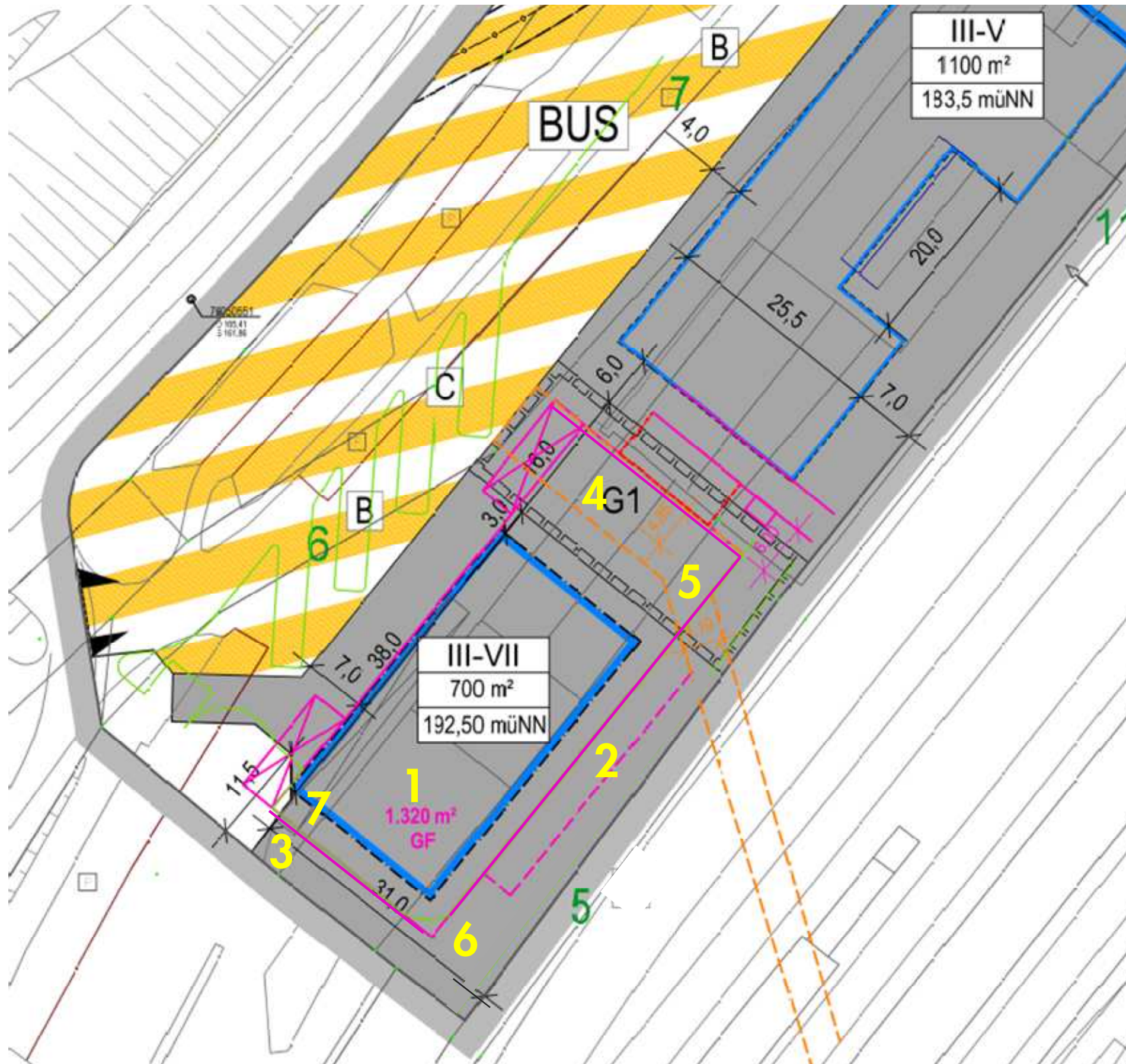


DARSTELLUNG DER ABWEICHUNGEN DES VORHABENS VOM RECHTSKRÄFTIGEN BEBAUUNGSPLAN



LEHRKRÄFTEAKADEMIE

Vergleich: Planung Büro Feldmann vom
30.10.2020 und Bebauungsplan GI 01/43
„Am Güterbahnhof II“ 61/kr 09.11.2020

- Festgesetzte Baugrenzen im Bebauungsplan
- Busbahnhof- und Erschließungsplanung nach aktuellem Arbeitsstand Zick-Hessler
- Lehrkräfteakademie nach aktueller Feldmann-Planung
- Verlängerung der PU-Unterführung nach aktueller Feldmann-Planung
- 6 Differenz des Vorhabens zum B-Plan
- 5 Anzahl festgesetzter Baumpflanzungen

Abweichungen der aktuellen Entwurfsplanung des Architekturbüros Feldmann vom rechtskräftigen Bebauungsplan GI 01/43 „Am Güterbahnhof II“

- Gebäudegröße: Festgesetzte Grundfläche max. 700 m², geplant sind 1.320 m², also fast die doppelte Größe
- Übertretung der Baugrenzen: Die festgesetzten Baugrenzen werden an allen Seiten des Gebäudes überschritten:
 - auf der Nordostseite um 15 m über das Gehrecht zur Verlängerung der Personenunterführung (PU) hinweg; HBO- Abstandsflächen im GE-Gebiet (0,2xH) werden eingehalten
 - auf der Südostseite zu den Bahngleisen hin um 3 m, bzw. ca. 7 m im KG
 - auf der Südwestseite zur Holzverladung hin um ca. 3 m
 - auf der Nordwestseite zum Fernbusbahnhof hin geringfügiges tangieren des Wendekreises und zwei Auskragungen ab dem 2. OG um ca. 4 m auf jeweils 13,15 m Länge in nur ca. 3 m Abstand zu den Bushaltebuchten
 Nebenanlagen (Raucherpavillon und Fahrradabstellplätze werden außerhalb des Bauftensers, tlw. innerhalb des Gehrechts zur Verlängerung der PU geplant, in nur 4 m Abstand zum Job-Center (Feuerwehrumfahrt nicht mehr möglich)
- Beeinträchtigung der Verkehrsfläche: Auf der Nordwestseite zum Fernbusbahnhof hin außerhalb des Baugebietes geringfügiges Tangieren des Wendekreises

Differenzen zu Planungen für die Verlängerung der PU

- Festgesetzter Gehrecht-Korridor: Der Bebauungsplan setzt einen 16 m breiten Korridor für die Verlängerung der Unterführung fest, worin in ca. 4 m Abstand zur seitlichen NO-Grenze die Außenwand des geplanten Neubaus liegen würde. Hingegen wird der aus dem G1-Korridor schräge herausragende Verlauf der PU-Verlängerung in der Feldmann-Planung berücksichtigt.
- Differenzen zur „MachbarkeitsstudieVerlängerung Personenunterführung“ (Hasselmann und Müller Planungsgesellschaft mbH 2017):
 - Verringerung der Tunnelbreite: Die Feldmann-Planung berücksichtigt im KG einen 4,19 m breiten Unterführungsgang. Der 2011 neu gebaute Fußgängertunnel verläuft in einem Winkel von ca. 19° mit einer lichten Breite von 4,50 m und Höhe von 2,57 m. Die Verlängerung sollte mit gleicher Geometrie erfolgen; das bahnseits normalerweise eingeforderte Verhältnis Länge zu Breite soll 10 zu 1 betragen und würde damit schon unterschritten.
 - Größe des Fahrstuhls: Der von Hasselmann empfohlene Aufzug, in dem 2 Fahrräder gleichzeitig transportiert werden können, mit Innenmaßen von 1,40 m Breite und 2,40 m Länge benötigt Außenmaße des Aufzugsschachtes von 2,90 m in der Breite und 3,50 m in der Länge. Dieser könnte in der Feldmann-Planung nur sehr knapp untergebracht werden.
 - schluchtartiger Fahrstuhlzugang: Im KG wird vom Büro Feldmann ein nur bedingt einsehbarer Zugang von 5,5 m Länge und nur 2,2 m Breite geplant.
 - Eingeschränkte Helligkeit und Weite: Es wird vom Büro Feldmann eine durchgehend 4,85 m breite Treppenanlage geplant, die sich vom KG bis in das EG erstreckt und vollständig vom darüber liegenden 1. OG überbaut ist, so dass die Belichtung mit Tageslicht nur in EG-Höhe und nur in Laubbreite sowie durch Wandöffnungen am oberen Treppenlauf an der Gebäudeaußenwand erfolgt. Die in den Machbarkeitsstudien angestrebte Öffnung und Weite (Auffächerung der Treppe von 4 m auf 8 m Breite) des Ausgangs ist nicht mehr gegeben.
 - Unübersichtliche Ecken: Zur Vermeidung unübersichtlicher Ecken und zur Verbesserung der Reisendenführung sollte laut Hasselmann-Studie von und zur Treppe der Tunnel unterhalb der Erschließungsstraße bis auf 5,80 m aufgeweitet werden; die in der Feldmann-Planung enthaltene Ecke sollte entsprechend abgeschrägt werden.
 - Lage und Höhe: Ob die von Hasselmann geplante Fortführung der PU-Fußbodenhöhe der Unterführung von 162 m üNN und eine lichte Höhe von 2,57 m in der Gebäudeplanung berücksichtigt werden kann, muss im Weiteren geprüft werden, wie auch die konkrete Lage der PU.

Differenzen zur Erschließungs- und Fernbusbahnhofsplanung Zick Hessler

- Der vom Büro Feldmann geplante Neubau tritt bis unmittelbar an die Fahrspur heran und überragt diese im Kurvenbereich ab dem 2.OG und in der hinteren Umfahrt im KG.
- Die Zufahrt zur Tiefgarage soll entgegen der Fahrtrichtung der Umfahrung erfolgen.