtig solche Freiluftangebote für Besprechungen und Seminare als auch Pausenzeiten sind. Deswegen ist leider keine Begrünung der Terrasse möglich. Die aus der Klimaanalyse empfohlenen Maßnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation und Durchlüftung werden zugunsten der Ansiedlung der Lehrkräfteakademie reduziert. Durch die Planung werden jedoch keine Verschlechterungen gegenüber der ehemals vorhandenen Bebauung der Güterschuppen erwartet, da jene auch als Riegel gewirkt hat; der ehemalige Lüftungskorridor für temperatenausgleichende Kaltluftströmung im Süden des Vorhabens bleibt weiterhin bestehen.

Der Hinweis des Amtes für Umwelt und Natur, dass in Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel und unter dem „Aspekt Klimaneutrales Gießen 2035“ das Gebäude der Lehrkräfteakademie energieeffizient und möglichst als Passivhausbau errichtet werden soll, wird zur Kenntnis genommen. Das Land Hessen setzt dem Vorhabenträger konkrete Anforderungen an das Raumprogramm und das Gebäude. Zudem verfolgt das Land Hessen, auch im Rahmen derartiger Public-Private-Partnership-Modelle, bei denen ein Investor für das Land baut und das Land den Neubau anmietet, eigene Ziele des klimafreundlichen Bauens. Der Hinweis wird im Vorfeld der Baugenehmigungsplanung des Vorhabens von der Stadt mit dem Vorhabenträger abgestimmt und wurde in die Begründung aufgenommen.

Die Stellungnahme der Deutsche Bahn AG - DB Immobilien enthält neben Hinweisen, die an die zuständigen und betroffenen Stellen weitergeleitet werden oder in der Planbegründung und den Hinweisen innerhalb der textlichen Festsetzungen ergänzt werden, einige Forderungen, denen nicht gefolgt werden kann. Diese beziehen sich vorrangig auf das Einräumen von Fahrrechten, die bereits privatrechtlich durch die eingetragenen Dienstbarkeiten geregelt sind. Es wird u.a. die Anlage einer Wendeanlage für Lastkraftfahrzeuge im Zufahrtbereich der Holzverladung eingefordert. Diese ist weder im Bestand vorhanden noch erforderlich, da durch die zwei Ausfahrten der Holzverladung zur Margaretenhütte ein Durchfahren der Holzverladung möglich und üblich ist. Die Neuanlage eines Wendehammers für LKWs hätte noch deutlich größere Dimensionen als

im zu ändernden Bebauungsplan vorgesehen und ist außerhalb der Bahnflächen im Bereich der Bebauungsplanänderung aufgrund der räumlichen Begrenztheit und der diversen hier geplanten Vorhaben von hoher öffentlicher Bedeutung, nicht möglich.

#### Sonstige Änderungen nach der Entwurfsoffenlage

Die Vorhabenplanung wurde parallel zum Bebauungsplanänderungsverfahren zwischen Vorhabenträger und dem Land Hessen endabgestimmt und konkretisiert. Gegenüber der dem Einleitungsbeschluss des Änderungsverfahrens und der Offenlage des Entwurfs zugrunde gelegten Vorhabenplanung konnte das Bauvolumen der Lehrkräfteakademie etwas reduziert und auf die ursprünglich geplanten Auskragungen zum zukünftigen Fernbusbahnhof verzichtet werden.

Entsprechend mussten die Grundrisse angepasst werden, wobei die Dachaufbauten für die Fahrtstühle näher an die Gebäudeaußenkante zur Lahnstraße hin traten, als ursprünglich geplant, nämlich bis auf 6,15 m statt bisher auf 7 m. Diese Änderung ist aufgrund der großen Höhe des Gebäudes nicht wahrnehmbar. Die entsprechende textliche Festsetzung wurde entsprechend von 7 m-Abstand auf 6 m geändert.

Die ursprünglich rückwärtig zu den Bahngleisen hin geplante unterirdische Auskragung der Tiefgarage wurde auf die Vorderseite des Gebäudes verlagert.

Diese marginalen Optimierungen der Planung erfordern keine erneuten Beteiligungsschritte, da durch diese Änderung keine Rechte Dritter nachteilig betroffen werden.

## **13 UMSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANES**

### **13.1 UMSETZUNGSPERSPEKTIVE**

Nach erfolgtem Abschluss des Durchführungsvertrags kann, mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung über die Abwägung, den Vorhaben- und Erschließungsplan und die Satzung, diese vorhabenbezogene Bebauungsplanänderung mit der Bekanntmachung zur Rechtskraft gebracht und der nachfolgenden Baugenehmigung für die Lehrkräfteakademie zugrunde gelegt werden.

Mit der Realisierung der Hessischen Lehrkräfteakademie wird voraussichtlich im April diesen Jahres begonnen werden, da bereits 2024 die Lehrkräfteakademie von Frankfurt nach Gießen umziehen soll. Der Durchführungsvertrag sieht eine Fertigstellung des gesamten Vorhabens innerhalb von vier Jahren nach Erhalt der Baugenehmigung vor.

### **13.2 FLÄCHENBILANZ UND BODENORDNUNG**

Für die Umsetzung der Planung sind bodenordnende Maßnahmen erforderlich. Eine einvernehmliche Bodenordnung wird von allen Beteiligten angestrebt; die Art des Verfahrens dazu ist noch nicht festgelegt.

### **13.3 KOSTEN**

Die Realisierung des Vorhabens erfolgt durch und auf Kosten des Vorhabenträgers, so dass grundsätzlich durch diese Bebauungsplanänderung selbst keine Kosten für die Stadt entstehen. Allerdings werden für die Anlage des Fernbusbahnhofes sowie den späteren Weiterbau der Verlängerung der Personenunterführung Kosten für die Stadt Gießen anfallen.

**ANHANG: 1. ALLGEMEINE AUFLAGEN UND HINWEISE DER DEUTSCHEN BAHN AG**

5/9

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

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

**Bauarbeiten**

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

Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch gefährdet werden.

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

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





6/9

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

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

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

#### **Einfriedung**

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

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

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

#### **Straßen, Parkflächen und Zufahrten in direkter Angrenzung zu Bahnanlagen**

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

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

#### **Bepflanzung von Grundstücken zur Gleisseite**

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



7/9

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

**Vorhandene Kabel und Leitungen / Sicherung von Bahnanlagen und Leitungen**

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

**Oberleitung**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



8/9

**Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen**

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

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

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

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

**Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen**

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

**Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer**

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

**Kein widerrechtliches Betreten der Bahnanlagen**

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

**Keine Beschädigung und Verunreinigung der Bahnanlagen**

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



9/9

**Funknetzbeeinflussung**

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

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

**Immissionen**

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

**Haftungspflicht des Planungsträgers**

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

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

i. V.

Trobisch

i. A.

Fischer

## ANHANG: 2. DARSTELLUNG DER BEBAUUNGSPLANÄNDERUNG GEGENÜBER DEM ALT-PLAN IN DER PLANKARTE

### Zelchenerklärung gem. Planzelenverordnung von 1990

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



Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)

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



Baulinie  
Baugrenze

Füllschema der Nutzungsschablone  
(§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB, § 16,18,19 und 20 BauNVO)



Werteschlablone

z. B. III-VI Anzahl der minimal und maximal zulässigen Vollgeschosse  
z. B. 700 m² maximal zulässige Grundfläche  
z. B. 190,5 müNN maximal zulässige Gebäudehöhe (in Meter über Normal Null)  
**177,0 müNN** zwingend zulässige Gebäudehöhe (in Meter über Normal Null)

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



Straßenverkehrsfläche



Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung



~~Parkplatz~~

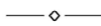


Fernbusbahnhof



~~Einfahrtbereich~~

Hauptversorgungs- u. Hauptabwasserleitungen



~~Abwasserkanal~~

Grünflächen  
(§ 9 Abs.1 Nr.15 BauGB)



Grünflächen



Straßenbegleitgrün

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)



~~Pflanzschnitt zum Anpflanzen von Bäumen mit Anzahl der auf dem jeweiligen Abschnitt zu pflanzenden Bäume~~



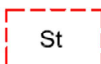
vgl. Festsetzungen



**Anpflanzen von Bäumen**

**0000**

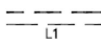
Sonstige Planzeichen



Umgrenzung von Flächen für Stellplätze



Mit Gehrecht zu belastende Flächen  
(§ 9 Abs.1 Nr.21 BauGB)



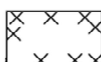
~~Mit Leitungsrecht zu belastende Flächen  
(§ 9 Abs.1 Nr.21 BauGB)~~



~~Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung~~



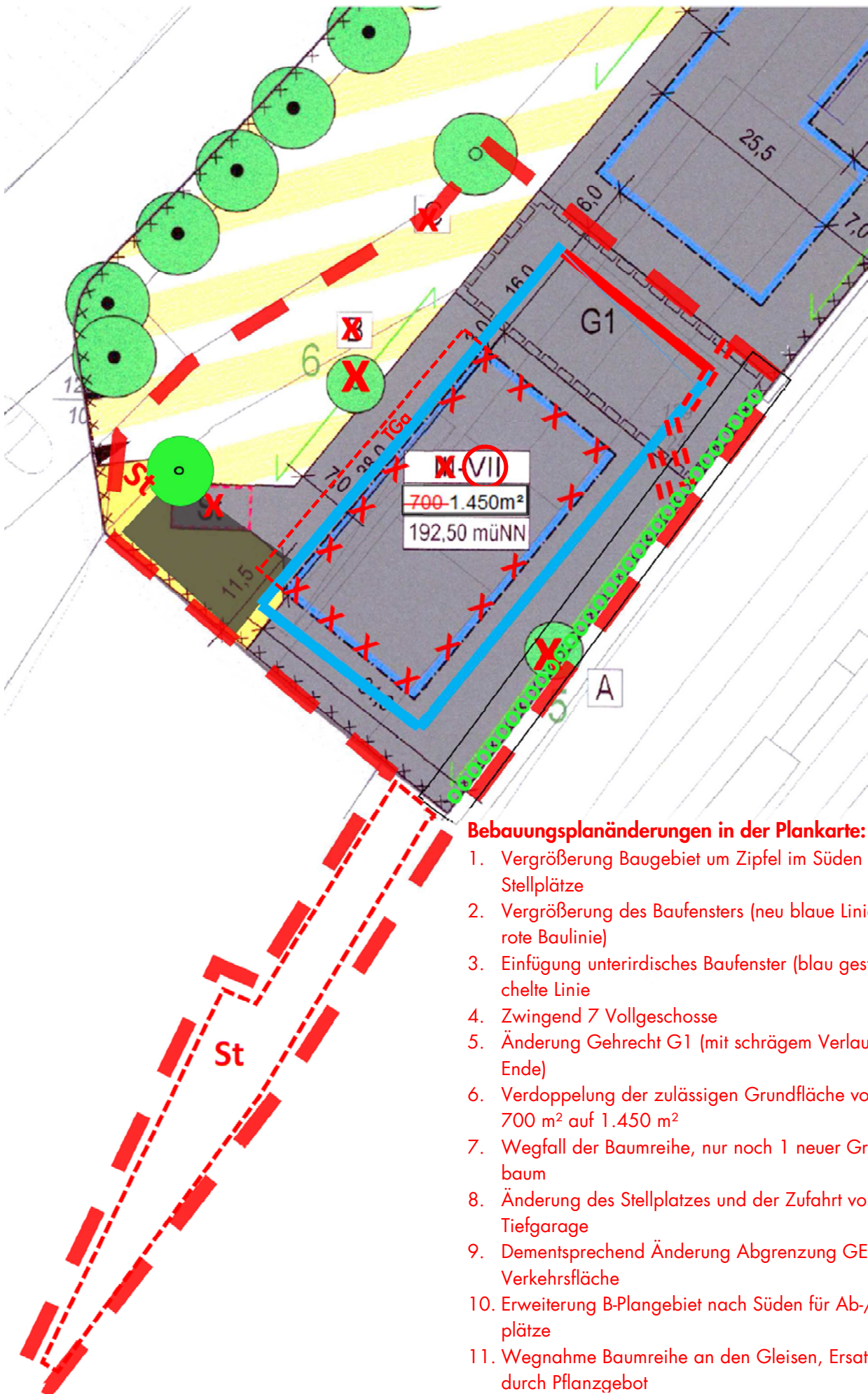
Grenze des räumlichen Geltungsbereiches  
(§ 9 Abs.7 BauGB)



Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Die Änderungen gegenüber dem Altplan sind **rot** markiert. Ausnahme: Grünfestsetzungen sind in **grüner** Farbe eingefügt.

Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe a und Abs. 6 BauGB)Pflanzung



**Bebauungsplanänderungen in der Plankarte:**

1. Vergrößerung Baugebiet um Zipfel im Süden für Stellplätze
2. Vergrößerung des Baufensters (neu blaue Linie und rote Baulinie)
3. Einfügung unterirdisches Baufenster (blau gestrichelte Linie)
4. Zwingend 7 Vollgeschosse
5. Änderung Gehrecht G1 (mit schrägem Verlauf am Ende)
6. Verdoppelung der zulässigen Grundfläche von 700 m<sup>2</sup> auf 1.450 m<sup>2</sup>
7. Wegfall der Baumreihe, nur noch 1 neuer Großbaum
8. Änderung des Stellplatzes und der Zufahrt vor der Tiefgarage
9. Dementsprechend Änderung Abgrenzung GE und Verkehrsfläche
10. Erweiterung B-Plangebiet nach Süden für Ab-/Stellplätze
11. Wegnahme Baumreihe an den Gleisen, Ersatz durch Pflanzgebot